

auto model club
GENEVE

JOURNAL

N° 117

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

Organe officiel
de
l'Auto Model Club de Genève
Case postale 55 1211 Genève 1

Août 1984

1974 - 1984 AMCG 10 ANS D'EXISTENCE



1974 - 1984 AMCG 10 ANS D'EXISTENCE

L'histoire commence donc en juillet 1974, avec la création du club. Au départ, il avait été choisi le nom de Model Car Club de Genève; l'assemblée constitutive trouve le nom trop anglophone et se creuse la matière grise pour trouver un nom plus de chez nous. On va se mettre d'accord sur Auto Model Club de Genève, un doux mélange de français et d'anglais. Qu'importe, on y va comme ç'à, le plus important restant à faire. Il s'agit de créer des statuts et de former un comité. Parmi ce comité des noms nous sont encore familier aujourd'hui: vice-président, Yvan Chevallaz et conseiller technique, Jean-Pierre Ruchat.

L'anecdote

Sans anecdote, l'histoire serait triste. Alors voilà, Monsieur Marcel Zanada va marquer cette soirée, il était venu, comme ç'à, pour voir, on lui avait dit qu'il y avait un club de voitures qui se réunissait à l'Arquebuse ce soir là.

En ce soir là, mercredi 3 juillet 1974; tiens ! le même jour que nos réunions actuelles, Marcel écoute d'une oreille distraite le doux flonflon de la réunion. On vient d'élire un secrétaire, un trésorier, un vice-président et un conseiller technique, il ne manque qu'un président. On ne se bouscule pas au portillon de la présidence, les 14 présents découvrent ensemble la beauté majestueuse et sobre du plafond du bistro. Un bon moyen encore en service dans le club pour éviter de rencontrer le regard des autres qui cherchent à vous flanquer un poste administratif sur le dos. Un bref instant de faiblesse dans les paupières et Marcel Zanada voit poindre tous les regards sur lui. Il devint ainsi le premier président du club. Depuis, il recherche le type qui lui a dit " Entrez un renseignement ne coûte rien ".

Lors de cette réunion, il fût en outre décidé que les entraînements auraient lieu tous les samedi après-midi et que l'assemblée du club aurait lieu tous les deuxième mercredi du mois, A ce moment là, on parlait du " Stamm du mois " sûrement une réminiscence suisse-allemande de la part du président de souche italienne !

La cotisation ou plutôt l'obole versée par les membres s'élevait à Frs 30.- pour 6 mois.

Ainsi naissait l'AMCG qui allait être affiliée à la SMCC (Swiss Model Car Club), le prédécesseur de la SRCCA. A cette époque la SMCC était dirigée par un fanatique du modèle réduit et tout spécialement des voitures de vitesse circulaire (speed), notre ami Philip Rochat, actuellement membre passif de notre club depuis plusieurs années.

Les voitures 1974

En ce temps là, les voitures sont très dépouillées et bien peu performantes. Il faut dire que nous sommes dans les tout premiers balbutiements de ces engins. Avant, il y avait les speeds qui déjà dans les années 50 tournaient en rond à des vitesses affolantes (220 km/h avec un 10 cm³), mais le but de ces engins est d'atteindre la plus grande vitesse possible, d'où une recherche continue des modélistes afin d'améliorer la puissance du moteur et le profilage des formes de la carrosserie.

La pratique de la voiture radiocommandée fut relativement longue à se développer. A l'origine de ce démarrage lent, le manque d'engagement des modélistes, d'avantage tentés par la pratique de l'avion ou du bateau. Il existe peu de radio-commande à deux voies

et proportionnelle.

On ne réalise pas une voiture, comme on construit un avion ou un bateau à partir d'un plan et en achetant le matériel nécessaire au détail. La voiture est un engin essentiellement mécanique dont la réalisation individuelle demanderait un outillage spéciale et très complexe.

Elles arrivent :

Comme c'est le cas dans bien des domaines, c'est aux Etats Unis que l'évolution de la voiture radiocommandée fut la plus rapide. Ensuite vint l'Angleterre suivie à quelques distances par l'Italie.

A Genève, quelques courses sont organisées, d'une part par Jean-Pierre Ruchat, importateur des voitures Associated (U-S-A), sur l'esplanade des Vernets et par le Lignons'Club, d'autre part sur le parking du Lignon.

En octobre 1973, le Grand Prix du Lignon se déroule sous une pluie battante et un froid de canard. D'ailleurs seuls les canards se plaisent dans les flaques d'eau du circuit car aucune voiture ne peut faire plus d'un tour sans que la radio rende l'âme complètement noyée ou le moteur qui refoule plus d'eau que d'essence. Il faut savoir qu'à cette époque, on ne protégeait pas le récepteur et que les servos-moteur n'était pas étanche. Les moteurs n'étaient pas comme aujourdhui étudié pour les voiture, mais de simple moteur pour avion. A vrai dire, les voitures étaient une plaque d'aluminium qui supportait certains éléments à la faire avancée !!!

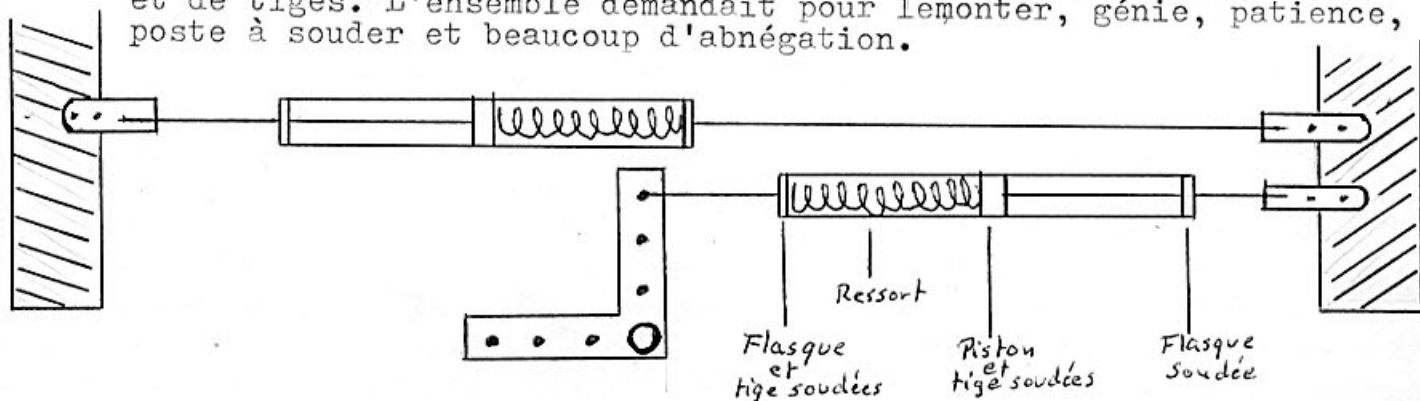
Regardons de plus près

Voyons d'un peu plus près cette plaque métallique ambulante. On découvre sur la photo de la page suivante, un modèle Associated de la fin 1973. Sur la gauche de l'image, la flèche noire présente la tuyère d'échappement, il s'agit tout simplement d'un tube d'une dizaine de centimètres de long qui est tout à fait horizontale. Le mode d'emploi du moteur, un Enya en l'occurrence, indiquait qu'il fallait regarder par la tuyère pour voir si la bougie était allumer avant de mettre en marche l'engin. Pour les questions de bruit, tout un chacun peut largement imaginer le tintamare.

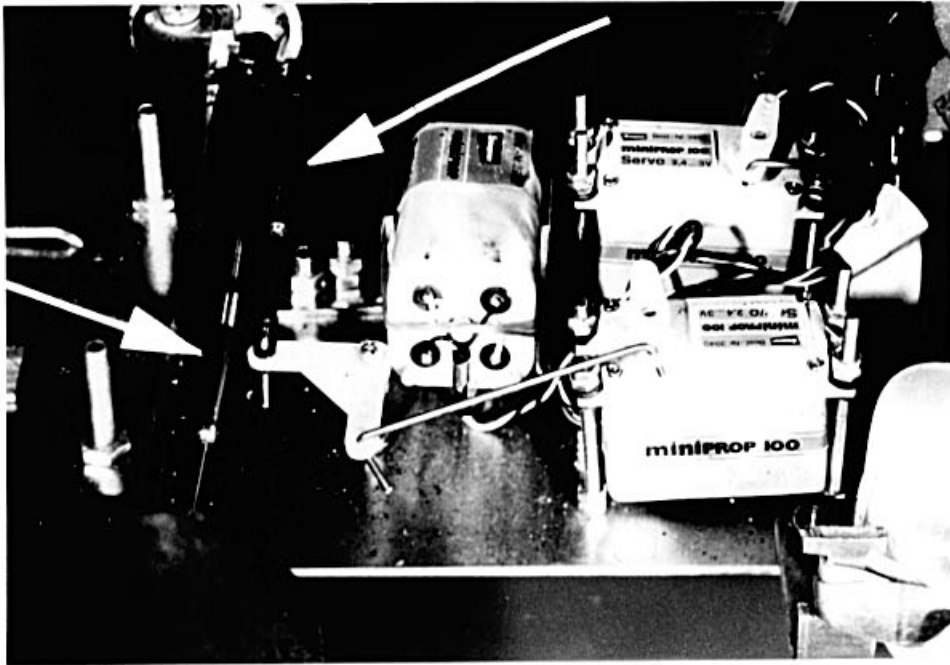
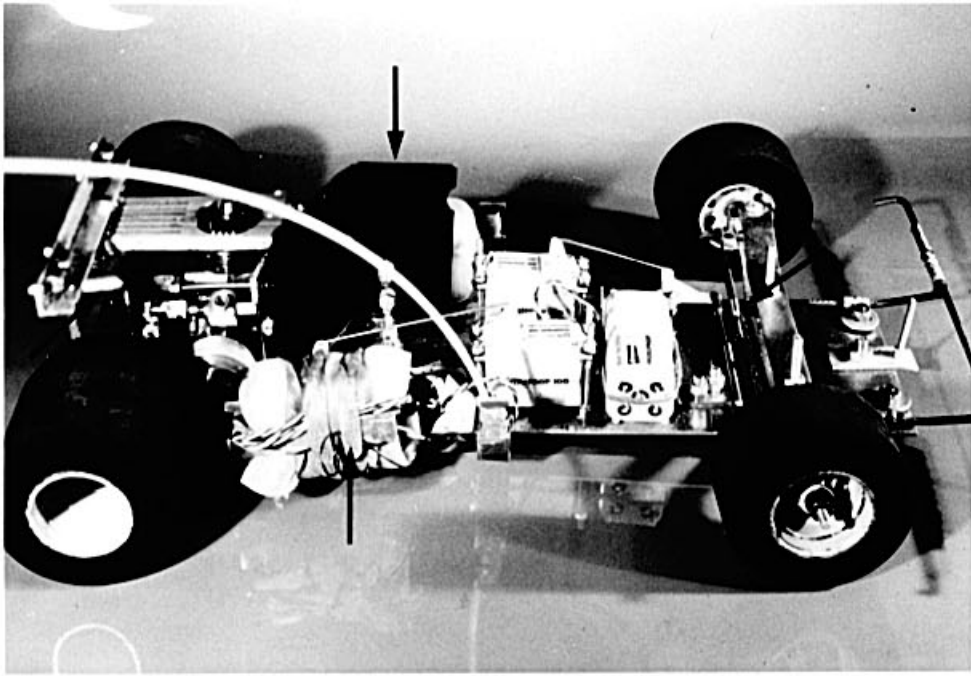
Les roues arrière sont tenues sur un axe qui est porté par 2 paliers en forme d'équerre. Les équerres sont fixés au châssis par 2 boulons. Pour terminer avec l'arrière, on découvre encore avec la flèche du haut, une plaque verticale noire, son but est de faire écran entre le réservoir qui ressemble plus à un gicleur qu'à un conteneur et les éléments radio-commande de l'avant. On trouve encore dans ce joli fagot de mousse et d'élastique le récepteur. Cet élément est suspendu à l'extérieur du châssis par deux équerres.

Du grand art

Voyons maintenant sur la seconde photo ce grandissime et quasi innénarable système de direction. Composé de ressorts, de tubes et de tiges. L'ensemble demandait pour le monter, génie, patience, poste à souder et beaucoup d'abnégation.

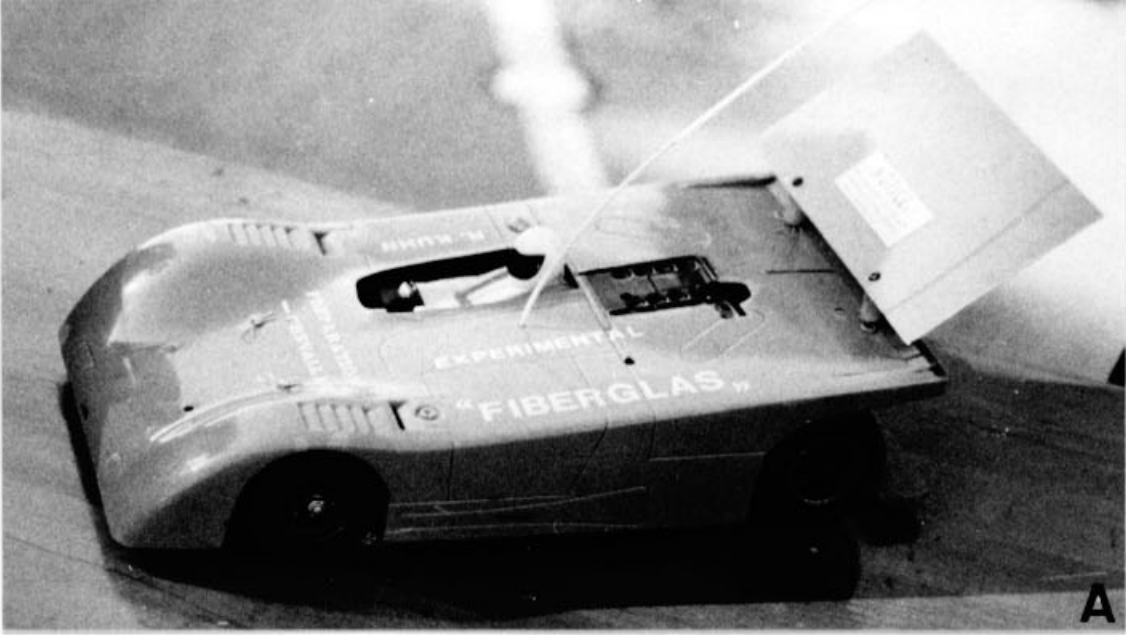


1974



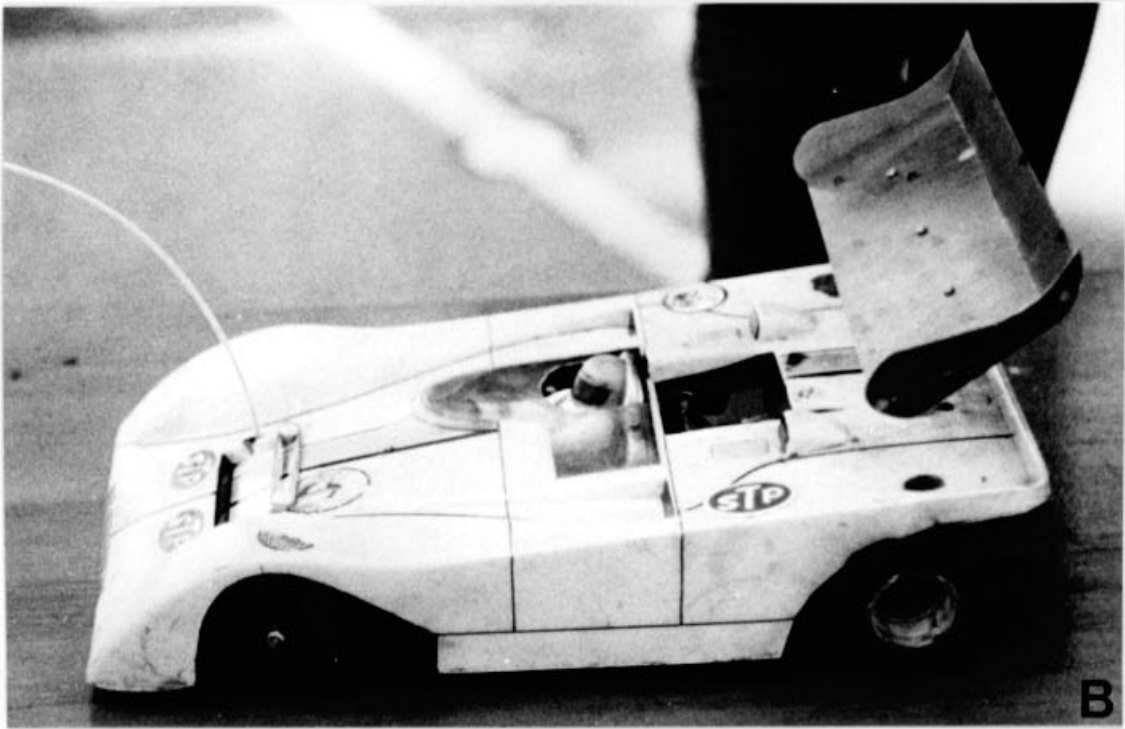
Ainsi les 2 tubes en laiton de 5 mm de diamètre comporte à l'intérieur, un ressort avec un piston. Les flasques sont soudées au tube, la corde à piano est soudée sur les flasques et également sur le piston. Essayer, le jeu est sympa, au fur et à mesure que l'on soude la chaleur est conduite par le laiton et désoude quelque chose. Bien ! en principe au bout d'une semaine de tentatives ludiques, il était possible d'aller tourner un moment le samedi, mais la solidité aléatoire de ce système de direction, renvoyait rapidement le modéliste à la maison. On en vint très vite à d'autres solutions moins pittoresque il est vrai, mais plus efficace.

Infatigable lecteur, poursuivons notre chemin dans le monde hilarant de ces Old Time radio-commandés. Et pour ce faire, il vous faudra au moins être " lettré " car le narrateur utilise l'ordre alphabétique comme chemin conducteur, pour mirer les photos et lire le texte s'y rapportant.



A

1974



B



C

1984

Les carrosseries *****

Avec la lettre A, nous découvrons en 1973 notre roi de la mise au point mécanique et chercheur infatigable, Yvan Chevallaz présente une voiture qui répond au nom déjà prometteur de " Expérimental Fiberglas ", tout un programme. Plus difficile à lire est l'inscription se trouvant à l'avant de la carrosserie " Préparation Chevalaz ". On sent déjà la patte du maître avec un refroidissement du moteur particulier et un aileron à la mesure des ambitions du constructeur!! (21 par 19 cm).

A relever que le plein du réservoir se faisait par l'arrière, puisque le réservoir était en porte à faux derrière la voiture. Le filtre à air sur le carburateur est encore à inventer. La photo B, présente la voiture de Jean-Pierre Ruchat, elle est du même cru que la première photo, c'est à dire Grand Prix du Lignon, octobre 1973. L'aileron fait plus sérieux avec ces flasques latérales et son béquet arrière, tout en joli métal, un vrai travaille d'orfèvre. Une particularité à relever, la position de l'antenne et surtout son inclinaison; pourtant la victoire ne se jugeait pas à un bout d'antenne, comme le nez, dans les courses de chevaux. Terminons, en constatant la sobriété publicitaire de la carrosserie, quelques petits " STP " en guise de décoration. On est encore loin du sponsoring et de l'élégance des voitures 1984 (photo C).

Sous la carrosserie

Le document photographique (lettre D), sert tout simplement à comparer et à constater, 10 ans d'évolution de voiture R/C. Que reste-t-il en 10 ans, qui puisse être encore comparable ? peut-être le volant, la cloche d'embrayage et la couronne et puis les roues bien sûr.

Le document (E) vous permet d'apprécier encore une fois la plaque séparant la partie essence de la partie électronique. A ce stade de la découverte, l'AMCG Journal vous propose un agréable concours, en vous rappelant que les membres du club et leur famille ne peuvent y participer. La question est la suivante: Où est le frein sur cette voiture ? Quid !

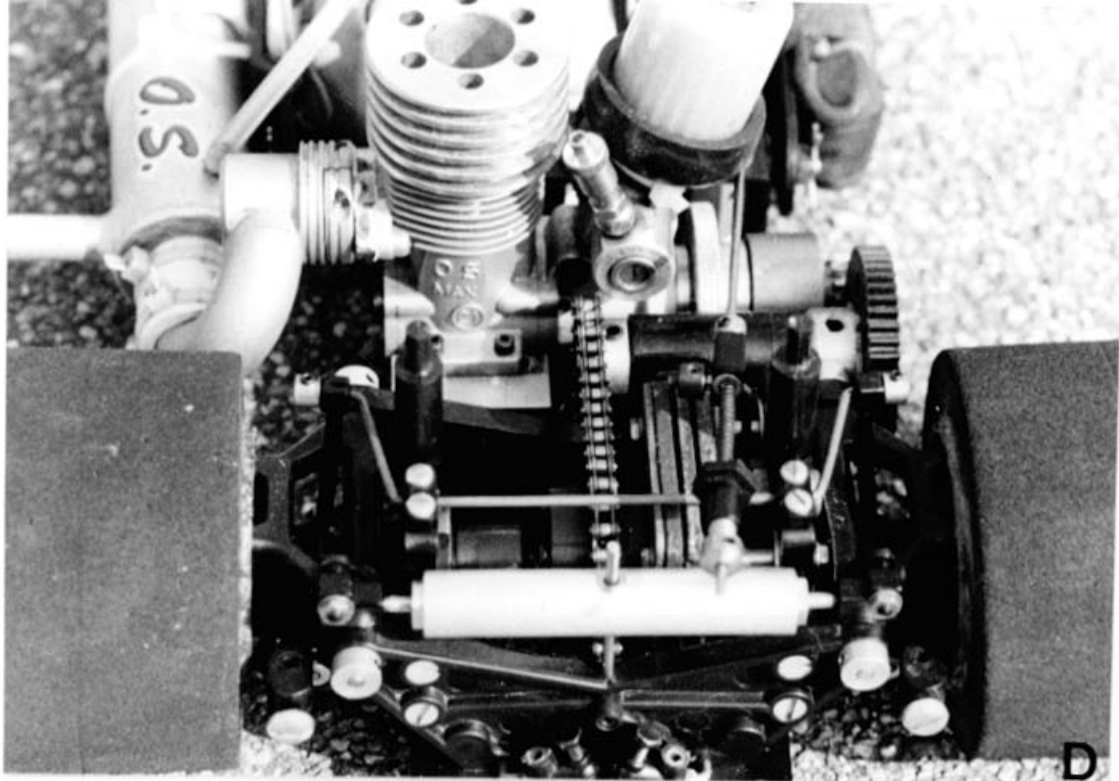
En attendant la réponse, remarquons la position du réservoir qui est tout à l'arrière. Sur ce modèle on découvre le premier silencieux venant des modèles réduits d'avion, on l'aperçoit entre le refroidisseur et le tube de refoulement de l'essence. Nous terminerons en appréciant le filtre à air, première génération. En règle générale ces filtres étaient fait avec un bout de grillage fin, que l'on façonnait en forme de corbeille. A l'intérieur, on y mettait de la mousse. Fixé au moyen d'une bride sur le carburateur, il ni restait pas très longtemps, car l'ensemble de la voiture était secouée de multitude vibrations. Assez rapidement, la plupart des pièces se désseraient et rendaient inutilisable ces héroïques voitures.

Les démarieurs *****

Et voici la Fabuleuse lettre F, une Foto avec un engin complètement Fou.

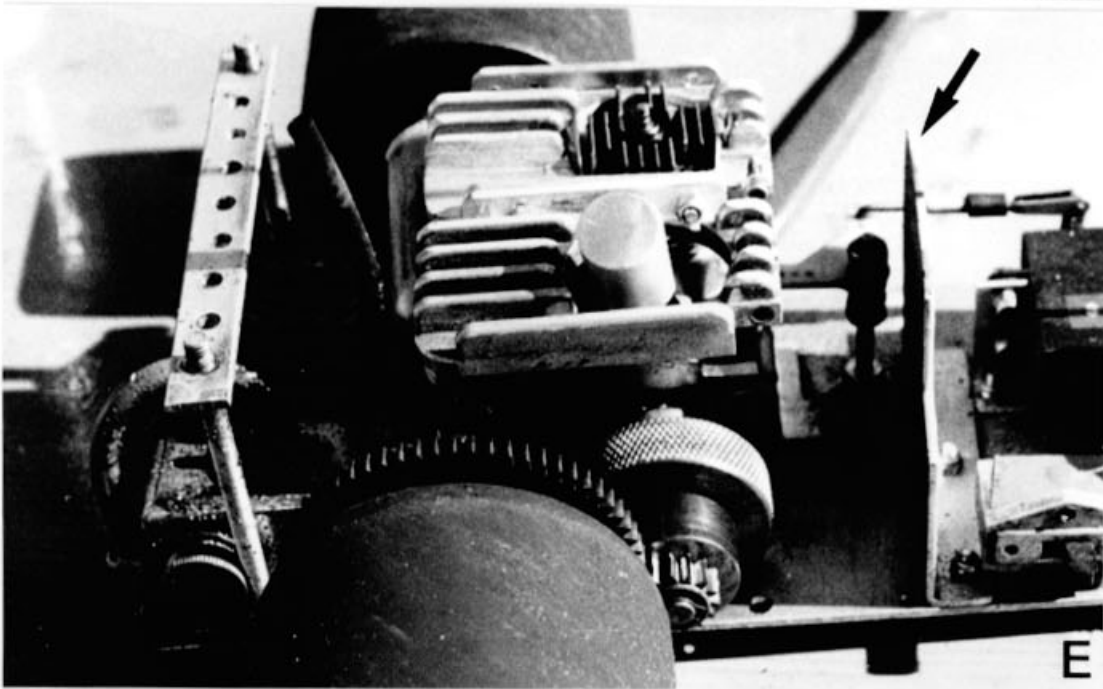
Il s'agit d'un démarieur révolutionnaire pour l'époque. Les modélistes d'aujourd'hui ne peuvent savoir la chance qu'ils ont avec les démarieurs mode 84, car en 1974 c'est l'époque lointaine des pionniers. L'époque des défricheurs de l'inconnu, le monde fabuleux des rois de la bricole.

En ce temps là, un modéliste voiture R/C doit posséder un vélo, car il va l'utiliser comme démarieur. Il faut inverser la bicyclette



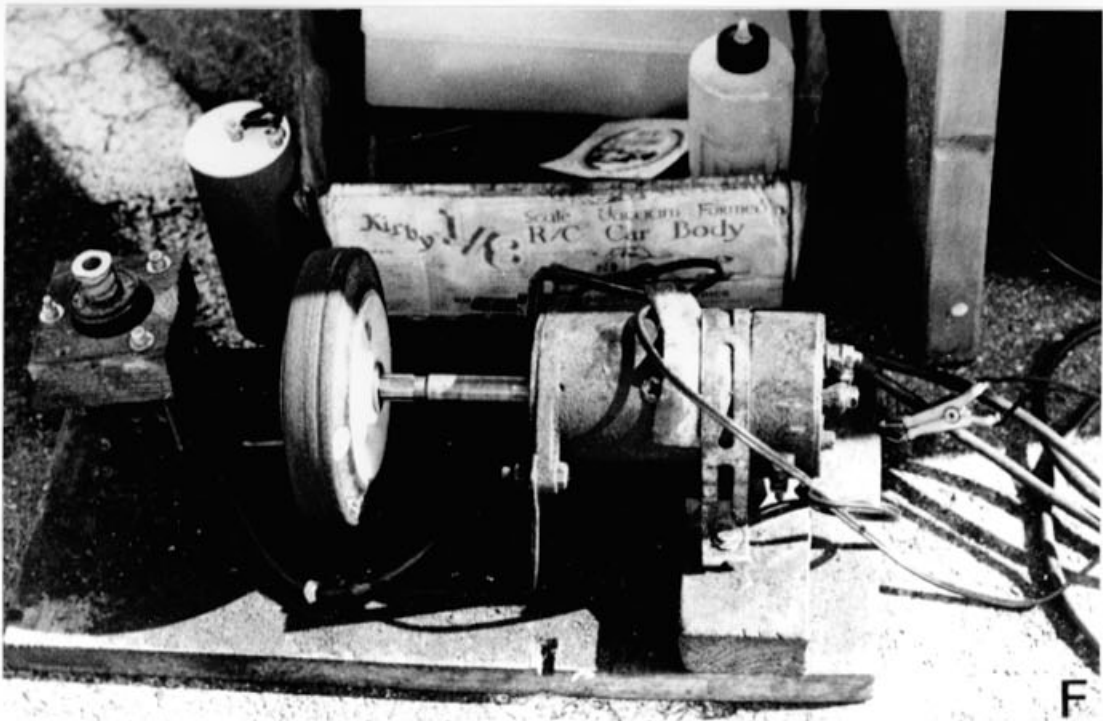
1984

D



1974

E



F

utiliser la force musculaire d'un adjoint pour faire tourner la roue arrière, au moyen des pédales et puis lorsque la vitesse atteint un rythme de croisière...paf ! on pose la voiture sur la roue et hop ! ç'a devrait démarrer. En cas d'échec, on demande gentillemeent à l'adjoint de pédaler encore un coup, en lui promettant que c'est la dernière fois. Avec ce système, le pneu du vélo ne faisait pas long feu.

On vit les premiers traits de génie, lorsque certains petits malins utilisèrent des vélos-moteur, ils avaient simplement scier le garde-boue arrière de leur engin pour pouvoir poser la voiture sur la roue arrière, ce qui mettait au chômage l'adjoint. Enfin apparait à la même époque, le démarreur de voiture. Il nous fallait courir les maisons de récupération de pièces voitures, l'occasion de découvrir un nouveau monde. Chacun recherchait un démarreur de Fiat 500, paraît-il qu'ils étaient plus petit que les autres, mais encore bien assez lourd et volumineux. Sur la photo, on appréciera la fixation de l'engin et la roue caoutchouté enfin de course. Ces roues nous les trouvions chez les marchands de roulettes; plusieurs dizaines d'essais furent nécessaire pour trouver une roue pas trop dure, pas trop tendre et qui ne s'use pas trop, sans parler du diamètre... Chez le marchand, roi de la roulette, on entendait souvent ce dialogue :

" B'jour M'sieur, ç'a va pas, j'aimerais une autre roue ".
Pour en terminer avec cette photo, disons encore, que ce démarreur est relativement sophistiqué, puisque l'on trouve un bouton presseur à actionner avec le pied, laissant les deux mains libre pour tenir le modèle réduit. D'autres démarreurs avaient été essayé, par exemple l'auteur de ces lignes utilisa un petit démarreur d'aviation, mais les engrenage tout plastique de l'appareil ne résistait pas longtemps.

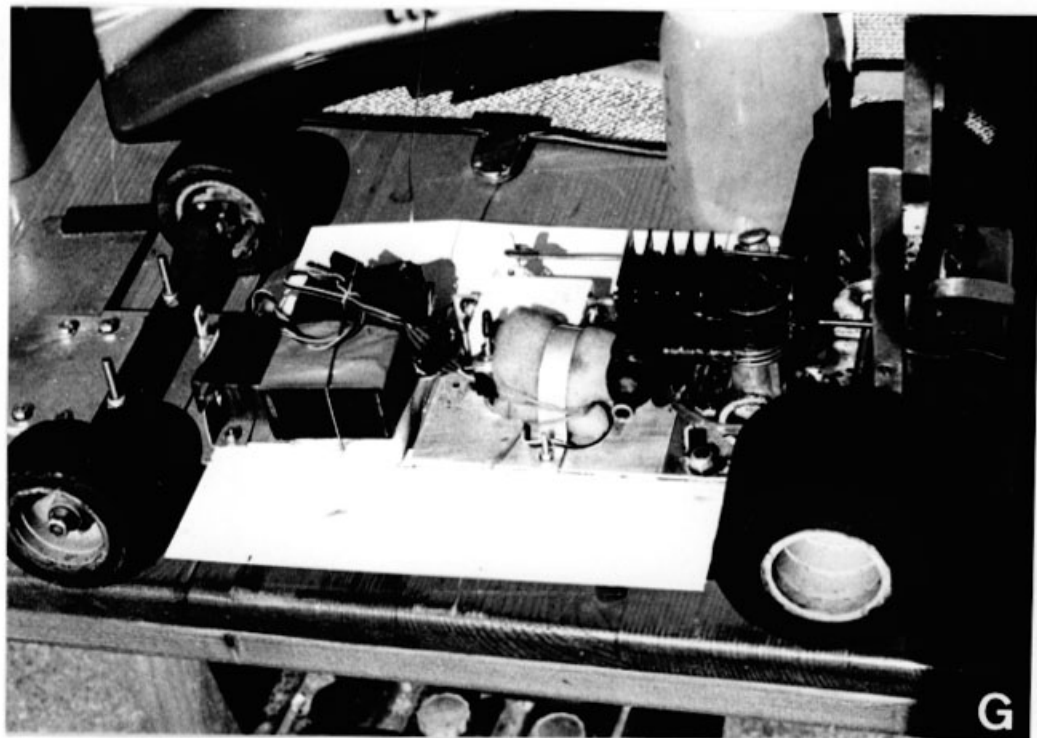
10 ans d'évolution

10 ans séparent la photo G, de la photo H, de la page suivante; si l'une nous est bien familière, l'autre fait appel à la mémoire des derniers des mohicans de cette période aux balbutiements nombreux.

Tout était problème et recherche, simultanément on essayait des ailerons sur-dimensionnés, on mettait le poids tout à l'avant, puis une semaine après, tout le poids passait à l'arrière, mais encore on modifiait le châssis, de l'alu, à l'anti-corodal. On en profitait pour tester le principe de la géométrie variable en créant des châssis de toutes formes. On vit des châssis en forme delta, d'autres super-larges, sans raison apparente, comme celui de la photo G. On constate également que la direction faite de corde à piano est directement reliée au servo-moteur sans servo-save. Les deux supports d'aileron nous laisse perplexe sur la manière dont était fixé l'aileron. Un réservoir tout à l'arrière et une bonne vue du silencieux-avion terminerons cette description.

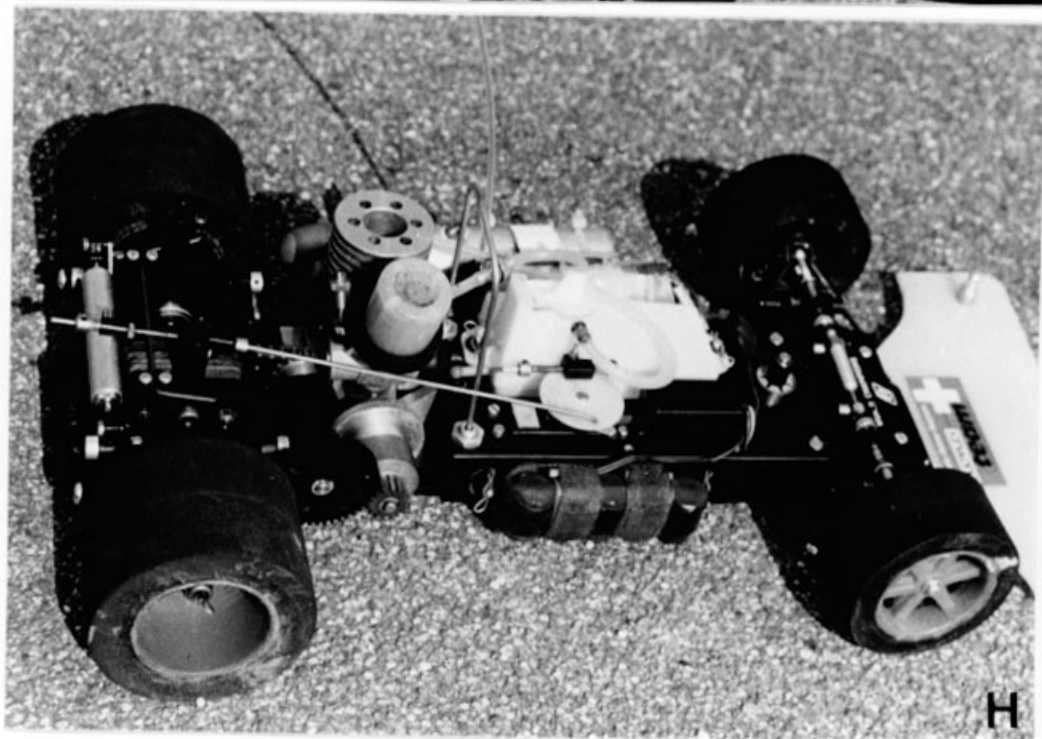
Maintenant nos yeux ébluis par tant de merveilles et d'ingéniosités, peuvent se porter sur les trois dernières images de ce reportage.

A qui appartient cette voiture de la photo I ? nous aimerions bien le savoir, car le propriétaire de cet engin nous crée migraine, nausé et insomnie. Qui pourra expliquer l'utilisé de cette plaque métallique que l'on distingue dans le prolongement du moteur, juste derrière les 2 supports d'aileron ? De toute



1974

G

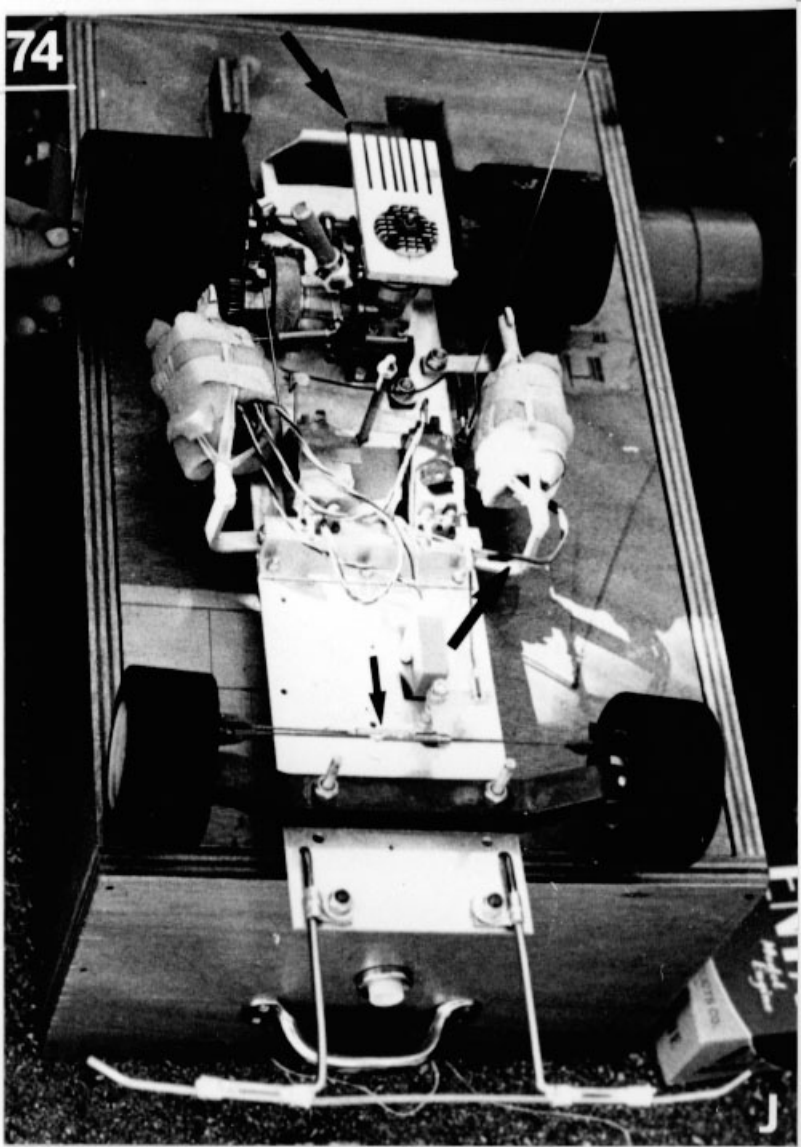
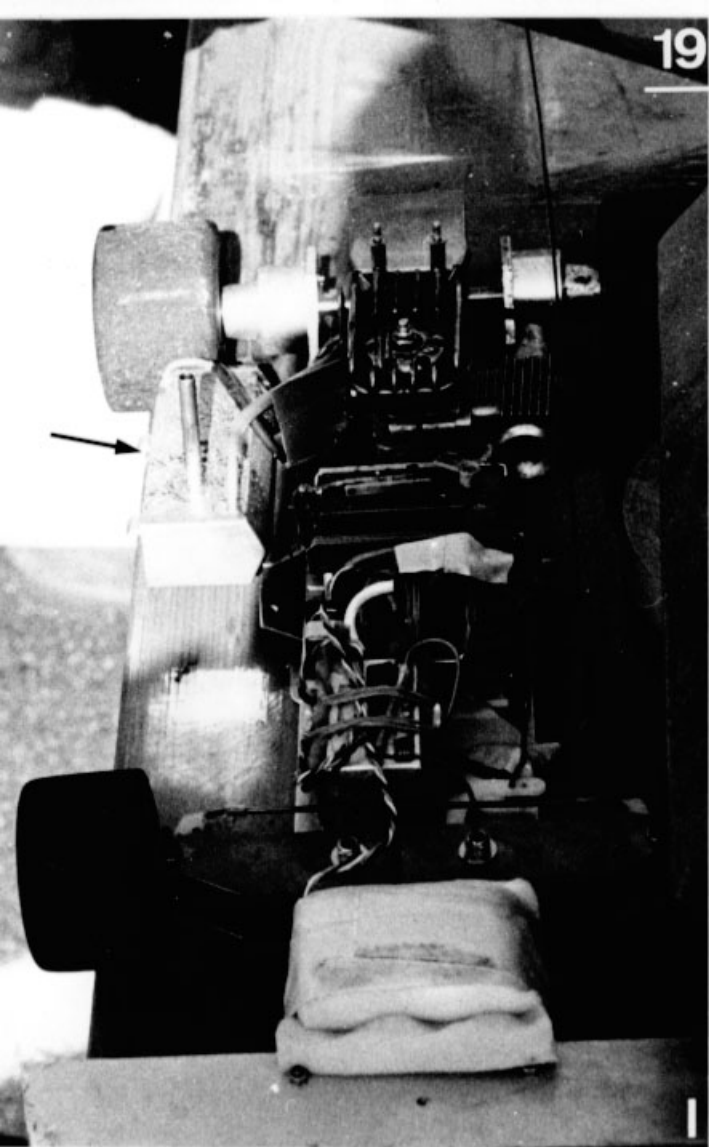


1984

H

façon, cette voiture est bien surprenante à bien des égards. Un réservoir latéral, les accumulateurs tout à l'avant pour donner du poids, la fameuse plaque de protection essence / électronique et un silencieux-avion. Mais deux points nous laisse sans voix et nous plonge dans une profonde réflexion et une recherche digne d'un bénédictin. Comment le servo-moteur fonctionne-t-il ? et quel est le moyen de transmission de cette voiture ? Que voilà une photographie bien intrigante. Le document suivant (photo J) lui au moins est d'une clarté limpide, sans équivoque, il nous permet d'admirer un des tout premiers modèles Associated dans sa version originale. Nous ne reviendrons pas sur le merveilleux système de direction bien visible sur

1974



1984

Multiplex
MULTIPLEX
team

K

cette photo, n'isur la tuyère du moteur. Constatons simplement, la suspension du récepteur et des accus et finissons notre parcours en jettant un oeil plien de complaisance sur le pare-chocs de cette voiture.

Nous avons là un merveilleux document, présentant l'Associated tel que le constructeur proposait de la montée, toutes les pièces sont d'origine. Encore un mot pour dire que le réservoir se posait sur la plaque arrière, il n'était tenu que par des élastiques et se posait à la dernière minute.

Sans en être certain, cette voiture devait appartenir à Jean-Pierre Ruchat, nous nous permettons ce point de vue, en voyant le démarreur, Une caisse déjà fort compacte avec le démarreur Fiat sur le côté et un bouton pressoir à l'avant pour la mise en marche.

Avec la photo, lettre K, il nous est possible de se faire une idée du développement de nos engins en dix ans: le train avant de l'Associated de hier et celui de la PB d'aujourd'hui, nous montre les progrès et les recherches qui ont été nécessaire pour arriver à la conception de nos voitures actuelles.

Epilogue (provisoire)

Nous venons de passer en revue, les voitures de nos débuts et nous avons dressé un parallèle avec les engins d'aujourd'hui.

Tout cela ne c'est pas fait d'un coup, il a fallu des années de tatonnement, des années de lente progression. Chaque fois qu'il y avait une course, quelques concurrents essayaient de nouveaux trucs. (aujourd'hui encore). Parfois tout le monde s'engouffrait dans ce nouveau créneau que l'on croyait meilleur, souvent tout le monde faisait marche arrière quelques temps après.

Ainsi se fit et se fait l'évolution et il en sera toujours ainsi. Chaque fois qu'il y avait du nouveau, notre journal en parlait, nous essaerons dans les prochains numéros, sous la rubrique " il y a 10 ans " de vous relater les découvertes qui marquèrent le monde de la voiture radiocommandée.

JCR

LES COURSES BUGGY : RESULTATS

Trop souvent nous oublions les courses Buggy, mais il faut dire que nous recevons rarement les résultats.

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1984

<u>1ère manche</u>	<u>2ème manche</u>	<u>3ème manche</u>
1. Boulmier D.	1. Boulmier D.	1. Boumier D.
2. Etter C.	2. Anderson S.	2. Platel Alain
3. Buchler L.	3. Fombella L.	3. Magnin
4. Caseys D.	4. Magnin	4. Wyss F.
5. Wyss F.	5. Merguin A.	5. Sordet P.
6. Sordet P.	6. Wyss F.	6. Etter C.
7. Anderson S.	7. Sordet P.	7. Buchler
8. Bernasconi	8. Lude M.	8. Fombella L.
9. Monnard P.	9. Etter C.	9. Reverdin
19 concurrents	27 concurrents !	21 concurrents

CLASSEMENT CHAMPIONNAT GENEVOIS 1984

BUGGY

après 3 manches

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. Boulmier D. | 7. Anderson S. |
| 2. Wyss F. | 8. Fombella L. |
| 2. Magnin C. (ex.) | 9. Caseys D. |
| 4. Etter C. | 10. Platel Alain |
| 5. Büchler L. | 11. Monnard P. |
| 5. Sordet P. (ex.) | 12. Merguin A. |

CHAMPIONNAT SUISSE BUGGY 1984

<u>1ère manche</u>	<u>2ème manche</u>	<u>3ème manche</u>	<u>4ème manche</u>
1. Sordet P.	1. Boulmier D.	1. Wipfli H.	1. Koenig C
2. Bilat P.A.	2. Terraz D.	2. Boulmier D.	2. Boulmier D.
3. Blaser H.	3. Blaser H.	3. Koenig C.	3. Platel Alain
4. Von Guten A.	4. Bilat P.A.	4. Sordet P.	4. Wipfli H.
5. Magnin C.	5. Piot F.	5. Von Gunten P.	5. Lude M.
6. Piot F.	6. Sordet P.	8. Plattel Alain	6. Bilat P.A.
8. Boulmier D.	11. Lude M.	9. Belle L.	8. Sordet P.
15. Lude M.	12. Belle L.	10. Magnin C.	10. Anderson S.
17. Anderson S.	13. Wyss F.	11. Wyss F.	13. Wyss F.
18. Belle L.	14. Magnin C.	14. Lude M.	15. Bays J.P.

CLASSEMENT CHAMPIONNAT SUISSE BUGGY

après 4 manches, attention ! ce classement
a été fait sans tenir compte du nouveau système
des points SRCCA 1984.

1. Boulmier	148	14. Clerc	35
2. Sordet	120	15. Wyss	30
3. König	111	16. Belle	29
4. Bilat	92	16. Pittet	29
5. Von Guten	89	18. Etter	27
7. Blaser	70	19. Gut	26
7. Terraz	70	20. Anderson	24
6. Wipfli	80	21. Masset	19
9. Piot	68	22. Bays	16
10. Platel Alain	55	23. Ochsenbein	12
11. Stucky	52	23. Schatzmann	12
12. Lude	51	25. Berg	8
12. Magnin	51	26. Fombella	7

Le mois de juillet sera calme, voir très calme, puisqu'il
ni aura pas de course.
La prochaine grande échéance est le 4 et 5 août 1984, avec
les championnats d'Europe à Brugg.