auto model club genève

JOURNAL

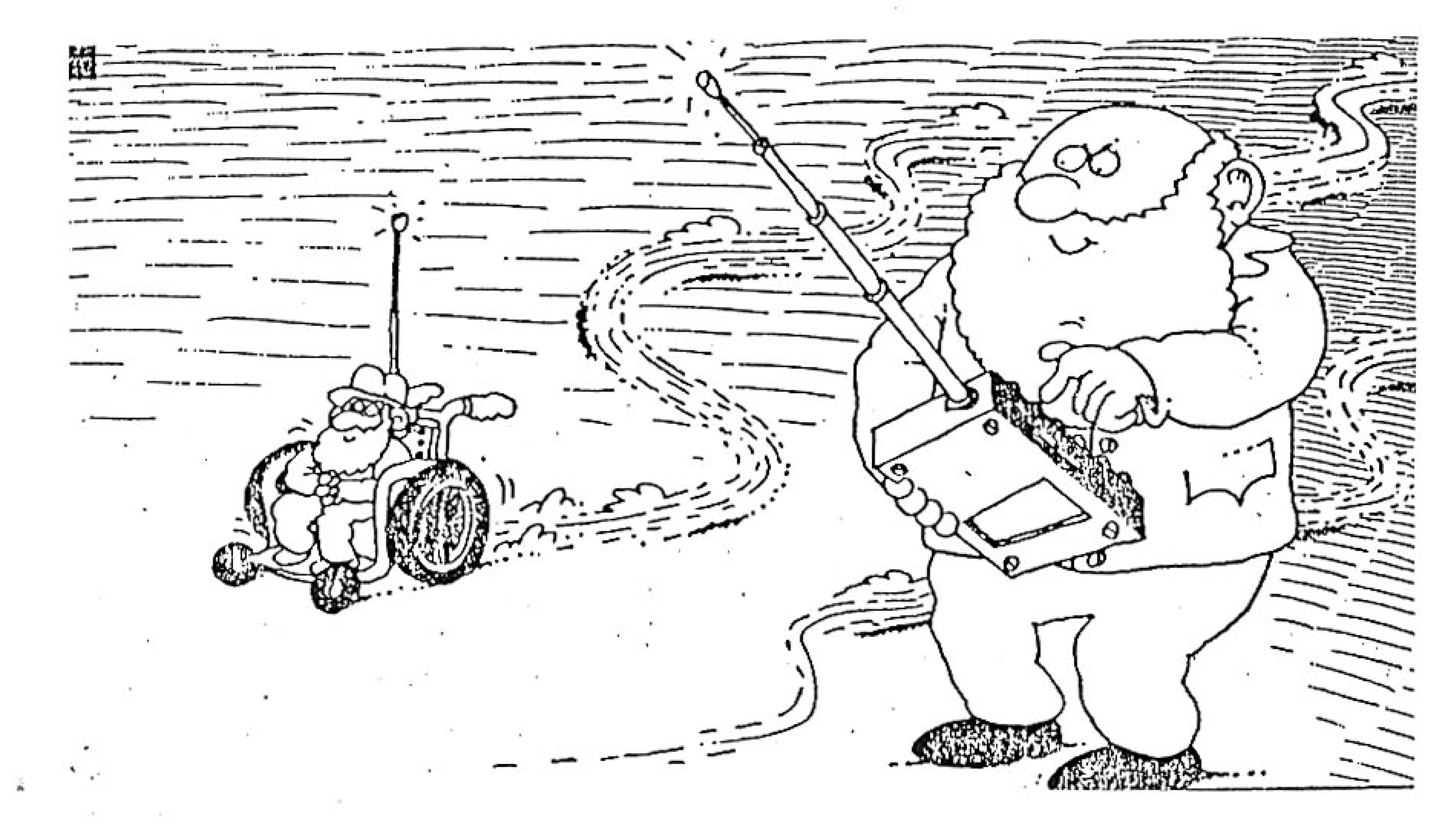
N° 133

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Janvier 1986

Soirée du club
Les vétérans fêtés



Les nouveautés 1986

ASSEMBLEE SRCCA

```
        *
      * *
     *   *
    *     *
   *       *
 * * * * * *
      * *
      * *
      ***
```

Chers Membres,

Que vous souhaiter de plus important pour cette nouvelle année que les habituels voeux de santé, de prospérité et de bonheur ?

Pour ceux d'entre vous qui font de la compétition à quelque niveau que ce soit, nous leur souhaitons beaucoup de réussite dans l'accomplissement de leur objectif, tout en gardant à l'esprit l'aspect de camaderie de notre hobby grâce auquel il est toujours agréable de se retrouver à l'occasion d'un concours.

1986 risque d'être une année qui devrait nous voir attirer les faveurs écologistes puisque la SRCCA, à l'image du Conseil fédéral, va réglementer encore plus sévèrement qu'auparavant le bruit de nos modèles réduits par l'imposition - dès le 1er janvier 1986 - d'un restricteur d'arrivée d'air et de sortie d'échappement.
Ces deux mesures combinées devraient abaisser le niveau de bruit d'un véhicule de 7 à 8 dB.

Bien que nous sommes conscients qu'il est important de réduire le plus possible les nuisances engendrées par des moteurs toujours plus performants, il faut espérer que ces mesures adoptées par plusieurs pays européens, n'enlèveront pas trop le caractère spectaculaire des évolutions de nos modèles pour lesquels le public est toujours prêt à s'enthousiasmer si le spectacle est présent.

A cet effet, notre club a su prendre en 1985 le bon virage du buggy électrique et les dernières compétitions organisées en 1985 ont montré que même si le bruit des moteurs n'est pas présent, plusieurs buggys bondissant ensemble de bosse en bosse ont créé un spectacle des plus attractifs.

Nul doute que la mise à disposition par le Service des sports d'un terrain aménagé pour les buggys et l'utilisation plus régulière de la piste de Frontenex permettront à l'AMCG d'être sur les bons rails pour une année 1986 couronnée de succès.

Encore tous nos voeux à tous.

Le Comité.

2 janvier 1986

BONNE ANNEE

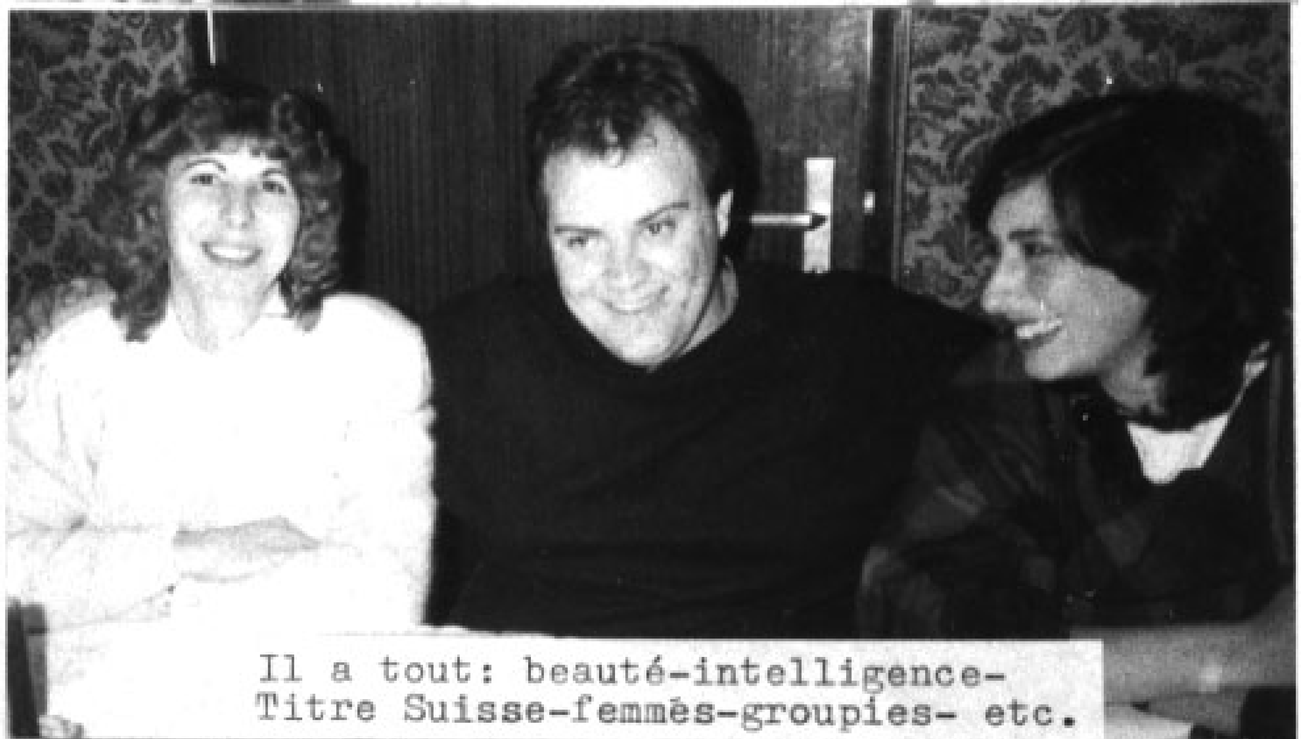
Soirée du club
Les vétérans fêtés

Pour ne pas rompre avec la tradition, en décembreà part Noël,il y a le souper de l'Auto Model Club de Genève. Une occasion de nouer des liens un peu différent de ceux que l'om connait tout au long de l'année. Il est bon une fois l'an de se retrouver pour parler d'autre chose que de cardans, châssis ou pneus fantastiques.
Un soir où le sujet de conversation n'est pas forcément axé sur les modèles réduits. Malheureusement cette année, seul la moitié des membres avaient répondu présent à l'appel du président. Dommage et tant pis pour les absents.

Le repas fût sans pareil, jugez plutôt; une entrée, un plat principal, un plat d'accompagnement, un plat desecours, un plat en réserve, une salade, un désert, le tout arrosé de boisons avec et sans alcool, ce qui permis à chacun de se remplir la panse sans problème. Il en resta c'est tout dire.

Avec le café, on retrouva les pouce-pouce-pouces café, pendant que le président poussait son cri réduisant chacun au silence.
L'heure du discour avait sonné. Traditionnel mais néanmoins nouveau cette année, puisque le président P. Bovard en était à son premier. Après un bref survol de l'année, un looping et une vrille à gauche, Patrick se chargea de remercier et féliciter les anciens membres du club. Au nombre de trois, rachitiques et tramblotants ils accèptèrent les honneurs n'ayant aucune parrade assez rapide pour contrer l'orateur jeune et dynamique.
Yvan Chevallaz, 11 ans de club, 14 ans de modélisme et plus de 30 ans d'existence reçu une pleine boîte de roulements à billes pour tous moteurs et autres engins à bricoler.
Notre trésorier, J-P Ruchat, 11 ans de club, 15 ans de compétitions et plus que plus 30 ans d'existence se vit remettre le titre de meilleur cuisto du club pour avoir sût si bien transformer les côtellettes en saucisse (un vieux litige en suspend - voir AMCG No.131-). Titre relativement surprenant pour un homme qui fût 8 ans vice-président et papa-bricole sur les circuits. Il n'aura suffit que d'un seul passage à la cantine du club pour atteindre les sommets culinaires que seuls Bocuse et Girardet ont atteind après des années. Ce qui prouve bien que la valeur n'attendant pas le nombre des années.
Quant à votre dévoué, 11 ans de club, 2 jours de compétitons, 10 ans de probèmes mécaniques et 40 ans de survie, il obtien le titre de Docteur ès-présidence. Un titre acquis après près de 10ans de règne et 110 séances de club.
Si les 10ans ne sont pas forcément facile à tenir, par contre il n'y a aucun mérite à parler durant 110 réunions. Ainsi cher successeur, aujourd'hui je vai te livrer un secret. Pour durer 10 ans, il faut donc parler 110 séances. Le problème est simple, en général les membres n'écoutent qu'à moitié ce que tu dis, ils n'attendent en fait que le moment de donner leur avis. Ainsi qu'en tu dis : " qu en pensez-vous ? " les trois quart de la réunion a lieu dans un brouhaha général. Chacun ayant l'impression d'avoir pu s'exprimer, chacun rentrantchez lui satisfait. En conclusion sur 110 séances, la moitié des membres n'écoutent pas: reste 55, sur ce nombre on retranche les trois quart en brouhaha, reste 14 séances, 4 déunion sont laissé au vice président. En fait, il n'en reste que 10 en tout et pour tout sur près de 10ans. Tu vois, tu vas aussi y arriver, tu viens de faire le plus difficile.....les dix premières téunions. Le facile est devant toi...
La soirée s'acheva avec la partie cinéphile du club, le temps de revoir les reliques presque d'un autre temps et la soirée s'acheva.

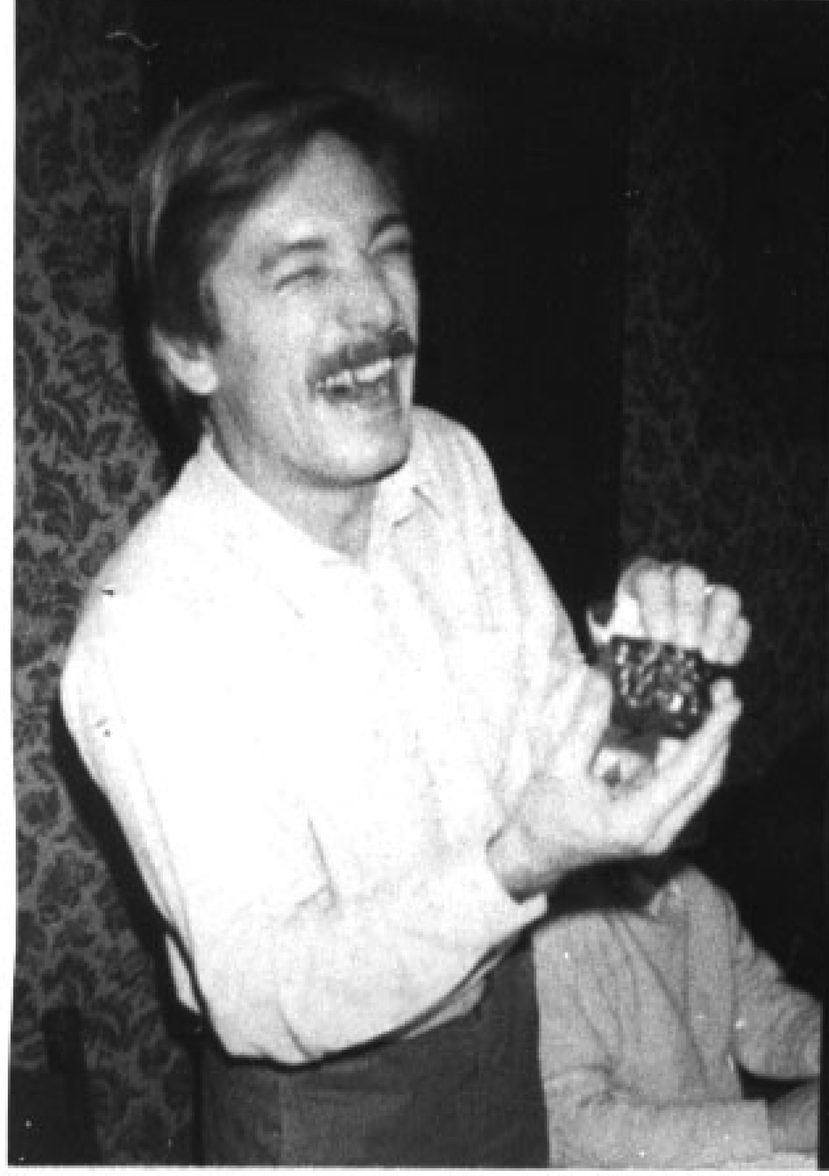
Electriquement vôtre !



Il a tout: beauté-intelligence-
Titre Suisse-femmes-groupies- etc.

Ni le président, ni le trésorier,
ne le feront changer d'avis.

La fête aux anciens !!!



ASSEMBLEE SRCCA

L'information que tous les délégués attendaient le plus impatiemment était sans conteste la lecture du compte rendu de la dernière assemblée EFRA par son représentant au sein de la SRCCA.

Plusieurs rumeurs faisaient part d'une possible réglementation de l'aspiration et de l'échappement des moteurs thermiques, réglementation proposée par l'EFRA suite aux essais qu'elle a effectués ces derniers mois en Hollande.

Ces bruits étaient fondés puisque l'EFRA a demandé aux pays membres de l'Association d'imposer dès le 1er janvier 1986 une règlementation concernant les diamètres d'aspiration et d'échappement des moteurs thermiques.

La SRCCA s'est ainsi ralliée aux autres fédérations en faisant appliquer dès cette année cette nouvelle norme pour toutes les compétitions officielles devant se dérouler en Suisse, que ce soit au niveau national ou régional.

Si l'EFRA a entièrement raison de se préoccuper de l'image de marque de notre sport en essayant de réduire les nuisances afin de faciliter son implantation, il est quand même surprenant qu'une décision aussi importante soit prise dans un délai aussi court avec, semble-t-il, très peu d'expérience sur les effets que pourraient engendrer ces modifications sur la longévité des moteurs par temps chaud surtout.

N'aurait-il pas mieux fallu continuer à chercher à abaisser le pourcentage de nitrométhane dans l'essence afin de diminuer la puissance des moteurs et effectuer de manière plus efficace et systématique les contrôles de bruit, qu'ils ne l'ont été ces dernières années.

1986 nous apportera la réponse.

Comment devront être effectuées ces restrictions

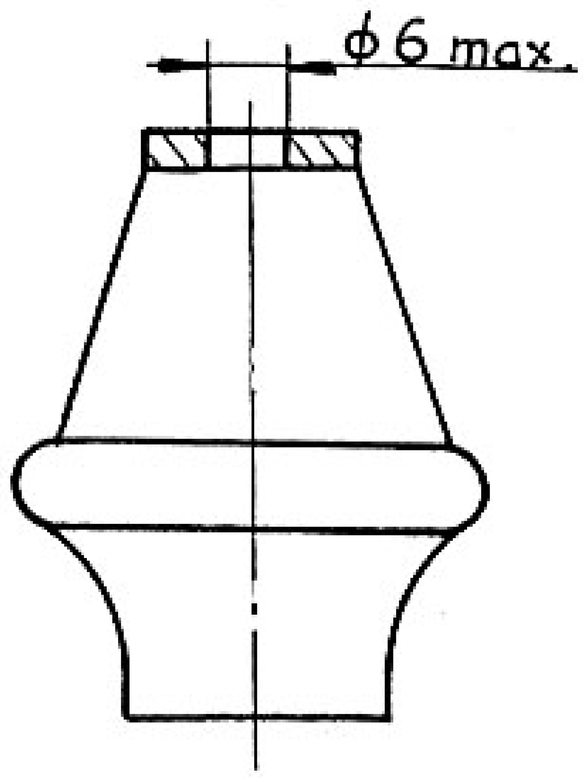


Fig. 1

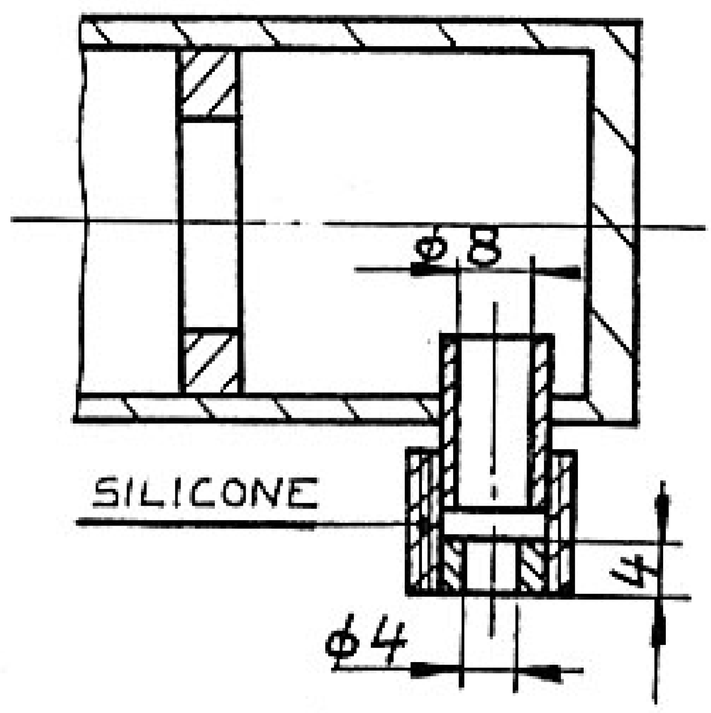


Fig. 2

Comme le montre la figure 1, une rondelle percée d'un trou de passage de 6 mm de Ø max. devra être située avant l'élément filtrant et le carburateur. Cette rondelle devra être facile d'accès afin de permettre un contrôle aisé du diamètre du trou.

En ce qui concerne l'échappement (voir fig. 2), celui-ci sera obligatoirement à deux chambres et devra posséder un restricteur situé juste avant l'expulsion final des gaz d'échappement dans l'atmosphère.

Ce restricteur sera constitué d'une bague de 4 mm d'épaisseur au minimum et percée d'un trou de 4 mm maximum. Les essais effectués ont montré une dimimution du bruit de 7 dB environ ce qui veut dire en terme concret, une réduction d'environ la moitié du niveau sonore mesuré précédemment.

Une autre réglementation importante sera également appliquée dès cette année. Celle-ci concerne le poids des voitures de piste qui devra être de :

- 2,6 kg minimum pour les voitures à suspension
- 2,3 kg minimum pour les voitures sans suspension.

Ces deux valeurs s'entendent avec la voiture prête à rouler mais sans le carburant.

En ce qui concerne les buggys, la décision est repoussée d'une année en raison, sans doute, du championnat du monde qui doit se dérouler cet été.

Pour finir ce compte-rendu, sachez que le mode de course restera le même qu'en 1985 car il est apparu que les mécontents de ce mode de course sont en fait des victimes de la mauvaise organisation de courses en Suisse. A voir le résultat du vote 31 à 27, il doit y avoir beaucoup de mauvais organisateurs en Suisse !

Ah !, j'oubliais de vous préciser qu'il n'y aura pas deux catégories 2WD et 4WD en 1986.

****

HEUREUSE NOUVELLE

Les enfants ne naissent pas dans les choux, c'est bien connu. Et pourtant cette légende n'est pas tout à fait erroné. Voyez plutôt, alors que le 11 décembre 1985 venait au monde une future cantinnière de l'AMCG en la personne de la petite Nathalie Bovard, son père, notre président tombait dans les bras de l'infirmière et dans les choux par la même occasion. D'où l'expression " naître dans un chou".
Nos félicitations aux parents, bienvenue à la petite Nathalie et meilleurs voeux de prompt rétablissement au père.
Note : Poids et mensuration de l'enfant : normal

****

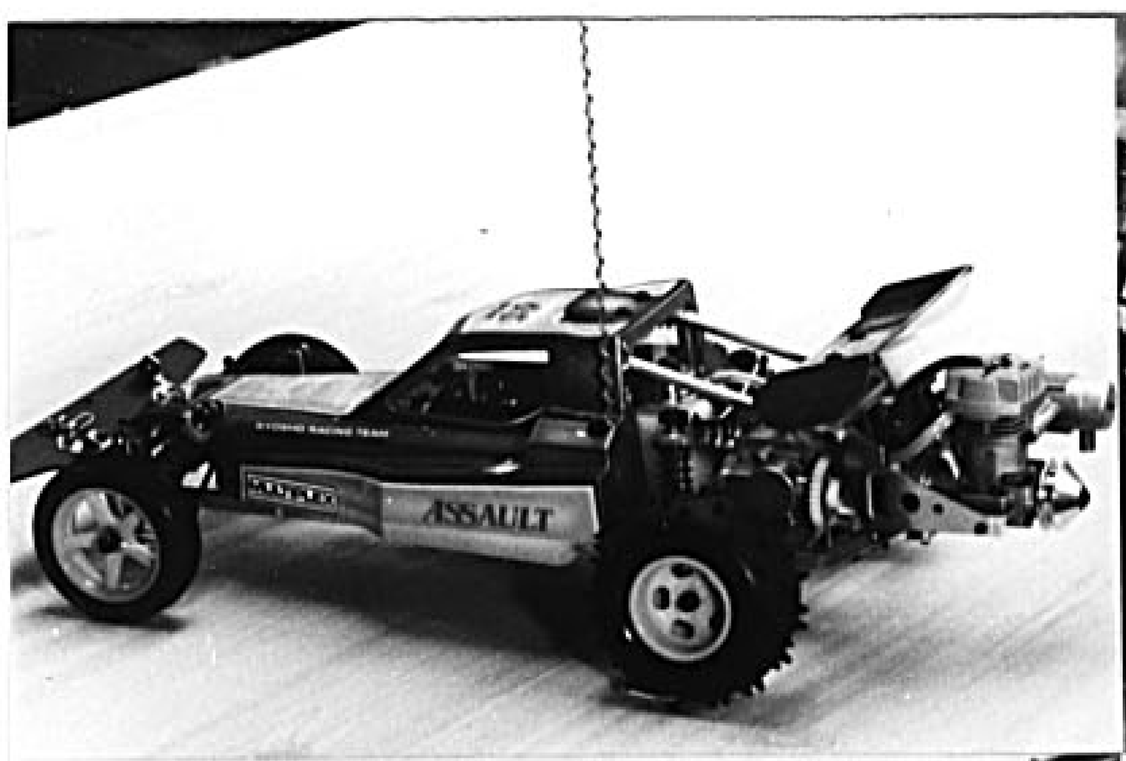
Retenez bien cette date

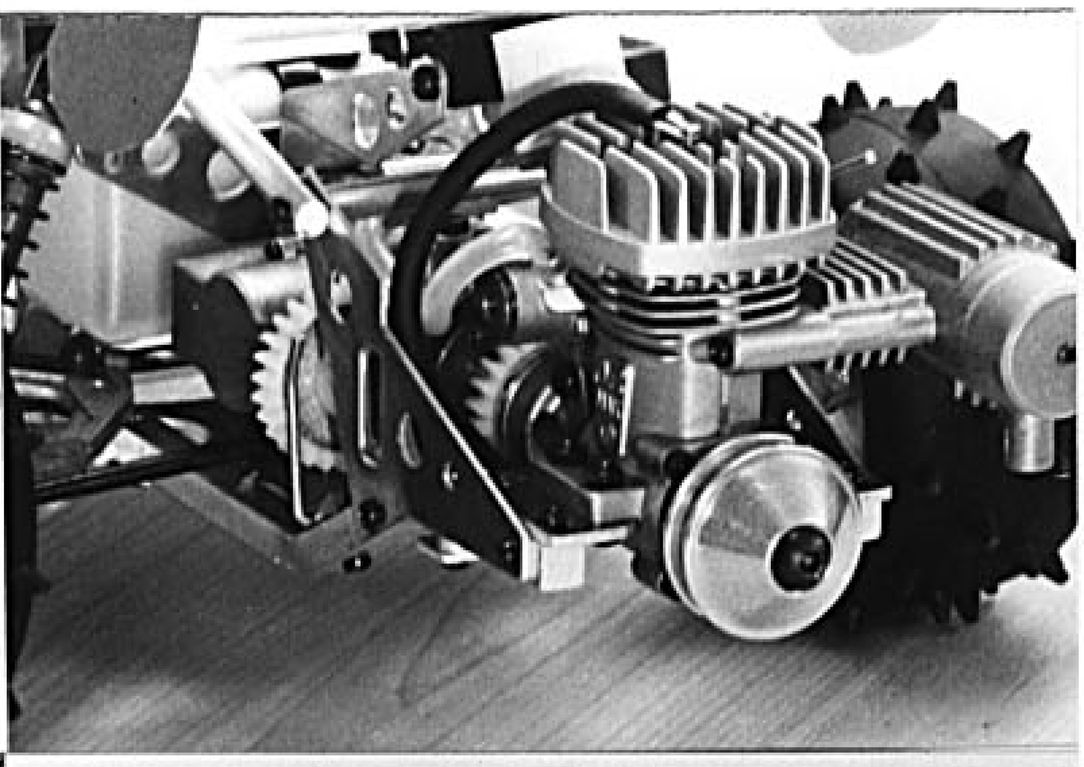
MERCREDI 5 février

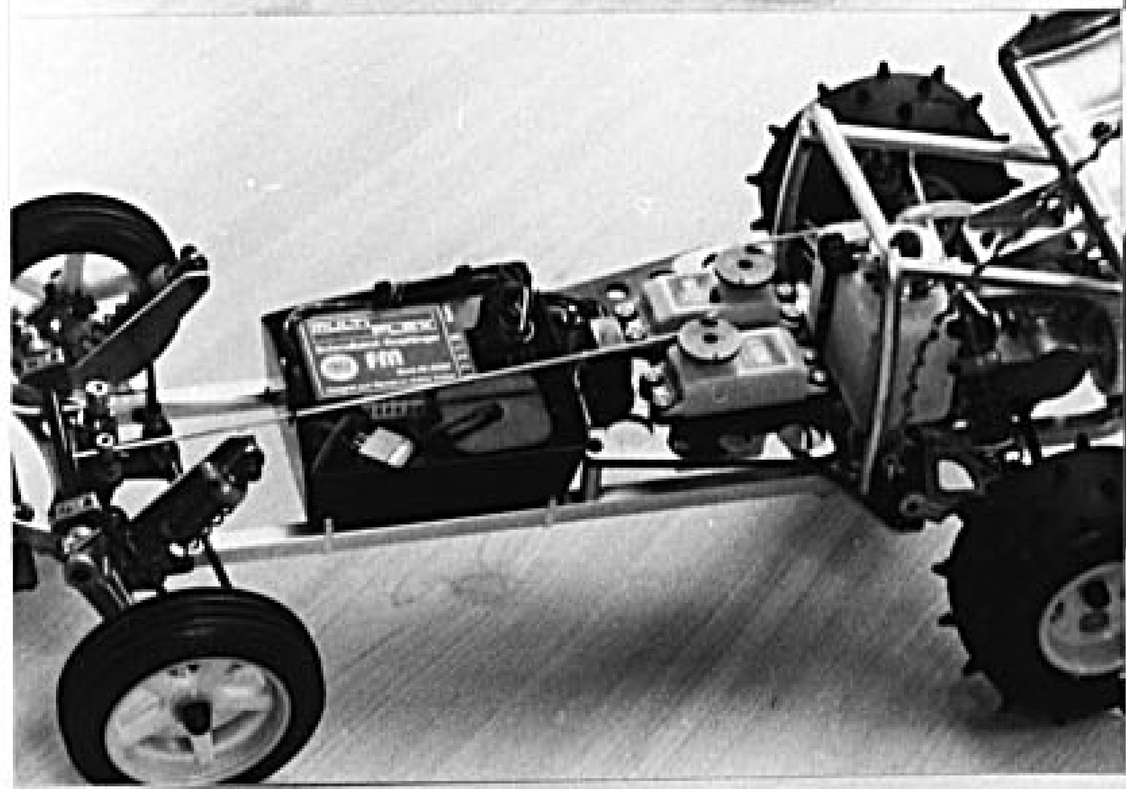
ASSEMBLEE GENERALE DE L'AMCG

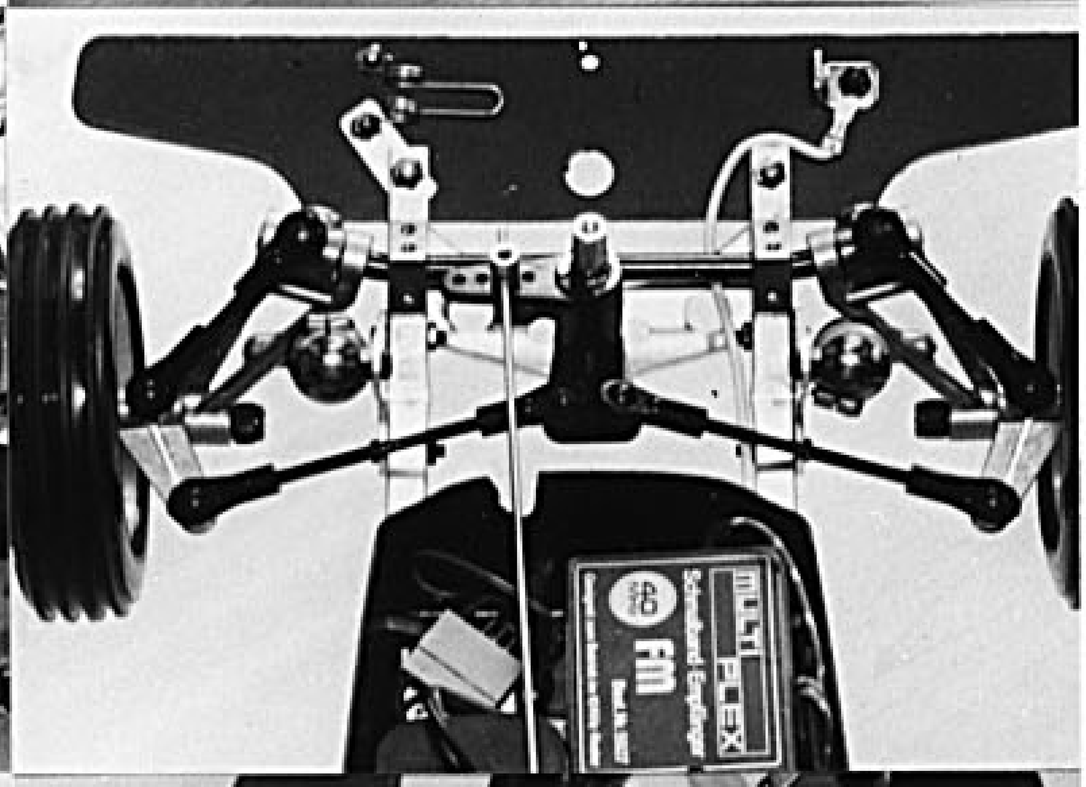
Présence indispensable

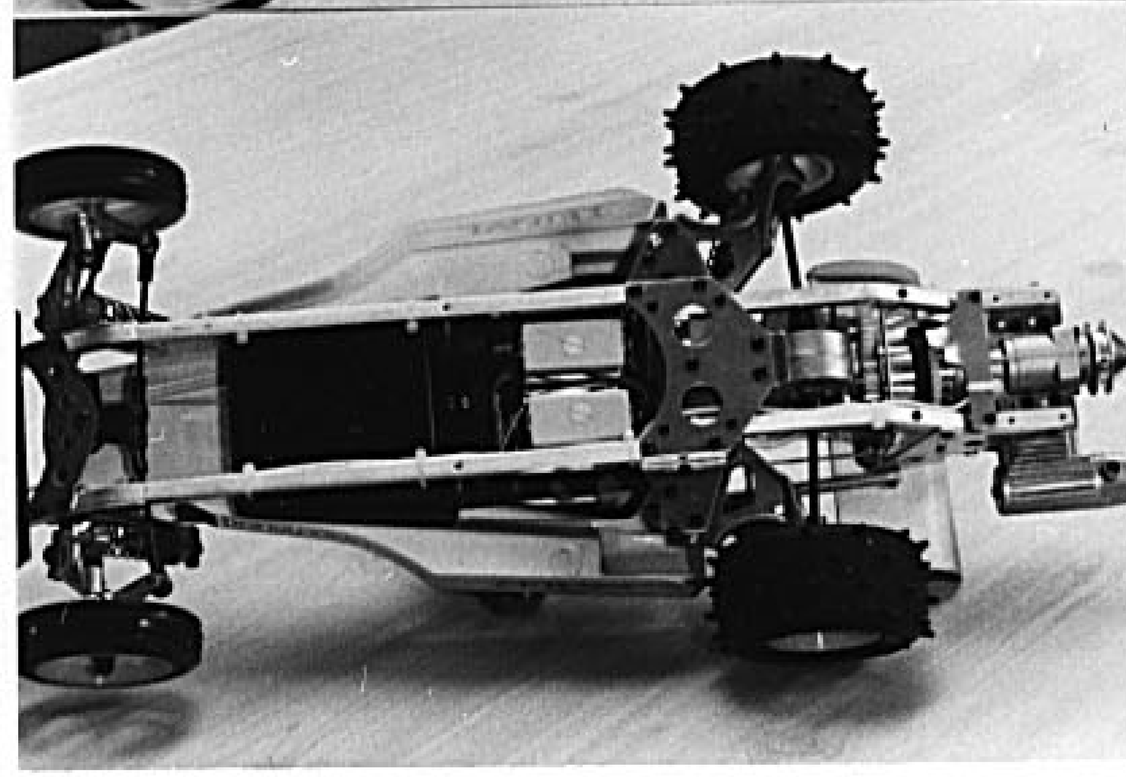
Les nouveautés 1986

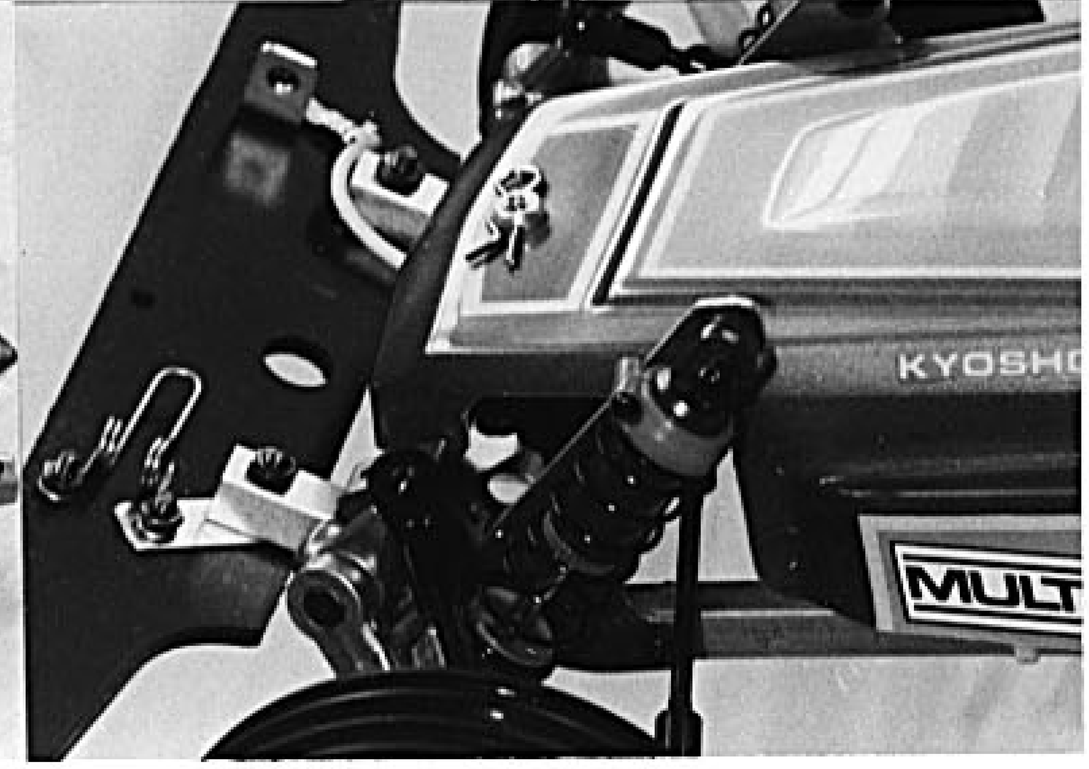






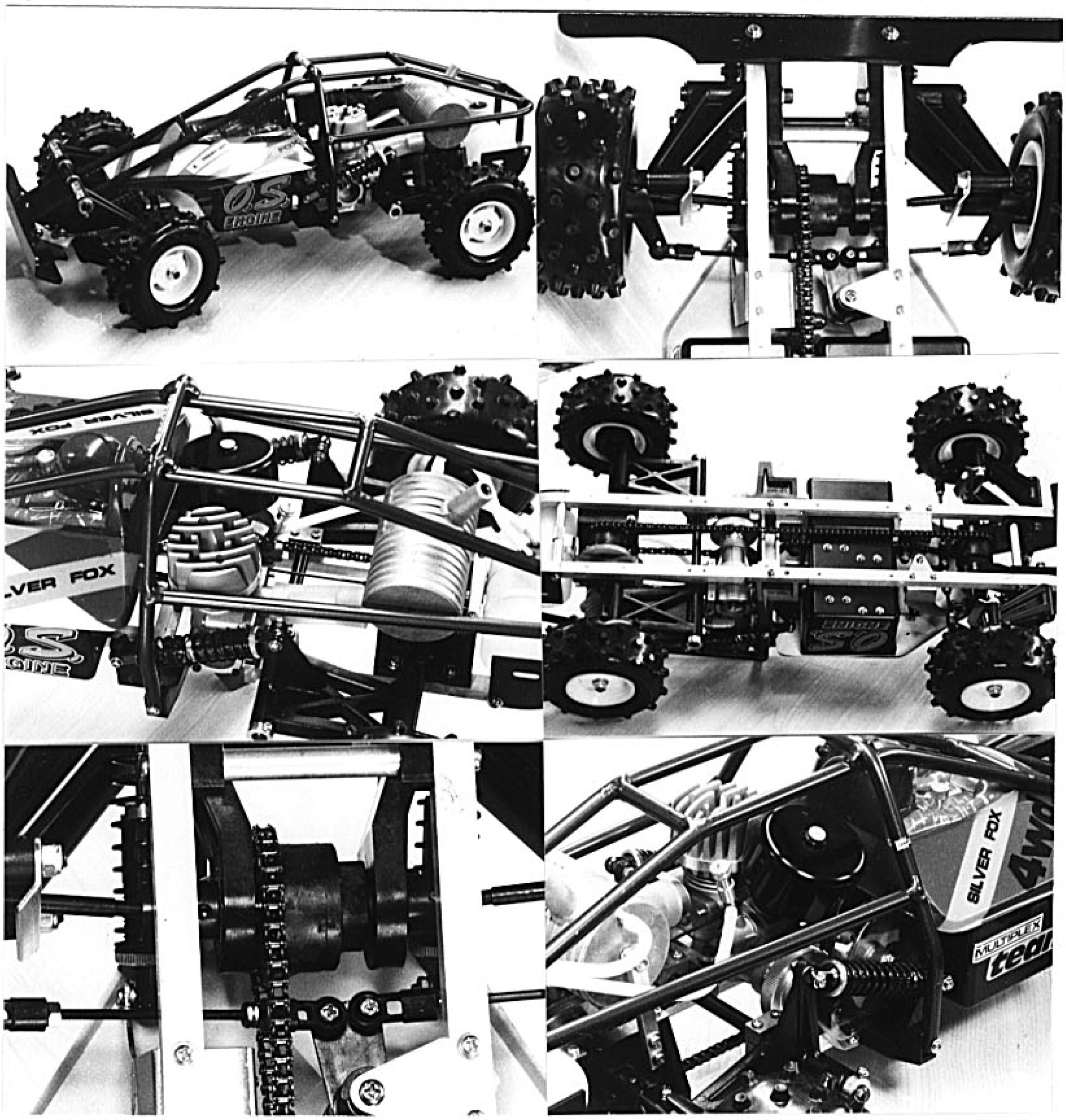






Assault, un nom qui en dit long sur les ambitions de ce nouveau né chez Kyosho. Voici un buggy 1/10 ème, mais cette fois-ci thermique. La solution d'amener les jeunes au thermique, qui courent actuellement en électrique, est peut être là. La principale raison qui fait renoncer les jeunes au thermique est l'incontestable difficulté de régler le moteur et de le mettre en marche sans de gros démareurs couteux.. Aussi Kyosho a-t-il solutioné le problème en mettant un moteur OS 2,11 cm/3 que l'on met en marche avec une crémaillère placé devant le moteur (voir photo) ou avec une ficelle à l'arrière ou un démarreur d'avion. La pile placé à l'avant estrelié au moteur sur la tête de refroidissement et sur le pare-choc. Le moteur est réglé en usine et on ne peut modifier le réglage que dans les positions plus riche ou plus pauvre. Livraison : fin janvier.

Les nouveautés 1986



Chez Thunder Tiger, la saison 86 s'annonce bien, le modèle Silver Fox 1/8ème reste à peu près le même que l'an passé et qui fit merveille. Au niveau de la propulsion voici le nouveau OS 3,5 cm/3 buggy, moteur de la troisième génération.

Ce qui est intéressant à voir sur les deux modèles présentés dans ce numéro est le châssis composé de deus longerons métallique. Avec un petit coup de blues, nous nous rappelons les premières Mardave Stock Car 1976 qui avaient exactement la même structure technique; il faut croire que l'idée n'était pas si mal.

Rappelons encore que ce buggy est une tration 4 roues et qu'il possède un différentiel à l'avant ainsi qu'à l'arrière,