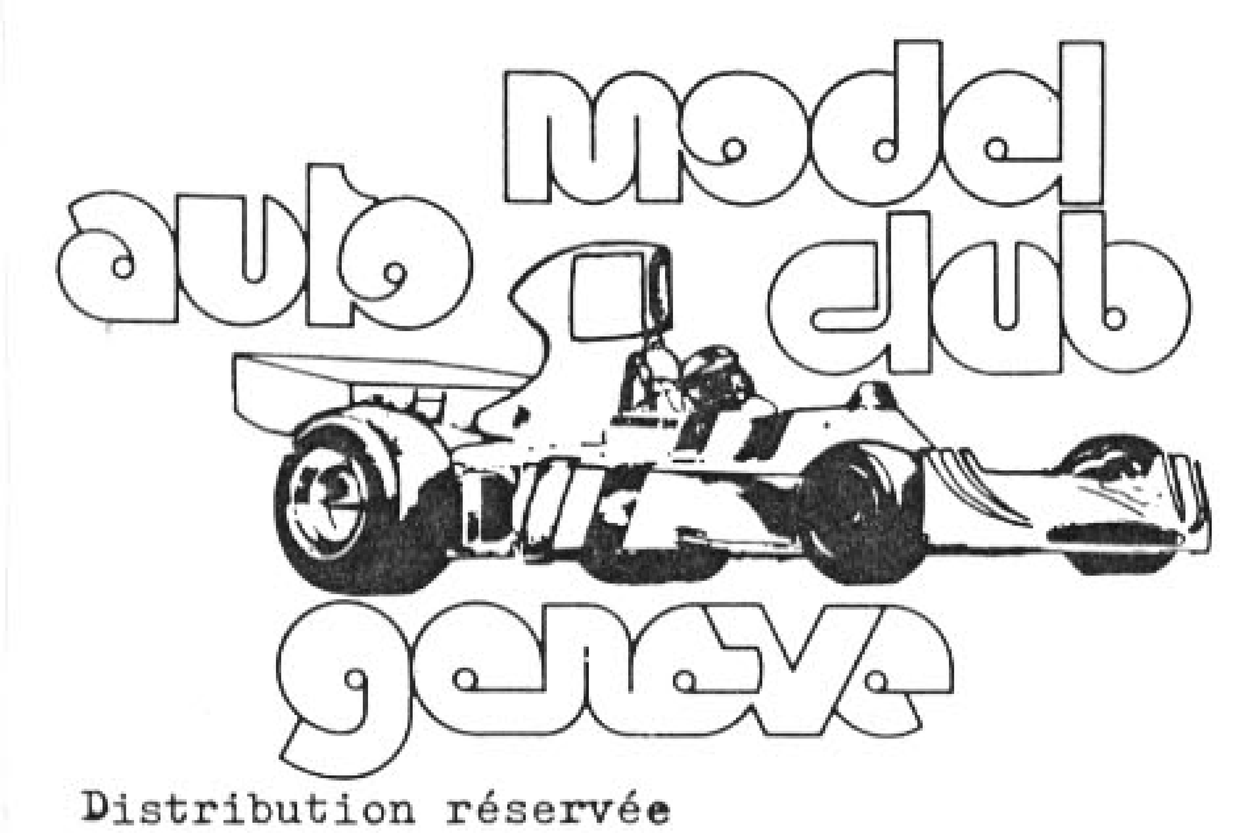


JOURNAL

N° 135

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Mars 1986

TIGER 4 x 4

EFRA des applications innaplicables

Président :	Bovard Patrick	94.64.86
Vice-président :	Rumbeli J-C	84.14.16
Secrétaire :	Charbon Gerald	28.91.62
Trésorier :	Ruchat Jean-Pierre	96.93.85
Gérant matériel :	Queloz Charly	43.27.17
Responsable électrique :	Merguin Alain	57.27.87

Compte rendu de l'assemblée générale du 5 février 1986

L'assemblée est ouverte à 20 h 30 par le président Patrick Bovard, en la présence de 17 membres. La majorité absolu est de 9 voix.
Le président lit le procès-verbal de l'assemblée générale du 6 février 1985 et poursuit par la lecture du rapport d'activité du comité pour 1985, qui a été publié dans le journal du club No. 134.
Au point 4 de l'ordre du jour l'assemblée accepte à l'unanimité le procès-verbal ainsi que le rapport d'activité.
Le trésorier Jean-Pierre Ruchat présente les comptes pour l'exercice 1985; il en ressort que le club a fait une perte d'environ Frs 400.- dû à la course Philip Rochat du 30 mars 1985 qui laissa un découvert de près de Frs 1000.-
Néanmoins les avoir du club se chiffre à plus de frs 6000.- Mºnsieur Ruchat répond aux différentes questions posées par l'assemblée et Monsieur T. Zanada au nom des rapporteurs des comptes atteste de la bonne tenue des livres et propose à l'assemblée d'accepter les comptes en l'état. Les comptes sont acceptés par 16 oui et 1 nul.
Le point 8 de l'ordre du jour amène une vive discussion concernant la modification des statuts. Le comité propose une nouvelle appelation des membres. Les statuts reconnaissent les membres actifs, passifs et d'honneurs, la nouvelle appelation proposée est : membres licenciés, actifs, passifs et d'honneurs. Ce changement permet d'accepter des membres ne participant qu'aux courses organisés par le club sans être affiliés à la Fédération Suisse.
Cette proposition entraîne la modification de 9 articles et une dizaine d'alinéas. Il faudra plus d'une heure à l'assemblée pour régler chaque point de détail et d'accepter article par article puis globalement ces modifications par un vote donnant comme résultat 16 oui et 1 blanc.
Le point 9 demande à l'assemblée de voter à main levée les propositions du comité.
Sont acceptés à l'unanimité : la création d'un championnat Buggy électrique 1/10ème. L'organisation de 6 manches du championnat genevois thermique. La participation financière aux repas de la part du club pour les membres aidant à l'organisation des courses.D'organiser une course international de Buggy électrique 1/10ème.
Concernant la gratuité de la cotisation au club pour les membres du comité, un nouveau débat agite l'assemblée, la votation sur ce sujet amène un commentaire. 17 bulletins de vote sont délivrés, 17 bulletins sont rentrés et 1 bulletin est nul, reste 16 bulletins valables, la majorité absolue est donc 9. Le dépouillement donne les résultats suivant : 7 oui, 2 non, et 7 blanc. N'ayant pas obtenu la majorité absolue, la proposition est rejetée malgré qu'il n'y a que 2 non.
La fixation du montant des cotisations (sans changement) est acceptée par 16 voix et 1 blanc.
Au point 11 Monsieur Ruchat présente le budget 1986 qui s'élève à plus de Frs 10.000.- Cette proposition est acceptée par 16 oui et 1 blanc.
Les membres n'ayant pas de propositions particulières, l'assemblée accepte la décharge du comité par 15 oui et 2 blanc.
Pour terminé, l'assemblée passe à l'élection du nouveau comité.
Monsieur Patrick Bovard, président sortant est réélu président par 16 voix et 1 blanc.
Monsieur Jean-Claude Rumbeli, vice-président sortant est réélu, vice-président par 15 voix, 1 blanc et 1 nul.
Monsieur Jean-Pierre Ruchat, trésorier sortant est réélu, trésorier par 16 voix et 1 blanc.
Monsieur Gérald Charbon est élu secrétaire par 16 voix et 1 nul.
Monsieur Charly Queloz, gérant du matériel sortant est réélu, gérant du matériel par 13 oui et 4 blancs.
Sont élus, vérificateurs des comptes Monsieur Roger Genier par 16 oui et 1 nul, et Monsieur Thierry Zanada par 16 oui et 1 blanc
Monsieur Alain Merguin est élu responsable des Buggys électriques 1/10ème par 14 voix, 2 blanc et 1 nul.
L'assemblée est levée à 23 h. 15

J-C Rumbeli

EFRA des applications innaplicables

Les règlements EFRA obligent les coureurs à limiter une nouvelle fois le bruit des moteurs. La limite de 80 db est déjà très difficile à respecter par les constructeur de moteur et silencieux.
Il est presque actuellement impossible de respecter ces limites, car la mesure du bruit ne se calcule pas linéairement, mais logarithmiquement.
Avec les décibels chaque 3 db à la même distance double le bruit.
Actuellement les bons équipement de mesure des décibels coûtent très cher et pas à la porté des bourses des clubs. En plus il faut continuellement les réétalonner et interpréter leurs résultats. Des conditions de contrôle exacte pour chaque moteur sont pratiquement impossible. En effet il en dépend de l'endroit chois, du terrain, de l'angle d'écoute et du bruit ambiant.
Cette situation empêche les organisateurs de faire de bons contrôles équitables et favorise les fabricants qui peuvent mettre sur le marché à peu près n'importe quels silencieux à n'importe quels prix.

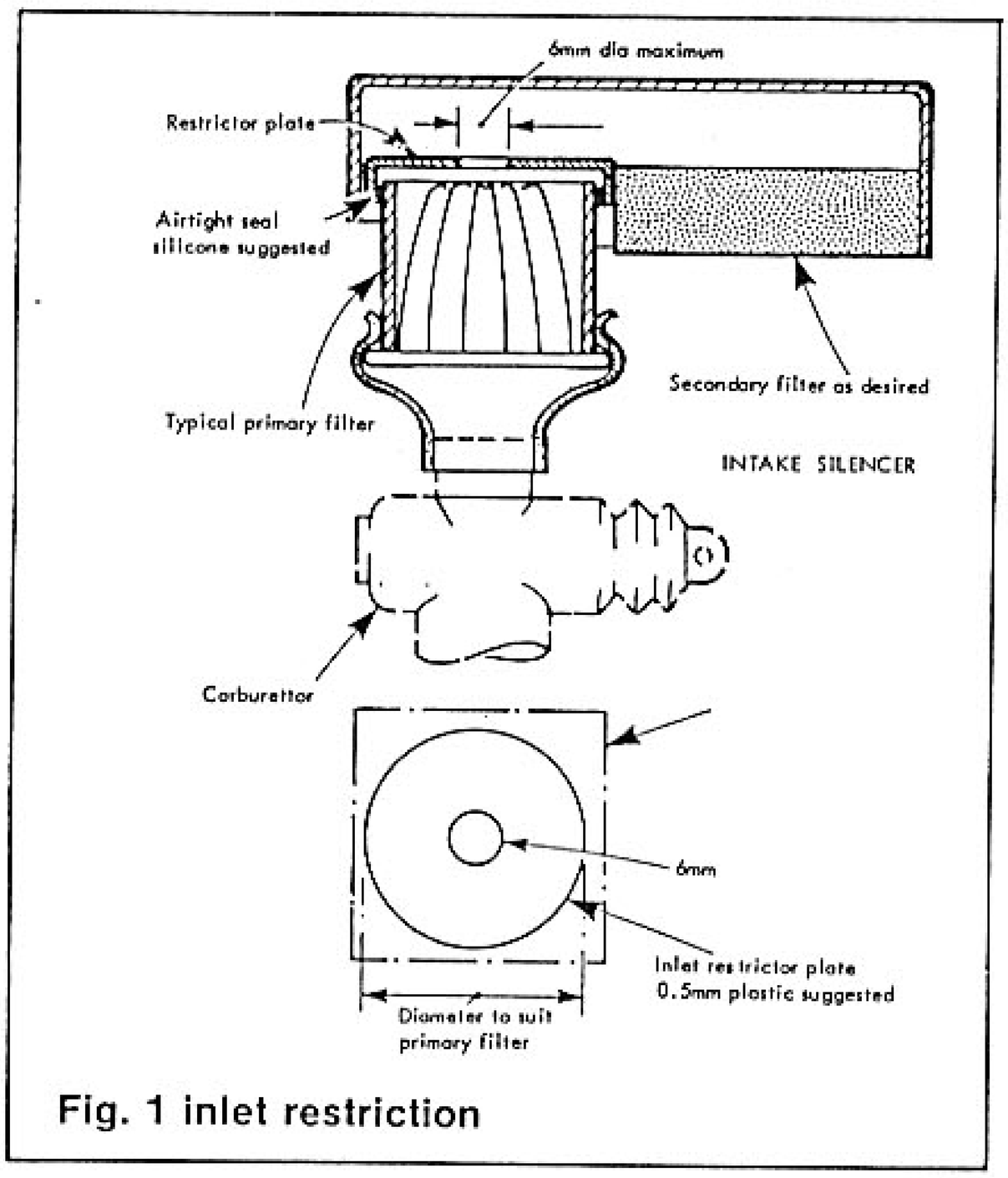


Fig. 1 inlet restriction

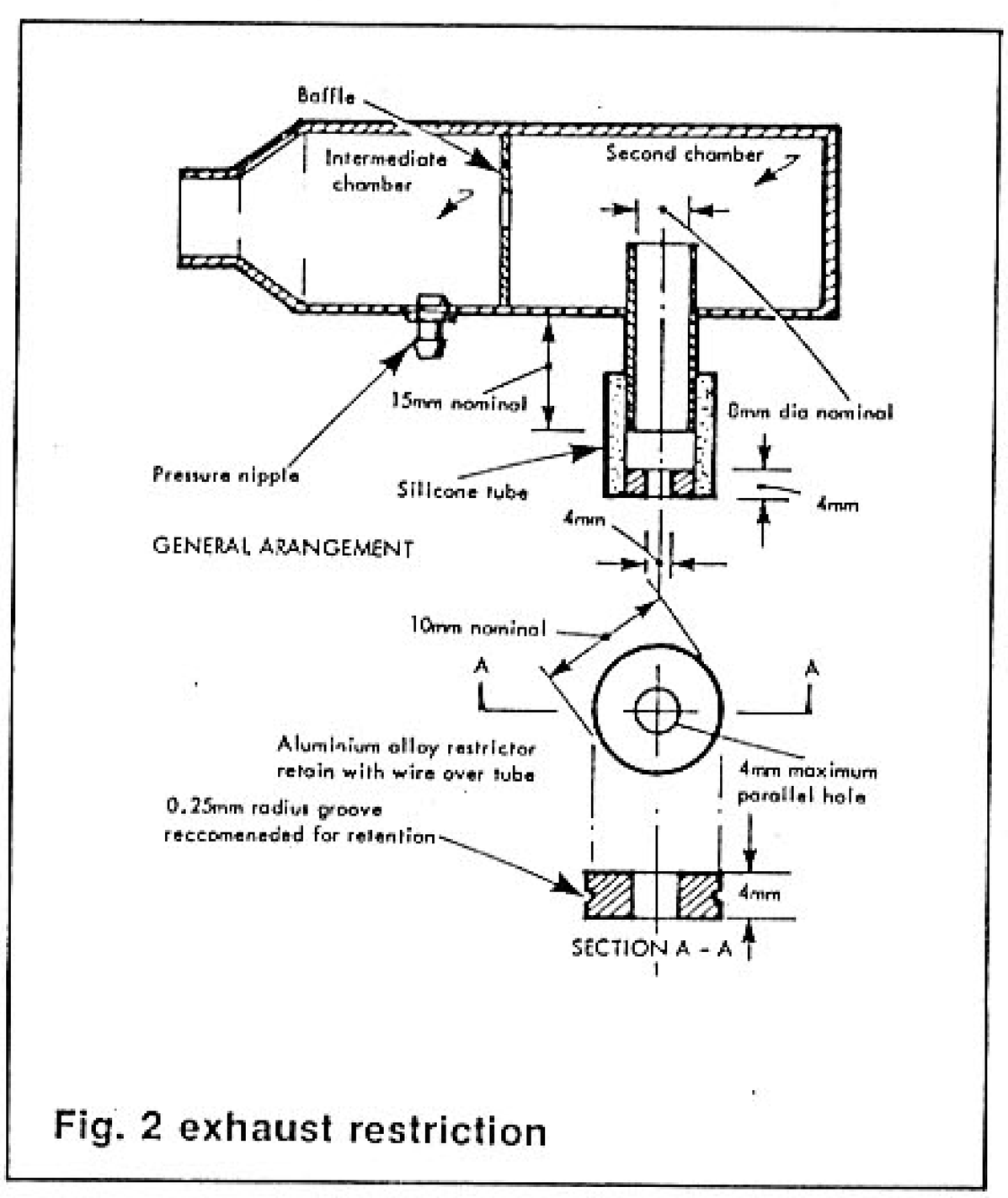


Fig. 2 exhaust restriction

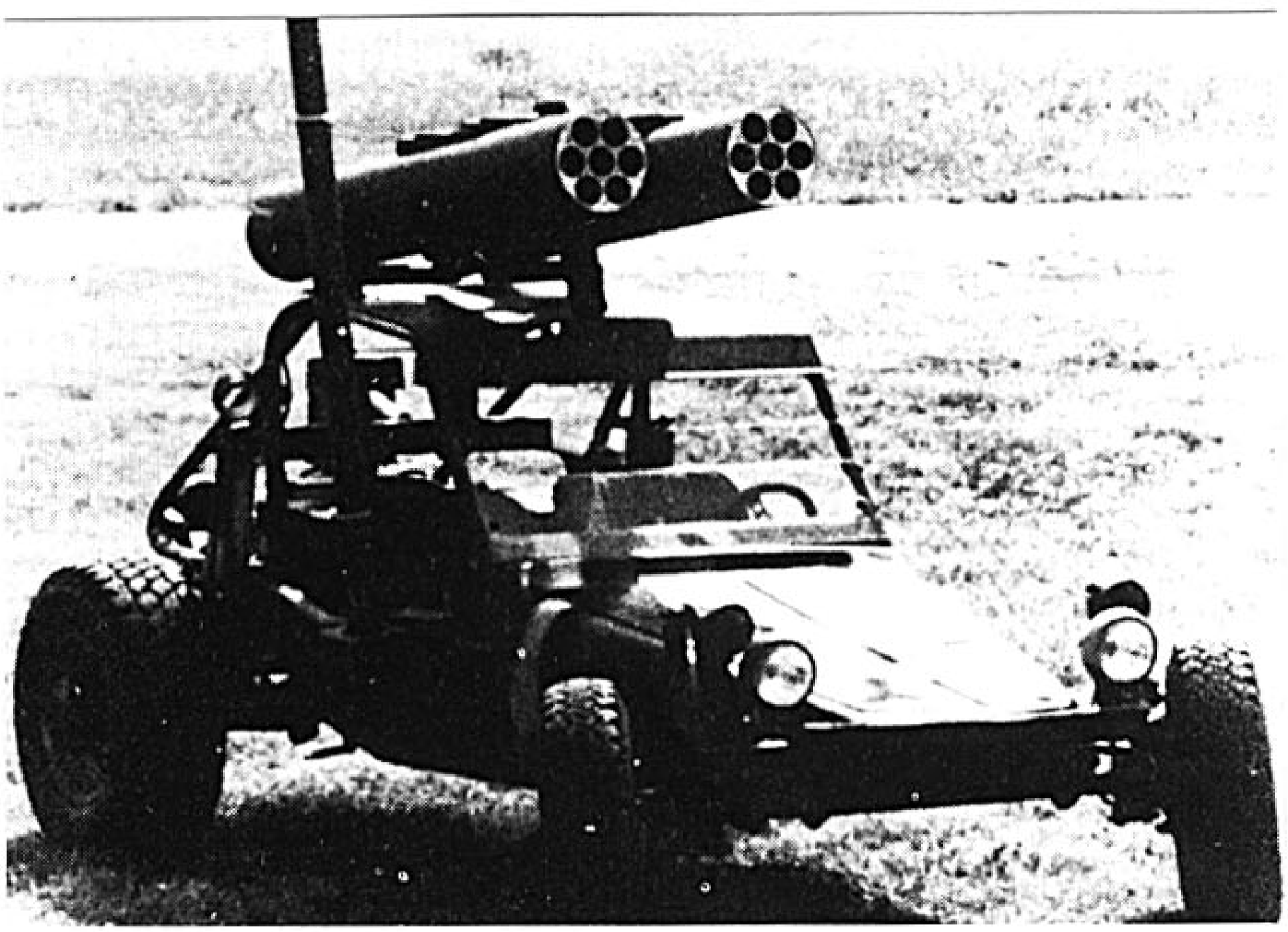
A l'heure actuel, il est pratiquement impossible de construire des résonnateurs avec une chambre intermédiaire à des prix raisonnables. (voir illustration) D'autre part en coupant l'arrivé dlair, il faut pour garder la même vitesse encore augmenter le bruit et ainsi faut-il un plus gros silencieux.
La proposition de l'EFRA est actuelllement innaplicable et risque d'endommager les moteurs à l'approche de ces 70db fatidiques en ajoutant des artifices contraire à la conception du moteur d'origine.
Les essais fait en Hollande ne sont pas révélateur d'une généralité de moteur, puisque ces tests fûrent fait avec un silencieux OPS qui n'est pas adaptable sur les moteurs Picco par exemple.
En conclusion, il faudrait que les constructeurs attaquent le problème en construisant de nouveaux moteurs en partant du concepte qu'il

ne doivent pas atteindre 70db à plein régime.
Il est bon que la fédération européenne édicte des règlements et oblige les constructeurs à une discipline uniforme pour tous. Mais l'on peut se demander si elle est en droit d'obliger les pilotes a respecter des normes irréalisables en l'état actuel; des normes qui sont en plus incontrôlables par les organisateurs.
Ainsi cette année nous trouverons des pilotes scrupuleux qui essaieront de respecter le règlement et d'autres qui attendront gentilement qu'on leur prouve qu'ils sont dans l'erreur.

JCR

****

La solution



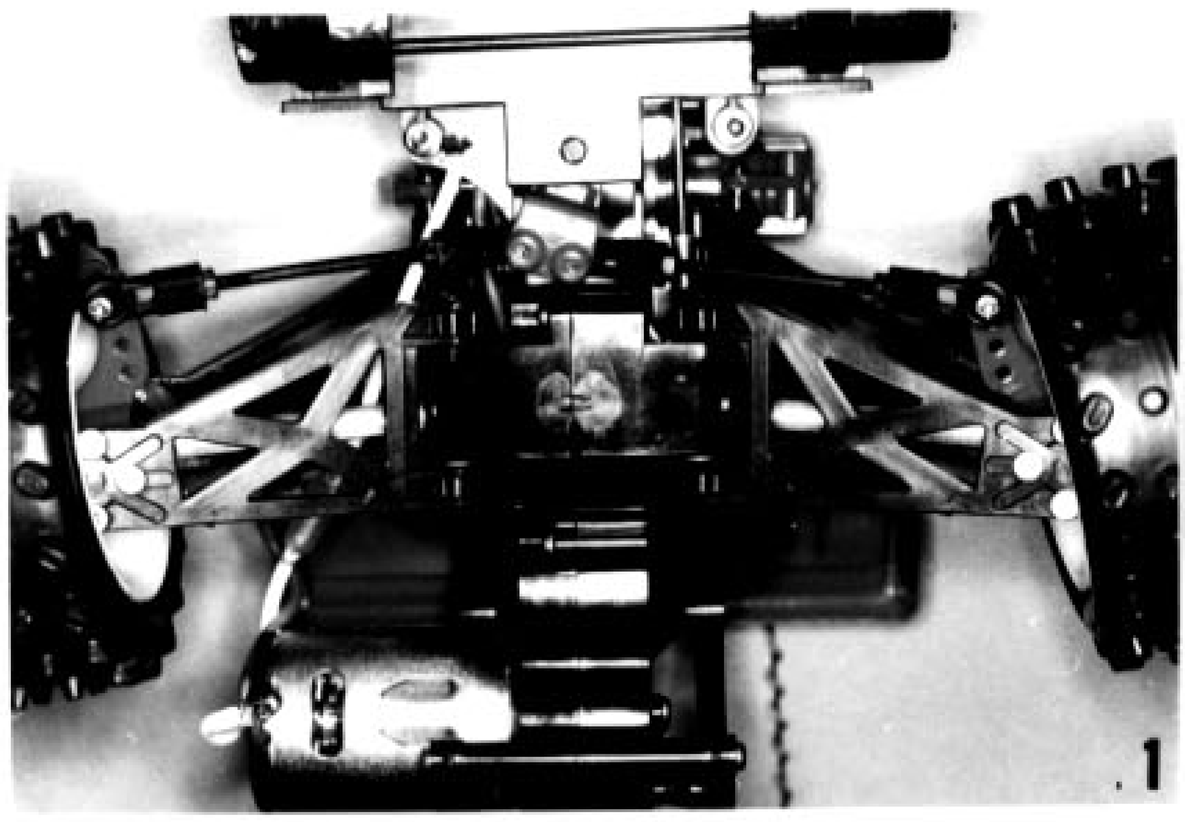
Si vous voulez un circuit permanent offert par le département militaire, pas de problème, il vous suffit de suivre l'exemple de ce modéliste britannique. Sur un buggy conventionnel, ajouter 2 tubes lance-roquettes, composé chacun de 7 roquettes. Le tout étant bien entendu téléguidé.
En principe vous optiendrez un circuit payé par le Sport Toto, la manne financière étant distribué par le DMF. Une seule condition à la construction, installer des cibles au bout de la ligne droite....

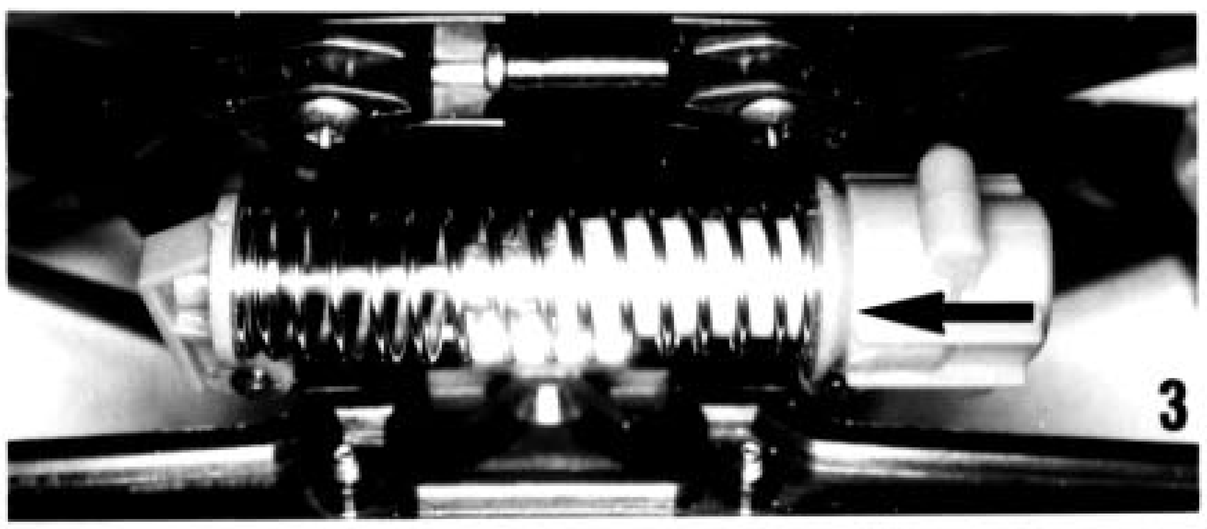
****

TIGER 4 x 4

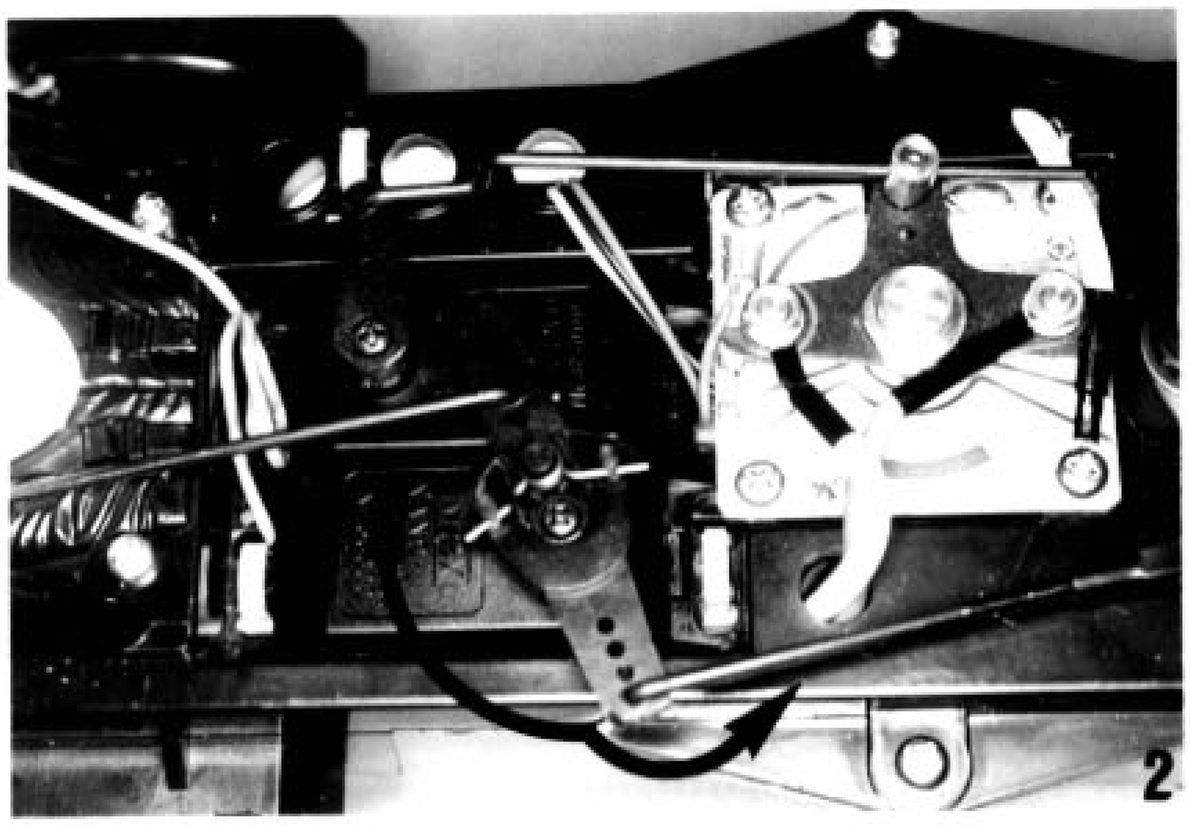
Sous le titre The Tiger 4 x 4 4 WDS se cache un buggy électrique 1/10ème, prénomé " Le Tigre " à 4 roues motrices et directrices.
Eh oui 4 roues directrices.
La transmission de ce buggy est faite par un arbre rigide et arrive à 2 différentiels, un à l'avant et un à l'arrière.
Le réglage du pincement des roues se fait aussi bien à l'avant ainsi qu'à l'arrière. (photo 1)
On trouve sur ce buggy, une nouveauté bien agréable, la dureté des amortisseurs est réglable sans outil (photo 3-4) et il y a 3 positions possible.
Autre partie intéressante, la résistance (photo 2)est séparé du

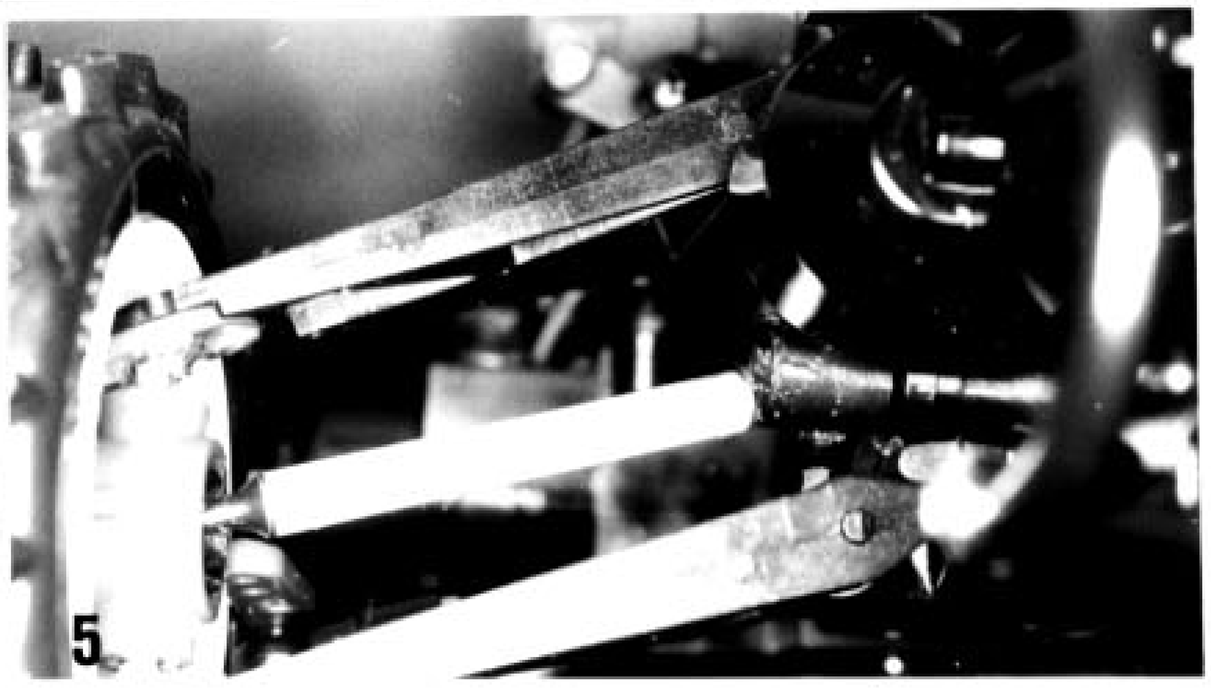
contacteur et est refroidi par un radiateur.
Pour terminer, il faut signaler (photo 5) que les bras de suspension sont interchangeable sur l'engin ainsi que les cardans, fini les collections de pièces de rechange. Son poids 1,828 Kg.


1


3

4

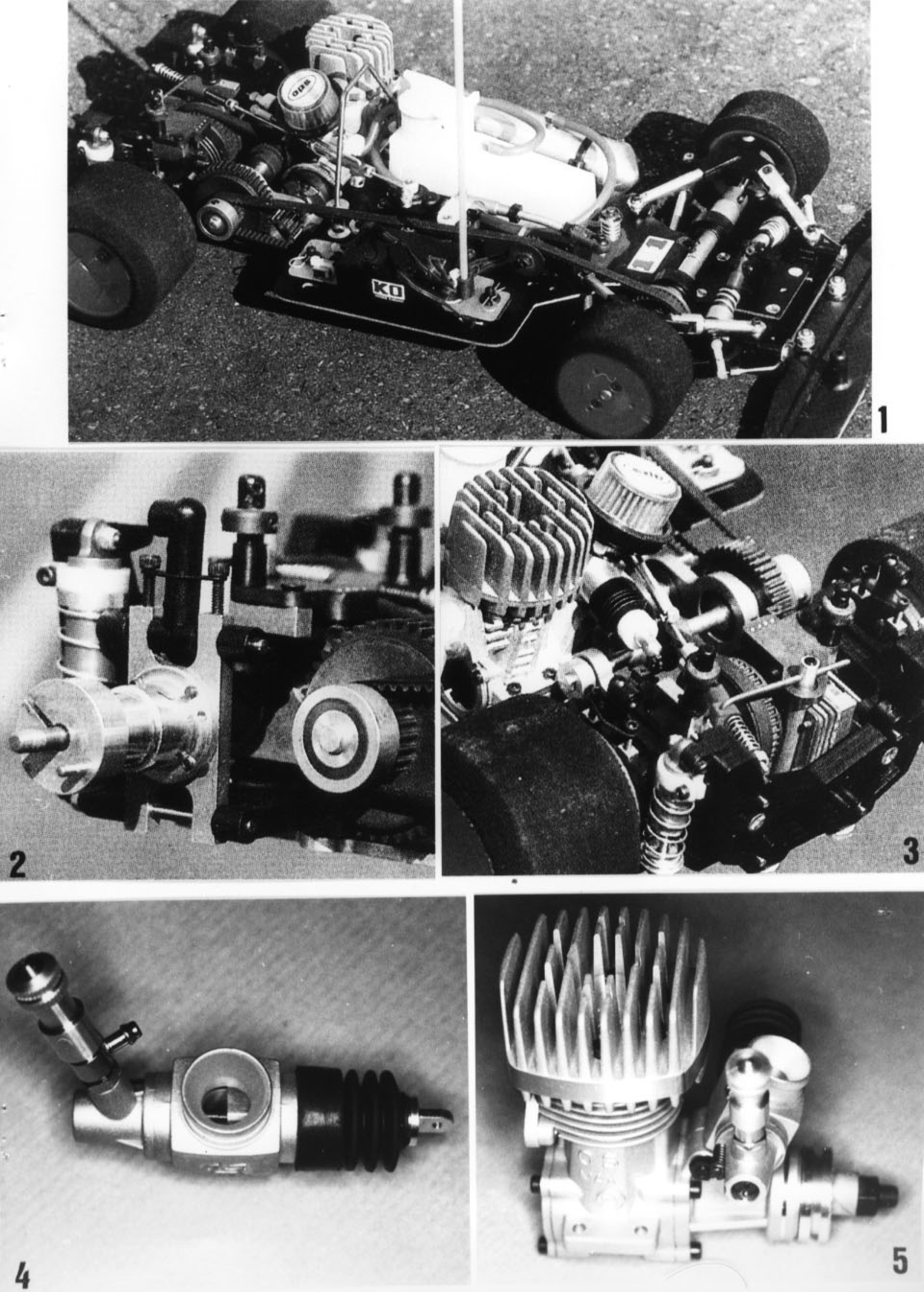

2


5

****

De tout un peu

La page photo du journal présente 3 photos de la nouvelle Delta (USA) 4 roues motrices. Cette voiture se trouve dans le tiercé des derniers championnats du Monde et il est bons de regarder cette voiture rarement visible sur nos circuits.
A chacun de découvrir les détails de ce modèle qui n'a jamais été un modèle de simplicité, mais par contre de fiabilité.
Les photos 4 et 5 présentent en exclusivité le tout nouveau moteur OS 21 VF-R.Attention au faux nouveau moteur présenté dans différentes revues françaises concurrentes et néanmoins amies. En effet, les moteurs testésne sont pas les derniers de la firme, mais le grand frère. La raison de cette dénomination provient que l'importateur européen en a trop acheté et fini d'écouler son stock. CQFD.....Le vrai nouveau a été entièremnt refait. Nous avons ici la version amélioré des derniers Mondiaux 1985.Pour le reconnaître regarder les ailettes, elles sont verticales. Le nouveau carburateur à tiroir est livarble soit en 9mm ou 6,5mm. Le boisseau est tubulaire et ainsi on obtient un double mélange des gaz. Tous les réglages sont du même côté du carburateur.


1
2
3
4
5