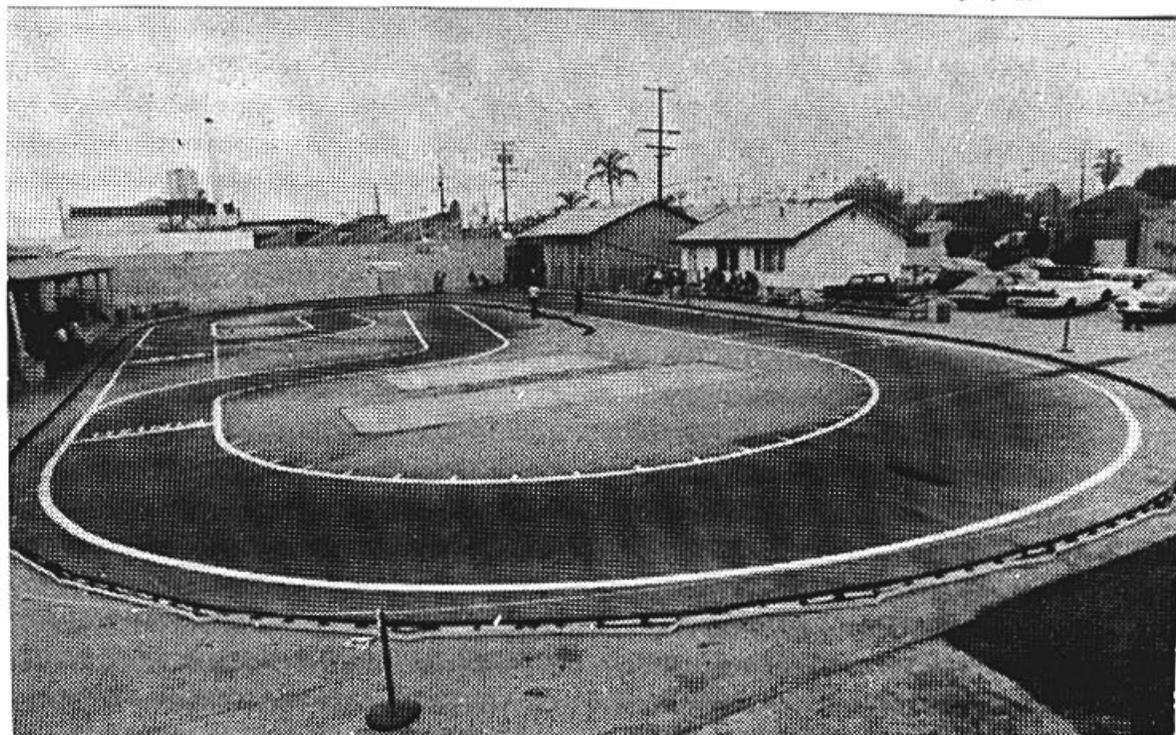


Editorial

Ce n'est ni l'inflation ou la stagflation, ni la hausse du prix du pétrole, qui m'ont fait changer de machine à écrire. Mais tout simplement notre "Président" fournisseur du papier de ce journal, qui ma demandé d'employer une machine avec un caractère plus serré; afin d'économiser la surface des feuilles. Plus d'informations, moins de papier, tel est la devise. C'est donc avec un texte moins aéré que vous pourrez prendre connaissance, ce mois-ci du montage de la direction Associated; continuant ainsi nos pages techniques, prochainement nous étudierons les allers et leurs utilités.

Pour le moment, le papier photographique n'étant pas rationné, vous trouverez ci-dessous, la vue d'un circuit fixe se trouvant en Californie, possédant un compte-tours et un minutage électronique.

J-C R





Montage de la direction ASSOCIATED

Extraits du journal "MODELER"

Photo 1

En tenant la roue gauche en position ligne droite, réglez à l'aide d'un rapporteur, la roue droite avec un angle de 10 degrés vers l'intérieur. Montez la tringle d'accouplement avec les roues dans cette position. Un "pinçage" de 10 degrés peut paraître excessif, mais en pratique votre voiture sera plus stable dans les lignes droites et plus maniable dans les virages.

Photo 2

Installez le système de direction en suivant les instructions d'Associated. Le ressort de direction ne protège pas seulement le Servo mais il amortit les chocs dus aux irrégularités de la piste qui provoquent le dérapage de la voiture.

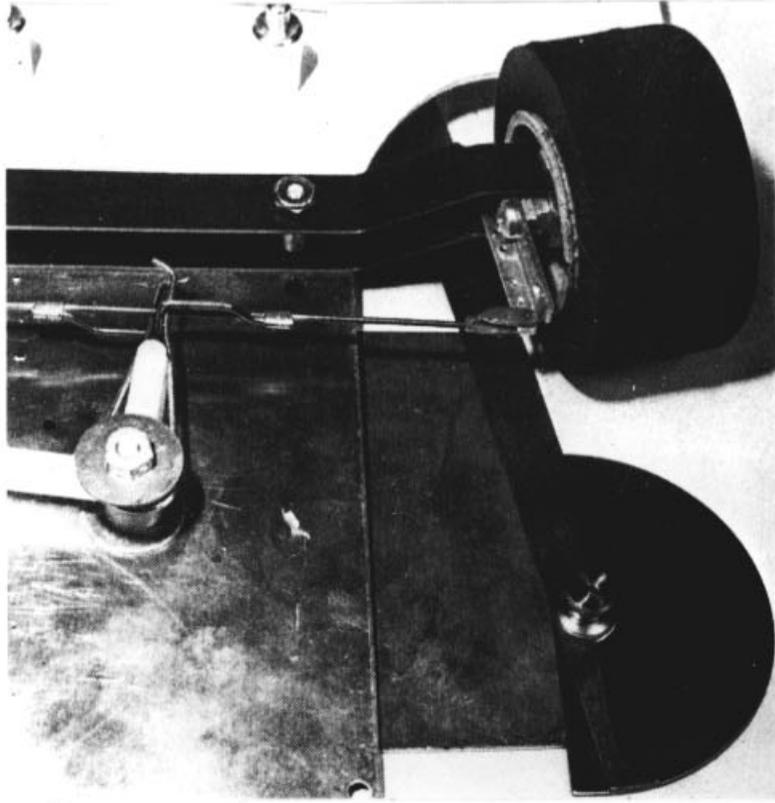
Photo 5

Connectez le Servo-moteur au renvoi de direction. Commencez le montage des tringles dans les trous extérieurs des renvois. En déplaçant la tringle dans les trous intérieurs du bras du Servo on augmente le débattement des roues, en déplaçant la tringle dans les trous intérieurs du renvoi de direction on diminue le débattement des roues. Cette opération est à répéter jusqu'à ce que la direction soit parfaite. La plus grande erreur que l'on peut faire et que l'on voit souvent sur les voitures RC. est de croire nécessaire d'avoir un braquage maximum qui permet de faire $\frac{1}{2}$ tour sur la piste. Le contraire est vrai. L'idée actuelle est d'avoir un faible braquage qui permet d'attaquer les virages avec plus de souplesse, cela est très important.

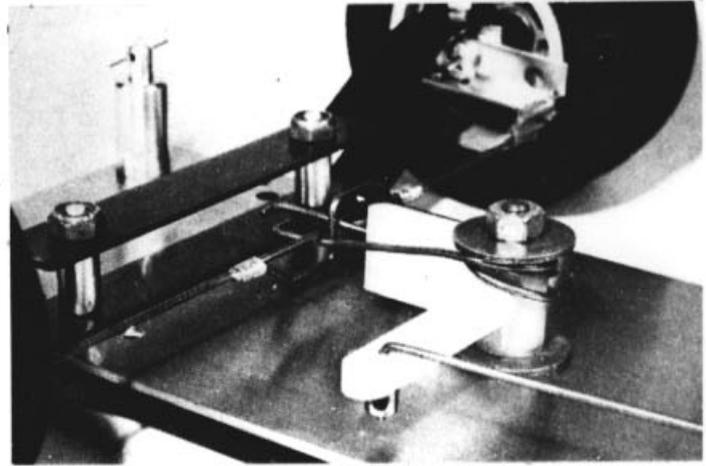
Photo 3

Contrôle du cintrage du châssis. Ce contrôle est à faire avec des pneus arrière de même diamètre et des pneus avant également de même diamètre. Posez la voiture sur une surface très plane, (une plaque de verre par ex.) Prenez un tube d'environ 5 mm. de diamètre et placez-le sous la roue av. droite, contrôlez de combien la roue gauche se soulève et répétez la même opération avec la roue gauche. Généralement une roue se soulève plus que l'autre. Si c'est le cas, le châssis est cintré d'un côté ou de l'autre. Le redresser en prenant la voiture par ses roues.

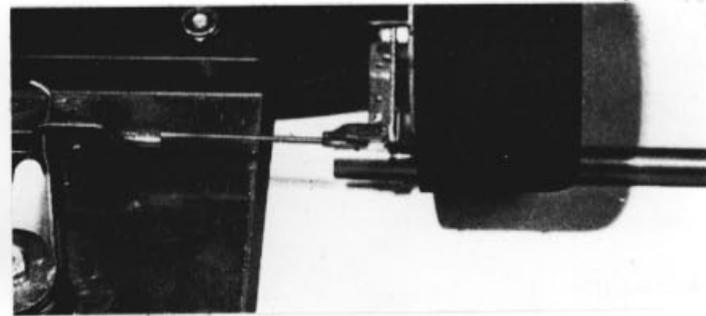
Il est important que le diamètre des deux pneus arrière soit identique, pour l'Associated le diamètre donnant un maximum de traction pour le poids de la gomme est de $3\frac{1}{4}$ " (8,25 cm.). Si le diamètre est plus petit le pilotage est plus difficile.



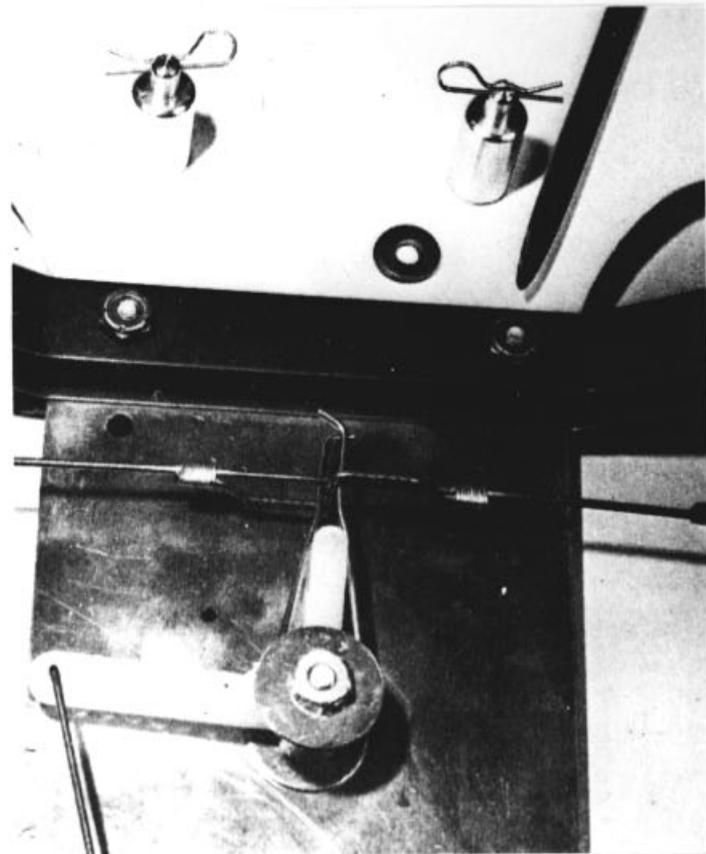
1



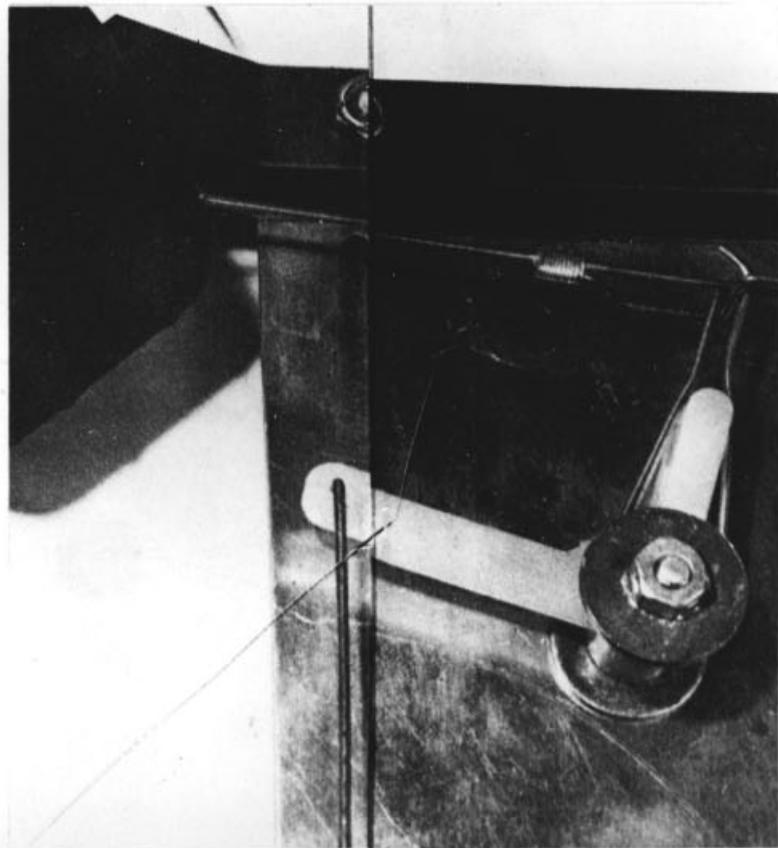
2



3



4



5

Direction Associated, suite:

Photo 4

Chaque piste a ses propres conditions. Nous ne pouvons vous donner le réglage parfait, mais nous pouvons vous aider à le trouver. La plainte la plus commune est que la voiture est survireuse et dérape facilement. Contrôlez si le dérapage est identique en tournant à gauche et à droite. Diminuez le braquage en vous référant aux explications données au point 5. Déplacez les tringles d'un seul trou à la fois. Vous remarquerez que la voiture se conduit plus facilement. Il faut diminuer le débattement de direction jusqu'au moment où il devient impossible de faire déraiper la voiture mais en évitant quelle devienne sousvireuse. Il est inutile que la direction braque plus que la piste l'exige. Une autre cause de dérapage est le châssis voilé. Dans ce cas le dérapage se fait facilement d'un côté et pas de l'autre. Si par ex. la voiture dérape sur la droite, ajoutez deux rondelles entre le châssis et les traverses avant du côté droit, (voir photo 4), et inversement si elle a tendance à déraiper du côté gauche. Essayez la voiture et ajoutez ou enlevez une rondelle si nécessaire. Contrôlez aussi si votre châssis n'est pas cintré et souvenez vous que plus vous passerez de temps à la mise au point de votre voiture meilleure en sera la conduite.

J.C.R.

Nouveaux règlements E.F.R.A.

Ont été nommés:

Président: Ph. Rochat

Vice président: H. Groen

Trésorier: M. Zaugg

Nouveautés et adjonctions:

Art. VII 2) On peut utiliser une carrosserie Sport et une carrosserie Formule sur le même châssis.

Art. VIII 10) Les 4 meilleurs qualifiés sont automatiquement admis à la finale. Pour les 5mes. aux 10mes. classés, une mini $\frac{1}{2}$ finale permettra de choisir les deux meilleurs qui seront admis à la finale.

Art. VII 5) Le volume du pot d'échappement doit être de 20 cm^3 .

La surface du (ou des) tube (s) de sortie ne doit pas être supérieure à 56 mm^2 .

Le trou du tube de sortie ne doit pas faire face à la sortie du moteur.

Note: pour donner un ordre de grandeur, les pots X-plus ont un volume de 30 cm^3 env. et une surface de sortie de $56,5 \text{ mm}^2$. Le pot Veeco n'a que 18 cm^3 .

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 8-1-1975

Ordre du jour:

- 1) Rapport du Comité,
- 2) Modification des Statuts,
- 3) Présentation des comptes annuels,
- 4) Décharge du Comité et du Trésorier,
- 5) Nomination du nouveau Comité,
- 6) Fixer le montant des cotisations et la date limite de versement,
- 7) Définir le calendrier pour 1975,
- 8) Divers: destination des voitures Salon, concours internes etc.

1) Rapport du Comité,

Cette première $\frac{1}{2}$ année de vie du Club aura été marquée par une activité en dent de scie, c'était la période de rodage, pleine de bonnes volontés...et de moins bonnes... Il est néanmoins agréable de constater qu'une bonne équipe est en train de se créer, il n'y a plus de doutes sur l'avenir du Club!

Après ce préambule, voici les faits saillants de nos débuts!

Par ordre chronologique nous avons vu: J.P.Ruchat à la 3^{me} place du Championnat d'Europe, Y.Chevallaz semer la panique au Lignon, Chevallaz encore ravir avec brio la magnifique Coupe de la Tribune au Salon des Arts Ménagers, les progrès de Rouge, Carpi, Vergud, Fragnière, Piguet, la persévérance des frères Merlin. La liste pourrait s'allonger car seuls quelques uns attendent beaucoup mais font peu!

Il y a eu aussi une naissance: celle de l'A.M.C.G. NEW.

Du Salon des Arts Ménagers il nous reste, en plus des bons souvenirs, 3 voitures, qui malgré leur défauts, constituent un legs agréable dont les jeunes pourront profiter.

Il y a aussi 2 moteurs pouvant être adaptés comme démarreurs, les salopettes, (qui attendent des petites mains pour remplacer les dossards Combi Lip par les sigles de l'A.M.C.G.), et enfin la grande affiche avec l'emblème du Club.

L'Assemblée aura à décider de l'emploi de tout cela.

Financièrement nous n'avons pas eu de grosses dépenses à faire en 1974 à part les cotisations S.M.C.C., mais l'augmentation des cotisations doit être envisagée tout de même.

Art. VII 12) Toutes les pièces de la voiture peuvent être changées sauf le châssis. La plaque châssis doit être marquée par les organisateurs (estampille, plomb ou autres) de façon à pouvoir reconnaître le châssis d'origine. Lors des finales, il faut consulter le directeur de courses avant tout changement de pièces. Si l'on change de carrosserie, la nouvelle doit être identique à l'originale (couleurs, numéro de course, etc.).

Art. VIII 26) Toute protestation doit être déposée dans les 15 min. Un dépôt de Frs. 20.- valide la protestation.

Enfin, les extrémités de la piste ne doivent pas se trouver au delà de 60 m. mesurés en partant du podium de pilotage.

Le Championnat Européen de 1975 aura lieu à Magadino (Tessin) le 17 août.

Ceux de 1976 à Utrecht (NL) et ceux de 1977 à Lyon.

Les nouveaux règlements peuvent être obtenus contre versement de Frs.3.-

Calendrier provisoire pour 1975

Mars.....	16	Modena (I)	Grand Prix	
Avril.....	6	Brescia (I)	G.P.	
	13	Magadino (CH)	Internat.+ Ch. Suisse	(nouv. piste)
	27	Bâle (CH)	Internat.+ Ch.Suisse	
Mai.....	18	Genève (CH)	Internat.+ Ch.Suisse	(A.M.C.G.)
Juin.....	1	Pistoia (I)	Internat.	
	? 1	Vienne (A)	G.P.	
	8	Olten (CH)	Internat. + Ch. Suisse	(Winznau)
	22	Utrecht (NL)	G.P.	
	29	Zurich (CH)	Ch. Suisse	
Juillet..	7	Ravenna (I)	Internat.	
Août.....	17	MAGADINO (CH)	Championnat d'EUROPE	
Sept.....	9	Firenze (I)	Internat.	
	14	Bâle (CH)	Internat.+ Ch. Suisse	
	28	Genève (CH)	Internat.+ Ch. Suisse	(Lignon)

Le calendrier 1975 va sûrement nous demander un effort financier plus grand.

Une question qui reste toujours en suspens c'est celle de la piste et du local, au nouveau Comité de définir de quel côté il faudra activér nos démarches. Pour le moment le parking de la Feldschlösschen est bien agréable.

Cela dit, j'ajoute en tant que Président, mes remerciements à tous ceux qui par leur présence et leur travail permettent au Club d'être ce qu'il est et sans lesquels il ne pourrait exister,

A.M.Zanada.

S.M.C.C.

Le nouveau Comité comprend:

Président, Ph. Rochat
Secrétaire, M. Krattiger
Trésorier, E. Weyermann

Les Clubs suivants sont inscrits au S.M.C.C.:

Genève, Berne, Olten, Bâle, Tessin, Ruba, Uster.

Le Championnat Suisse 1975 sera couru en 6 Manches, on tiendra compte des 4 meilleurs résultats obtenus dans l'année.

La qualification pour le Championnat d'Europe se fera en tenant compte des 3 meilleurs résultats obtenus dans les 4 Manches qui seront courues avant le 31-juillet-1975.

La cotisation à l'S.M.C.C. reste de Frs. 20.- pour les Membres d'un Club, assurance RC. comprise. (Je vous rappelle qu'il y a une franchise de Frs. 100.-).

Note du Président,

En tout premiér lieu, mes meilleurs voeux à tous pour la nouvelle année. Comme le veut la tradition, c'est le moment de prendre un nouveau départ vers l'aventure et la gloire!

N'oubliez surtout pas de changer de ruban en même temps que le quartz, sans cela l'aventure risque de finir très vite!

Il est bon de prendre exemple sur les meilleurs mais il ne faut pas se laisser abattre si l'on y arrive pas du premiér coup. Bon courage et vive nous!

A.M. Zanada.