

Distribution interne aux membres

Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève
tél. 45.06.83

Secrét: M. D.Rachez. tél. 49.75.30

Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Octobre 1976

GRAND PRIX DU LIGNON ;

La course la plus folle ; 300 tours , 14 concurrents

TECHNIQUE ; Les embrayages ◀◀ ◀◀

GRAND PRIX DE PARIS ; Dupont gagne , Ruchat excellent

➡ 4eme Manche Championnat Genevois ; ◀◀
Victoire de Ruchat



PLATEL Jr



TINO était aussi là !



RUCHAT

GRAND PRIX DE PARIS 11 et 12 septembre

Il pleut et il pleuvra longtemps, les stands des concurrents n'étant pas abrités, les allemands repartirent aussitôt arrivés. Les anglais, les hollandais et les suisses, plus stobiques resteront et participèrent aux 2 journées de course. La Suisse était représentée par Messieurs : Ruchat, Benz, Dupont et Anderson tous 4 de Genève et par Monsieur Gerber de Bâle. L'organisation fut à la hauteur des Parisiens et un souper campagnard agrémenta la soirée de tous les participants.

RESULTATS

<u>FORMULE</u>		
1	Dupont	CH
2	Bervoets	NL
3	Un anglais	
4	Ruchat	CH

<u>Sport Proto</u>		
1	Pleston	GB
2	Bervoets	NL
3	Ruchat	CH
4	Ton	NL
5	Lafargue	F
6	Pleston Junior	GB

GRAND PRIX DE Bâle

Exploit de Brem : 1 $\frac{1}{2}$ min. pour changer de moteur !!!!!

L'exploit était de taille, tellement fantastique, qu'un contrôle s'imposait. Tout le monde dut rapidement d'ésenchanter. Brem n'avait pas changé de moteur, mais sa voiture. C'est quand même plus facile non ? Ce fut également plus facile pour le disqualifier. Pour la petite histoire, citons quand même notre ami Zahnd qui termine 4eme en Formule et l'excellent comportement des frères Merlini (pluriel de Merlin) durant ce Grand Prix.

Assemblée du 8 septembre

La séance est ouverte à 20h.30 par le président. Après lecture du courrier et présentation des revues parues récemment, le point 2 de l'ordre du jour est abordé. M. Ruchat donne les dernières instructions pour le pique-nique et sur le slalom qui sera organisé durant cette journée. M. Merlin s'occupe d'organiser la 4eme manche du Championnat Genevois. L'ensemble des membres sont satisfaits de l'émission TV du 1er septembre sur le club. La colère gronde après la lecture de la traduction du journal officiel de la S.M.C.C. Il est dit en substance que les délégués de langue française devront connaître l'allemand pour participer à l'assemblée générale du mois d'octobre. Les membres préparent une lettre à l'attention du président de la S.M.C.C. après avoir étudiés toutes les possibilités qui s'offraient aux romands.

Le margotton aura lieu en principe le 26 novembre au Café des Augustins. La séance est levée à 22 h. 30

J-C R

Note : La journée pique nique n'a pu avoir lieu en raison du mauvais temps. Le slalom, l'auto-balle et le slalom bouteille préparé par J-P Ruchat aura lieu au début du mois de Novembre, un dimanche matin.

A la télévision Suisse Allemande

Le 23 septembre, la télévision Suisse-allemande a consacré son émission Sport aux voitures radiocommandées. Pendant près de 30 min. Monsieur Brem présenta un éclaté d'une voiture et les différentes fonctions de la télécommande. Durant l'émission 2 voitures tournèrent dans le studio non sans mal d'ailleurs, le sol étant trop glissant. Pour terminer félicitons la TV qui présenta un film du Grand Prix d'Aarau. Les séquences étaient d'un niveau très élevé et l'on peut donner un grand coup de chapeau au caméraman, pour la qualité des images. Excellente émission qu'il ferait bon revoir.

=====

4^e eme MANCHE DU CHAMPIONNAT GENEVOIS

Il y avait 17 inscrits, 15 prirent effectivement le départ. On notait la venue de notre ami Anderson du Lignon's Club qui faisait sa première course dans ce championnat ; le baptême du feu pour Jaussi et pour le frère de Ruchat qui effectuaient tous deux leur première course. Cette course fut très rapide puisqu'en 20min. dans la finale le vainqueur Ruchat J-P effectua 135 tours. Pour comparaison lors de la 3^eeme manche sur le même circuit et en 30 min. le vainqueur ne réussit que 127 tours. Tout le monde fut pris dans ce tourbillon, et la casse fut malheureusement supérieure aux autres courses. Citons comme exemple : Zanada, train avant cassé en demi-finale comme pour Rumbeli, et lors des éliminatoires Cateau, servo-moteur cassé, Anderes axe arrière tordu, Zonta train avant cassé et j'en passe. Néanmoins d'autres voitures tournaient et Anderson prenait la tête lors des éliminatoires avec 33 $\frac{1}{2}$ tours devant Ruchat, 33 tours. Se qualifiaient également Ornon 32 tours et Wisser 26 tours. Relevons la bonne performance d'Anderes avec 16 tours et du fils à Monsieur Platel qui n'a que 6 $\frac{1}{2}$ ans, et qui réalisait 17 tours, juste assez pour aller en demi-finale.

En demi-finale Platel junior réussit un exploit, il remporta la course en 61 tours devant Wescher 58 tours, il faut le faire non ?!! Ainsi en finale petit Platel et sa 2 CV apportait une note sympathique à la course, il faut dire qu'au Championnat Genevois toutes les catégories ont droit de cité. Malheureusement durant la finale, après 12 tours des ennuis mécaniques l'obligèrent à abandonner. Ruchat- anderson- Ornon- et Wisser menèrent un train d'enfer, nous étions je crois aux limites des possibilités pour ce circuit. Ruchat bouclait 6 tours à la minute, à ce rythme là, moi je ne schtroumpfe plus.

Je tiens à remercier notre ami Merlin Luciano pour l'organisation de cette manche. Il est difficile de remercier les autres, puisque Merlino était seul pour faire le travail. Nos remerciements vont aussi à la maison Michelin qui nous met toujours gracieusement son parking à disposition lors de chaque course.

Je voudrais simplement faire remarquer aux membres qui se sont plaints de la fixation des poutres et de leur emploi, que le comité reste à votre disposition pour concrétiser vos idées. Néanmoins pour fixer les poutres il nous est nécessaire d'avoir de l'aide à 8 h. le matin et non pas à 9 h. au moment où la course commence.

J-C Rumbeli

Classement de la 4eme manche du Championnat

Genevois 1976

1	Ruchat J-P	135	tours	9	Annen	8	tours
2	Anderson	113	. . .	10	Zanada	1	
3	Wisser	98	. . .	11	Anderes	16	
4	Ornon	94	. . .	12	Cateau	8½	
5	Wescher	63	. . .	13	Zonta	8	
6	Platel Junior	12	. . .	14	Ruchat A.	2	
7	Fabre	36		15	Jaussi	1	
8	Rumbeli	31					

Classement provisoire du Championnat Genevois 1976

MANCHE

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>TOTAL</u>
1 Ruchat J-P	20	11	16	20	67 points
2 Dupont	13	20	20	--	53
3 Benz	16	13	11	--	40
4 Wisser	11	8	7	13	39
5 Fabre	8	--	13	7	28
5 Ornon	9	--	8	11	28
7 Zanada	6	9	--	4	19
8 Rachez	--	16	--	--	16
8 Anderson	--	--	--	16	16
8 Rumbeli	4	6	--	6	16
11 Bugnon	5	7	2	--	14
12 Cateau	1	4	4	2	11
12 Wescher	--	1	1	9	11
14 Simko	--	--	9	--	9
15 Magnin	--	2	6	--	8
15 Roth	1	6	1	--	8
15 Platel J.	--	--	--	8	8
18 Merlin	7	--	--	--	7
18 Anderes	3	1	--	3	7
20 Zahnd	--	3	3	--	6
21 Vergud	--	--	5	--	5
21 Annen	--	--	--	5	5
23 Previdoli	2	1	1	--	4
24 Ruffieux	1	1	1	--	3
24 Zonta	--	1	1	1	3
26 Platel A.	--	--	1	--	1
26 Jaussi	--	--	--	1	1
26 Ruchat A.	--	--	--	1	1

La 5eme manche sera organisée au mois d'octobre par le Lignon's Club

Classement provisoire de la coupe Tous Modeles Réduits

1	Wisser	9	6	9	9	33	points
2	Zanada	6	9	-	6	21	
3	Cateau	3	4	4	3	14	
4	Anderes	4	3	-	4	11	
5	Vergud	-	-	6	-	6	
6	Jaussi	-	-	-	2	2	
7	Ruchat A.	-	-	-	1	1	

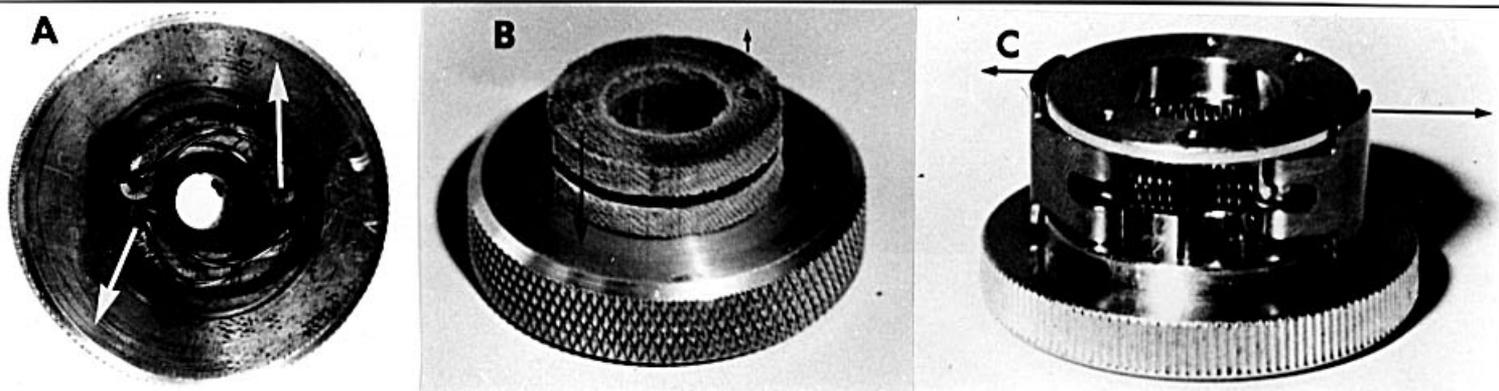
* LES EMBRAYAGES *

Une des pièces maitresse sur les voitures RC est l'embrayage centrifuge. D'une part cet élément permet de transmettre la puissance rotative du moteur à l'axe arrière supportant les roues motrices. Et, d'autre part, il va être déterminant au niveau du ralenti de la voiture et également au point de vue de puissance à l'accélération.

La majorité des embrayages comporte les pièces suivantes : nous trouvons à partir du moteur le cône de blocage, le volant de lancement, les mâchoires qui viennent se fixer sur le volant, l'écrou de blocage qui maintient les pièces pré-citées sur l'arbre moteur et la cloche d'embrayage avec le pignon d'entraînement. Quelques modèles ont la transmission par courroie crantée, d'où il résulte que le pignon d'entraînement sur la cloche d'embrayage est quelque peu différent. Avant de passer à la description de différents modèles d'embrayage, il est bon je pense de rappeler qu'il est très important de bien serrer l'écrou de blocage, source de bien des ennuis chez les débutants. En effet si cet écrou se déserre lors de la mise en marche de la voiture, il faudra démonter à nouveau le bloc moteur, afin de resser cette pièce.

Embrayage classique

Nous pouvons appeler embrayage classique, l'embrayage qui se présente sous la forme suivante : 2 mâchoires séparées, chaque mâchoire pivotant sur une goupille fixée sur le volant et un système de ressort servant à ramener la mâchoire dans sa position initiale, lors d'un freinage ou ralentissement. Lorsque le moteur est au ralenti, les mâchoires doivent être serrées vers le centre de l'axe laissant ainsi libre la cloche d'embrayage. Un bon test pour savoir si les mâchoires ne sont pas collées à la cloche: il faut tenir les roues motrices pendant que le moteur tourne, à ce moment là, votre moteur ne doit pas calé, dans le cas contraire, il est inutile d'augmenter le ralenti du moteur, car les mâchoires colleront encore plus et votre moteur s'arrêtera encore plus vite.



Dans la catégorie des embrayages classiques, l'on trouve tout d'abord le système Associated (photo A), les mâchoires sont retenues par deux ressorts. Le ressort est un cercle in complètement fermé, les extrémités sont pliées à 90 degré. L'une des extrémités (la plus longue) s'emboîte dans la goupille fixée au volant. L'autre extrémité est introduite dans la partie de la mâchoire qui vient plaquer contre la cloche d'embrayage.

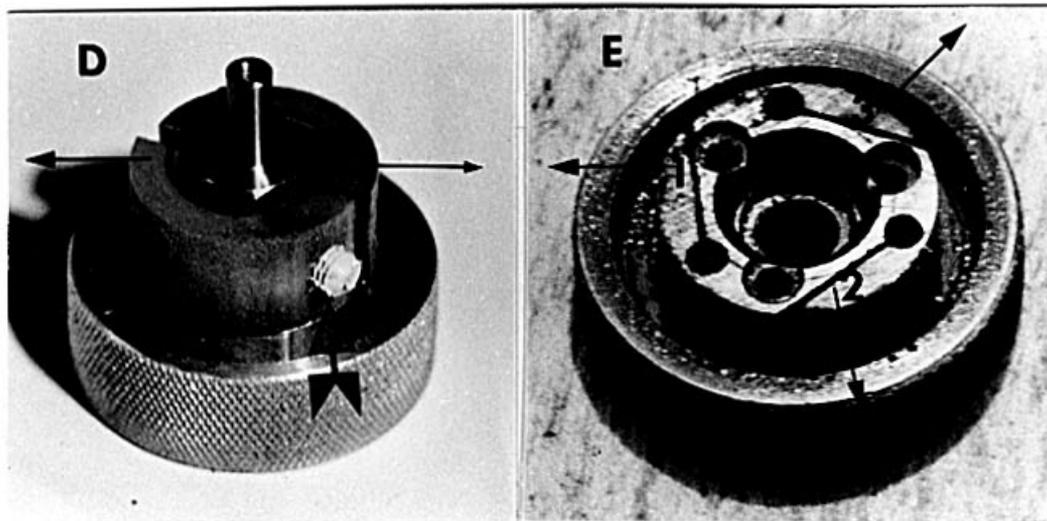
Les embrayages (suite)

Ainsi lors de l'accélération, le ressort va se trouver tendu et au moment du ralentissement, il va ramener la mâchoire dans sa position de départ. Avec ce système la bande d'amiante est collée sur la mâchoire et non pas dans la cloche d'embrayage. Sur des circuits très bosselés les ressorts sont soumis à de forts chocs et parfois ils se cassent.

Le système Micro Racing (photo B) et également Turin's car comportent un anneau caoutchouc encerclant les 2 mâchoires à la fois. Ce système est inusable parce qu'il est fabriqué en Selron (pour Micro Racing). Même porté à de hautes températures, les mâchoires ne se déforment pas. Afin d'augmenter ou de diminuer le rappel des mâchoires, il existe des Oring de différent diamètre. Une autre possibilité est de placer un ressort que l'on coupe à volonté , en lieu et place du Oring. L'embrayage Delta quoique différent n'est pas moins classique. On remarquera (photo C) que les mâchoires sont beaucoup plus minces que dans les modèles déjà cités. Néanmoins le rappel de la mâchoire tenue par une goupille est fait au moyen d'un ressort très puissant. Le ressort est tenu à sa base par la goupille de la mâchoire opposée, et à l'autre extrémité, il est croché au sommet de la partie mobile de la mâchoire. Aux U.S.A. l'embrayage Delta est considéré comme le meilleur; l'excellent ralenti, provient de la puissance des ressorts (à la main. il est impossible de lever les mâchoires) et en accélération l'embrayage plaque extrêmement rapidement.

Embrayage spécial

Nous allons détailler maintenant 2 embrayages centrifuges sortant un peu des chemins battus.



La maison PB Products fabrique un embrayage n'ayant pas de ressort de rappel (photo D) Un système astucieux et efficace a été mis au point par cette firme. Les 2 mâchoires d'embrayage en fibre dur, comportent sur leur flanc une vis réglable en nylon. Lors de l'accélération, les mâchoires s'écartent en direction de la cloche d'embrayage, et la vis s'écrase progressivement. Au moment d'une décélération, la vis reprend sa forme originale et chasse la mâchoire vers le centre. Ainsi la vis fait office de ressort d'embrayage. Il est possible de régler la résistance de l'embrayage en vissant ou en dévissant la vis nylon.

Les embrayages (suite et fin)

Le dernier né des embrayages que nous avons eu l'occasion de voir lors du Grand Prix de Lyon (juin 76) est l'oeuvre de M. Sabbattini qui fabrique les voitures S.G. (photo E). Cet embrayage, comme l'embrayage pré-cité, n'emploie pas de ressort. Les 3 mâchoires sont façonnées dans une pièce métallique de forme cylindrique. Les mâchoires vont se plaquer contre la cloche uniquement par distorsion du métal due à l'accélération. Elles reprennent automatiquement leur forme originale lors d'un ralentissement. C'est le seul embrayage qui comporte 3 points d'appui dans la cloche.

Conclusion

Il est bien difficile de prétendre qu'un système est meilleur que l'autre, Il faut surtout se rappeler que les mâchoires ne doivent pas " coller " contre la cloche d'embrayage lorsque le moteur tourne au ralenti. Il est bon également de démonter de temps à autre son embrayage afin de contrôler l'usure des mâchoires et l'état des ressorts, s'il y en a !!

J-C Rumbeli

L'A.M.C.G. à la Télévision

Le mercredi 8 septembre à 16 h. j'ai reçu un appel téléphonique de la télévision m'annonçant que l'émission sur l'A.M.C.G. allait passer à 19 h.25. Pris de panique je dus me lancer dans une course téléphonique pour aviser tous les membres. Heureusement que Rachez put me donner un coup de main. Bref à l'heure dite presque tout le monde était derrière son petit écran . Les séquences furent bonnes et le commentaire bref mais suffisant pour les non-initiés. Une seule ombre au tableau nous vîmes une voiture orange (pour ceux qui ont la TV couleur) tourner sur elle-même comme une toupille. Ce n'était plus de la voiture radiocommandée mais de l'auto-circulaire, mais on ne t'en veux pas Tino, tu feras mieux la prochaine fois!!!! Je pense que le but que nous nous étions fixé est atteint, l'heure de diffusion ne pouvait être mieux choisie (10 min. avant le Télé-journal) et le reportage était valable.

LE FANTASTIQUE GRAND PRIX DU LIGNON

Il fallait s'appeler Monsieur Platel pour mettre sur pied une course aussi fantastique que la coupe Micro Racing. 300 tours d'un parcours long de 160 mètres, avec 14 concurrents partant ensemble. Pour ce faire toutes les fréquences radio étaient utilisées, aussi bien suisses que françaises. Seules les voitures Grand tourisme pouvaient participer à la course si bien que nous eûmes le plaisir de voir une 2 CV et une Coccinelle mener un combat acharné contre les Porsches turbos et autres Corvettes. Du côté de la table de comptage officiel, il y avait également pas mal d'ambiance, imaginez 14 compteurs de tours, divisés en 2 groupes avec Monsieur Ruffieux faisant la liaison et communiquant les résultats intermédiaires à M. Platel qui, au micro en perdait la voix! Les minutes précédant le départ furent chargées d'électricité, sur le circuit ce n'était que pilotes courant des stands au podium de pilotage, mécanos faisant un parcours inverse aux pilotes, c'est à dire ligne de départ-stand et vice et versa, le reste étant des caméramens et photographes à la recherche

LE GRAND PRIX DU LIGNON (suite)

du meilleur point de vue. Finalement c'est dans un bruit effroyable que s'élancèrent les 14 voitures pour effectuer 300 tours, Le départ fut donné dans le style des 24 H. du Mans ancienne formule. Contrairement à ce que tout le monde pensait, il n'y eu pas de carrambolage dans le premier tour, mais par la suite nous fûmes gâtés, certaines collisions voyaient s'enchevêtrés 4 à 5 voitures simultanément. Mais arrêtons nous quelques instants pour ne plus regarder que le public massé derrière les barrières. De tout façon des voitures il y en a partout, un groupe de 4 puis 1 coccinelle sur le toit, suivie par une 2 CV qui ne va pas tarder à atterrir, les autres arrivant en file indienne, déjà rattrapées par les 4 premières. Le public, j'ignore s'il avait du pain comme à Rome, mais il avait les jeux, et il fallait voir les jeunes et surtout les moins jeunes trépigner de joie devant une pareil débauche de vitesse, bruit et d'extériorité de pilotage. Parce qu'il faut le dire, tous ces pilotes au demeurant chevronnés, tournaient aussi vite que lors de la finale des Sport Proto. Il eut des arrêts prolongés, parfois se prolongeant au delà de 15 min., mais sur la piste il y avait toujours 8 voitures au minimum qui continuaient la ronde infernale.

Au bout de 1 H. 30 min. Monsieur Anderson du Lignon's Club, bouclait son 300 eme tour, sous les ovations de la foule, après avoir effectué pas moins de 15 ravitaillements.

À relever que le second Monsieur Koppers n'est qu'à 5 tours du vainqueur, résultat fantastique après une aussi longue course.

Merci Messieurs les pilotes, merci le Lignon's Club de nous avoir permis d'assister à un si beau spectacle.

* Classement Coupe Micro Racing *

1	Anderson	300 tours	8	Zahnd	235 tours
2	Koppers	295 tours	9	Grunden	232 tours
3	Dupont	277 tours	10	Fabre	219 tours
4	Ornon	274 tours	11	Ruchat	103 tours
5	Grangier	262 tours	12	Merlin	86 tours
6	Born	250 tours	13	Meyer	67 tours
7	Benz	246 tours	14	Zerbini	40 tours

GRAND PRIX DU LIGNON

FORMULE

Evidemment après une course telle que la Coupe Micro Racing, il est difficile de parler des courses Formule et Proto. Pourtant l'intérêt ne manqua pas. Tout d'abord le samedi, il y avait 30 concurrents en course pour la catégorie formule. Monsieur Zahnd réalisait le meilleur éliminatoire avec 23 tours, précédant Zerbini 22 tours et Fabre 21 tours. Après une demi-finale intéressante Messieurs Hauser et Grunder allaient rejoindre les 4 finalistes à savoir Zerbini, Fabre, Keller et Zahnd. La finale fut assez décevante, il n'y eut

GRAND PRIX DU LIGNON (fin)

à aucun moment un véritable suspense, Zerbini caracolait seul en tête, et les positions ne changèrent guère. A souligner que cette course était réservée aux concurrents n'étant pas classés dans les 12 premiers du Championnat Suisse 1975 et 1976.

CLASSEMENT GRAND PRIX FORMULE

1	Zerbini	128 tours	6	Hauser	62 tours
2	Grunder	111 tours	7	Zaugg	
3	Fabre	92 tours	8	Le maître	
4	Keller	83 tours	9	Wescher	
5	Zahnd	74 tours	10	Merlin	

La course des PROTOS

54 concurrents s'alignaient le dimanche pour la course dite des voitures Sport Proto. Il y avait une quinzaine d'amis venus de France avec leur bonne humeur et des voitures en constante amélioration, (il suffit de voir les frères Houelle entre le G.P de Genève en mai et aujourd'hui).

C'est Monsieur Rachez qui donna le ton et le niveau auquel il fallait s'élever pour participer à la finale en bouclant 25 tours lors du 1er éliminatoire. Seuls Ruchat et Born allèrent réussir un meilleur résultat, 26 tours chacun. Au fur et à mesure que les éliminatoires avançaient la situation évoluait vers une confrontation (toute sympathique) des 2 clubs genevois en demi-finale. En effet nous trouvons en demi-finale pour le Lignon's club, Dupont, Benz, Anderson et Ornon contre Chevallaz et Merlin de l'A.M.C.G. Le résultat fût sans appel : Ornon 69 tours et Benz 66, rejoignirent Ruchat et Rachez toujours de l'A.M.C.G. en finale. Merveilleuse finale, démontrant de manière magistrale leur dextérité de pilotage, les 6 finalistes nous donnèrent un plaisir immense. La voiture de tête tournait à une moyenne horaire de 60 km/H et les autres ne ménagèrent pas leurs efforts pour la rejoindre.

Au terme des 30 minutes de course, calculés avec la précision Suisse de Longines Timing, Ornon passait la ligne d'arrivée après avoir bouclé 129 tours devançant Ruchat de 16 tours. En conclusion, 2 magnifiques journées admirablement organisées par le Lignon's Club, des journées dont on se souviendra. Même le temps avait fait un effort particulier puisque pour la première fois lors d'un Grand Prix du Lignon il n'a pas plut.

CLASSEMENT GRAND PRIX SPORT PROTO

1	Ornon	129 tours	6	Rachez	83 tours
2	Ruchat	113 tours	7	Dupont	
3	Benz	107 tours	8	Anderson	
4	Born	102 tours	9	Merlin	
5	Muller	100 tours	10	Chevallaz	

J-C Rumbeli



Départ 300 tours

GRAND PRIX DU LIGNON



M. PLATEL



2em RUCHAT



1er Proto
4eme au 300 tours

Monsieur 2 CV - ORNON



300 tours
ANDERSON



WV " je veux passer "



2 CV " je passerai "



2 CV " j'ai passé "



Les 14 pilotes



Benz, comme à Indy..

