

Club fondé en 1974

Adresse: Case postale 55
1211 GENEVE 1

Janvier 1980

Electrique: GRAND PRIX DU LIGNON * BORN jr vainqueur*



GRAND PRIX DU LIGNON voitures électriques

Victoires de la jeunesse

En premier lieu, il faut saluer l'ouverture de la piste permanente Mico Racing pour voitures électriques. En effet après avoir entendu de multiples rumeurs, cette piste est ouverte à tous et ceci les mardi - jeudi et vendredi, le soir et tous les samedi et dimanche en grande partie, toute la journée. Merveilleuse chance pour les amateurs de voitures électriques puisque cette piste est unique en Europe: longue de 50 mètres et comportant 4 virages, elle permet de se maintenir en forme tout l'hiver. Il faut en tous les cas se dépêcher de l'utiliser puisqu'à la fin mai, Monsieur Plattel devra rendre les locaux. Ainsi récemment a eut lieu le premier Grand Prix du Lignon en guise d'inauguration du circuit. Une vingtaine de concurrents venus de Bâle, de la région lémanique et de Genève, s'affrontèrent sur une piste faite avec du pavtex retourné (côté rugueux). Cette surface " croche terriblement " et paradoxalement, il est aussi difficile de piloter sur ce genre de surface que sur une piste glissante. Il faut reconnaître que le pilotage des voitures électriques est particulièrement délicat, ne laissant que peu de place aux erreurs.

Les éliminatoires comme le nom l'indique, éliminèrent une partie des concurrents entre autres, M. Delavy sur ennui de moteur, M. Grin problèmes d'accumulateurs et M. Merguin problèmes "de geule de bois " inhérent à toutes soirées au champagne (bravo quand même, puisqu'il fût le seul courageux à ce lever et honte à Ruchat-Zahnd et Rumbeli, préférant les sacs de glace sur la tête au bon air vivifiant du Lignon). Néanmoins, il faut relever l'excellente prestation de Thierry Zanada (la relève du club) qui participa à la finale en compagnie de Born fils (12 ans) et de son père également Born de nom !!!

En finale, moins Born qu'on n'eut pu le croire, ils ne se Bornèrent pas seulement à faire de la figuration, mais dépassèrent les Born.es en emportant la première place pour le fils et la troisième place pour le père. Raz le Born!!! Thierry pilotant merveilleusement bien pris la seconde place, laissant à Guennet la quatrième place. Une bien belle journée pour ceux qui purent apprécier les apéritifs et le casse-croute généreusement offert par Micro Racing. Nous aurons l'occasion de revenir sur les caractéristiques de cette piste puisque nous allons organiser le premier championnat genevois électrique en grande partie sur cette piste. Nous vous rappelons que le club possède 2 voitures électriques complètement équipées, que l'on peut louer à un prix dérisoire afin de s'essayer à ce nouveau style de voiture. Dépêchez-vous, car les vedettes confirmées (en autre J-P Ruchat) s'équipe maintenant afin de raffler également les coupes réservées à cette discipline.

COMMENT PILOTER COMME LES VEDETTES ??

Ishihara, Booth, Greeno, Husting que de noms prestigieux dans le monde du modélisme voiture, ce gotha de la voiture vous a fait rêver aux Championnats du Monde 1979 à Genève. Leur dextérité, leur aisance, leur pilotage à vous couper le

souffle, vous ont peut être à jamais dégoûtés de la compétition de haut niveau. Bref, une fois les projecteurs éteints sur le circuit des mondiaux, vous avez certainement pensé : pourquoi pas moi !! Malheureusement très vite vous vous êtes imaginé sur le podium de pilotage avec une voiture filant à plus de 100 k/ heure le long de la ligne droite, et puis tout à coup les sueurs froides la grande courbe !! que fallait-il faire: freiner ? lâcher les gaz ? contre-braquer ou tout faire à la fois, ou encore ne rien faire ? terrible dilemme, mais pendant tout ce temps votre voiture fonçait (en direction de la foule). Halte... Stopez tout .. repassons au ralenti les événements, il y a sûrement une solution intermédiaire entre aller tout droit et prendre cette immense courbe le plus vite possible? Voilà.. le mot est lancé, le ralenti. Comment revivre l'événement, comment analyser la manière de passer une courbe (mise à part le problème de la trajectoire idéale). La manière la plus élémentaire était de monter sur les épaules de Ishihara et de regarder ces mains actionner les leviers (méthode peut pratique). Le filmer, peut être ? mais là encore ce n'était pas facile. Alors quoi ? alors rien ! triste, triste et morne plaine comme disait un homme célèbre. Mais au-delà des mornes plaines., il y a le Fuji-Yama et sur ces flancs, un homme né au pays du soleil levant qui a de l'idée. Il n'était pas un dieu du pilotage et comme nous rêvait de victoires et de pilotage idéal, alors un jour au pied d'un cerisier en fleur il inventa la " Model Car Drivin Spy Case " en d'autres termes, la valise pour espionner le pilotage des voitures R/C. Ce James Bond aux yeux bridés s'appelle Jun-ichi Ishigami, (il fallait un nom comme celui-là pour inventer un truc pareil). Mes frères mémorisez son nom, car il va faire partie des espions les plus célèbres avec Mata Hari et Abel. Mais que contient cette valise, eh bien n'avez craite petits veinards je vous le dire.

La valise espionne !!

Comme il faut espionner où se trouve les vedettes, notre ami Jun-ichi Ishigami, vint donc à Genève avec son matériel. Ne me demandez pas comment il a passé la douane, c'est un secret (pour moi aussi) toujours est-il qu'il était là, à la vue de tous ceux qui voulaient le voir dans son petit coin. La valise ouverte, je vous fait languir ? non ? mais j'y viens, je disais donc la valise ouverte. Elle n'était pas aussi bizarre et transformable que vous pouvez l'imaginer. Il y avait (voyez j'en arrive à l'essentiel) 2 servo-moteurs fixés dans la valise et un récepteur permettant de capter n'importe quelles fréquences utilisées pendant les courses. Au bout d'un des bras du servo-moteur il y avait un crayon fin indiquant les mouvements du servo-moteur sur un papier tachigraphique se déroulant à vitesse constante pour le chronométrage. Et voilà c'est tout, il fallait y penser (sous un cerisier). Le fonctionnement est simple, il suffit de mettre le quartz identique au pilote en course et les 2 tachymètres enregistrent le tout (les gaz et la direction).

Changement d'avis. Non, ce n'est pas si simple que cela il faut d'abord fréquenter le circuit, ensuite repérer la voiture sur le circuit afin de marquer l'endroit où elle se trouve sur la bande d'enregistrement et puis analyser les données.

Analyser les données; le mot est lâché, c'est comme dans tous les domaines techniques actuels, les appareils vous donne une foule d'informations et de renseignements, malheureusement leurs analyse, leur décodage et leurs utilisations pratique sont nettement moins évident. Dans son article, notre ami Jun.ichi que vous connaissez a recherché l'interaction entre l'angle des roues et l'accélération de la voiture dans les virages, malheureusement il n'en tire aucune conclusion. Néanmoins en regardant les graphiques de la dernière page on peut faire quelques constatations importantes. Tout d'abord il faut comprendre le graphique.: la ligne du haut représente les gaz, la ligne du milieu la direction et la ligne du bas ondulée régulièrement, les secondes. Le jeu des comparaisons est extrêmement intéressant et vous pourrez passer de longues soirées auprès du feu grâce à l'Auto Model Club Journal et Jun-ichi voilà, voilà.

Exemple de comparaison

Comparez le nombre de secondes qu'il faut au pilote pour parcourir la ligne droite de 76 m. (section 2 à 3).
Jianas 4 sec - Davis 6 sec - Husting 3 sec - Carbonell 4 sec - Vasselli 4 sec - Booth 4 sec et Ishihara 4 sec. En outre, il est intéressant de constater, et vous pouvez aussi le faire au moyen d'une règle gradué, que la partie 5 à 7 qui comporte tout les virage serrées était négociée à la même vitesse, c'est à dire 9 sec, à l'exception de Jianas 8 sec et Carbonell 10 sec. Nous pouvons également voir que Jianas à par rapport aux graphiques présentés le meilleur parcours 2 - 3 en pilotage et vitesse, en comparaison des autres pilotes, et tout spécialement en rapport à Husting qui selon le graphique aurait été le plus rapide (5 sec en scoupant les gaz !! Ceci démontre la difficulté de positionner la voiture sur le circuit. En effet, je pense que la barre No. 3 dans le graphique de Husting n'est pas juste, mais devrait se situer aux environs de la 15^{ème} seconde, laissant à ce moment là, apparaître un " cafouillage " à l'entrée de la ligne droite.

Voilà j'arrive au bout de mes explications, il vous sera possible d'étudier à l'infini ces 7 graphiques; pour compliquer la chose et le jeu, M. Vasselli avait inversé les gaz cela apporte un peu de piment au jeu.

Notre ami japonais dans son article analyse les graphiques par comparaison aux autres, n'apportant aucune conclusion ou ligne de force sur l'art du pilotage, mais s'agit-il peut être d'une science nouvelle et demain qui sait nos revues seront remplies de graphique. Je tiens à remercier Monsieur Saburo Tanaka qui m'a beaucoup aidé dans la traduction de cet article, en effet je n'ai à ce jour suivi qu'une seule leçon de japonais où nous avons appris que les chiffres arabes !!!

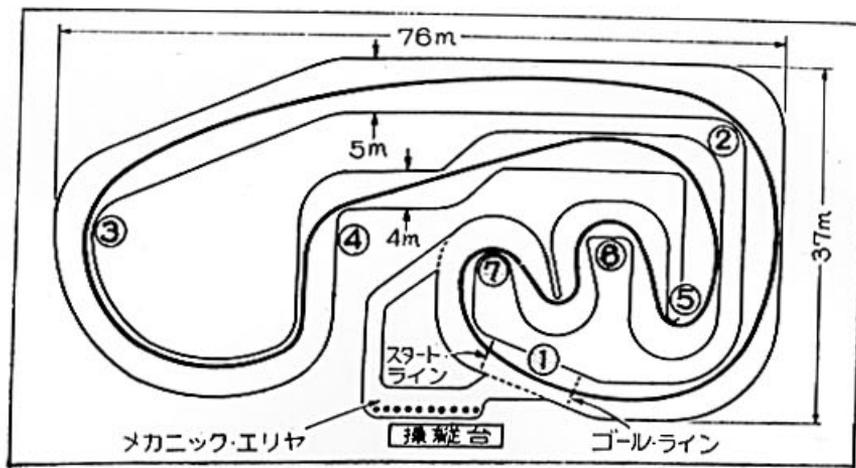
J-C Rumbeli

Les assemblées du club auront lieu les 13 février - 12 mars
9 avril - 14 mai - 11 juin - 9 juillet - 13 août - 10 sept. -
8 octobre - 12 novembre - 10 décembre .

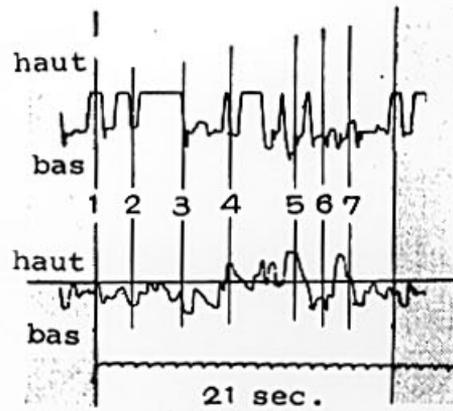
Le fantastique pic-nic tant attendu aura lieu le jeudi

15 mai

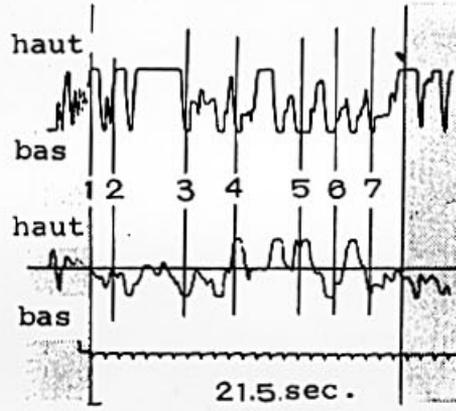
on est prié de réserver longtemps à l'avance .



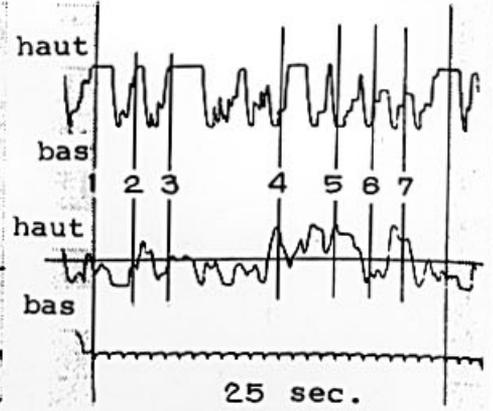
La fragmentation du circuit de 1 à 7



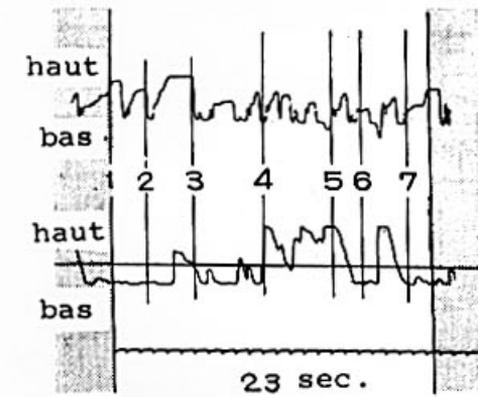
(Bill Jianas) K& B21,



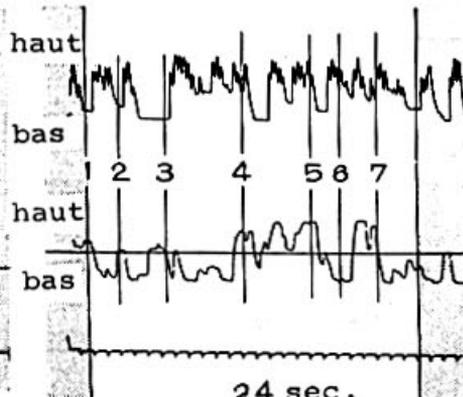
(Rick Davis) K& B21,



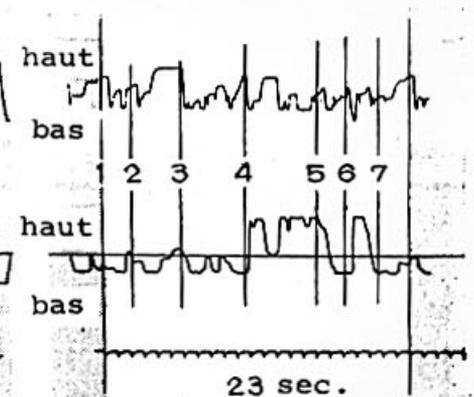
(Gene Husting) K& B21,



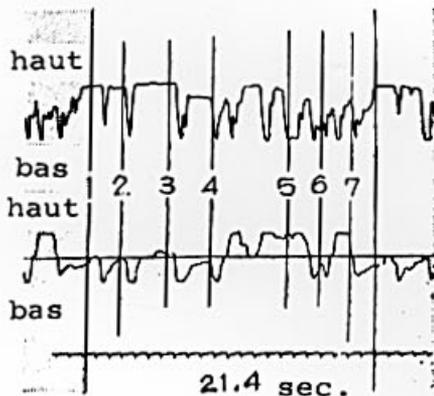
(Arturo Carbonell) K& B21,



(Sandro Vasselli) STX21,
gaz inversés



(Phillip Booth) O P S21,



(Naoki Ishihara) OS21F

La ligne supérieure du tachimètre indique la position du servo-moteur des gaz et la ligne inférieure, la position du servo-moteur de direction.

Il est intéressant de constater les différences de pilotage dans la section No. 3 - 4 entre ; Jianas - Davis et Ishihara, par rapport à ; Husting - Carbonell - Vasselli et Booth .