

# JOURNAL

auto model club

N.158

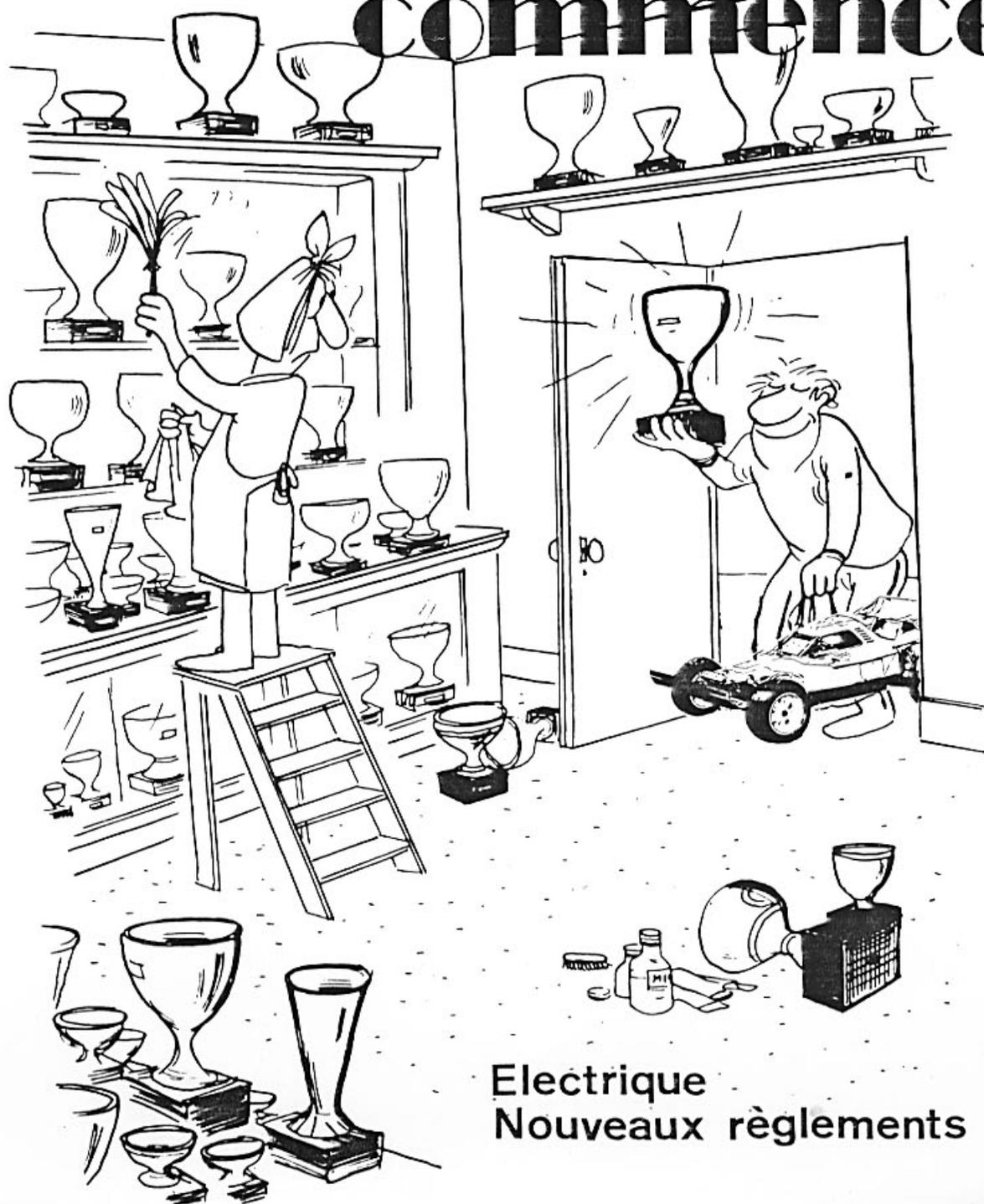


geneve

Organe officiel  
de  
l'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE  
Case postale 55. 1211 GENEVE 1

## La saison 88 commence

AVRIL 1988



Electrique  
Nouveaux règlements

## EDITO

## MEMBRE DU CLUB

L'idée généralement admise est de penser qu'en ayant payé sa cotisation, il suffit de se rendre aux courses, d'y participer et d'attendre son prix et de quitter les lieux prestement.

Peut être faudrait-il une fois se demander: qui prépare le circuit ? qui va démonter le tout après la course et nettoyer l'emplacement ? La réponse est toute simple; c'est le club. Et le club est formé de membres tous égaux qui paient leur cotisation, qui courent et qui parfois aident à l'organisation. Il n'y a pas de spécialistes engagés pour ces travaux, il n'y a pas de membres accrédités pour cela, il n'y a que de bonnes âmes et des volontaires désintéressés.

C'est pourquoi au seuil de cette nouvelle saison de compétitions, nous faisons appel à tous, pour que chacun participe de temps à autre aux différents travaux indispensables avant comme après la course.

Si à la fin de la course, chaque participant prenait en main, une poutre, un cône ou une tôle de marquage, l'ensemble du circuit serait démonté en 5 minutes.

Mais si vraiment vous êtes pressé à la seconde, le nettoyage de votre emplacement de préparation, nous aidera grandement. Ne laissez donc plus traîner, boîte de coca, kleenex et papier en tout genre. Après la cotisation, la solidarité entre membre est aussi une manière d'être de l'AMCG.

J-C Rumbeli

## LA SAISON COMMENCE

Voici 5 mois que des courses en plein air n'ont plu eu lieu. Pour beaucoup d'entre-nous ça signifie tout autant de mois d'arrêt de compétition. Et voilà que maintenant les doigts commencent sérieusement à démanger.

Heureusement les courses vont reprendre tout prochainement et il faudra y mettre le paquet et s'entraîner sérieusement car les vedettes du club n'ont pratiquement pas arrêté la compétition cette hiver. A ce sujet, vous lirez dans ce journal les articles des courses électriques 1/12 qui se déroulent en salle.

Philippe Neidhart vous fait vivre les deux dernières manches du championnat Suisse et son épilogue, où les nerfs d'acier doivent faire partie des accessoires à prendre toujours avec soi.

## BUGGY THERMIQUE

Les premiers à mettre le nez dehors sont une fois de plus les boueux du buggy thermique 1/8. La première course aura lieu à Langenthal, le dimanche 10 avril et la seule chose que l'on peut leur souhaiter, c'est que pour ce championnat, ils m'aient que du soleil. Car l'an passé, ils n'ont eu qu'une course sans pluie.

Année super importante pour les ténors de notre club, Didier Boulmier, champion d'Europe en titre, va essayer d'enlever la couronne mondiale de la spécialité en Italie. Pour sa part Laurent Verne, qui a terminé 3e du championnat d'Europe et 2e du championnat Suisse, va faire l'impossible pour atteindre la plus haute marche des podiums 88. Ces Messieurs devront néanmoins compter sur une vive opposition venant de pilotes confirmés comme Messieurs Sordet P, Plattel A, Fombella, etc.

Une grande année en vue pour le Team Micro-Racing avec son Cougar new look.

## BUGGY ELECTRIQUE

Pour les pilotes de buggy électrique 1/10, la saison commencera à peine plus tard. En effet, finalement la dernière date fixée est le 24 avril sur le terrain Picco à Frontenex.

Cette première manche va permettre aux concurrents de tous poils se positionner par rapport aux pilotes qui ont beaucoup rouler cet hiver, je veux parler de Messieurs Neidhart P, Demal C, Schouchana G et Taillens J.

Ils arriveront en compétition avec pas mal d'heures de pilotage aux bouts des doigts. Une seule exception à ce quatuor, il s'agit de Jack qui effectue actuellement son école de recrue et qui sera confronté en premier lieu à son commandant, pour avoir un congé spécial, puis seulement après, la confrontation avec les autres concurrents.

La première manche du championnat Suisse buggy électrique 1/10 aura lieu les 7 et 8 mai à Frauenfeld, la seconde manche est prévue les 11 et 12 juin à Brugg et finalement la dernière manche à Genève les 6 et 7 août.

## QUALIFIES POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE

Autre grand rendez-vous en perspective, le championnat d'Europe qui aura lieu à Genay ( près de Lyon ) les 25 et 26 juin avec pour l'AMCG, Philippe Neidhart, Champion Suisse et Jack Taillens. Une chose est sûr partout où l'équipe Yokomo-Multiplex se rendra, il y aura de belles courses avec des buggys super bien pilotés par nos pilotes de choc.

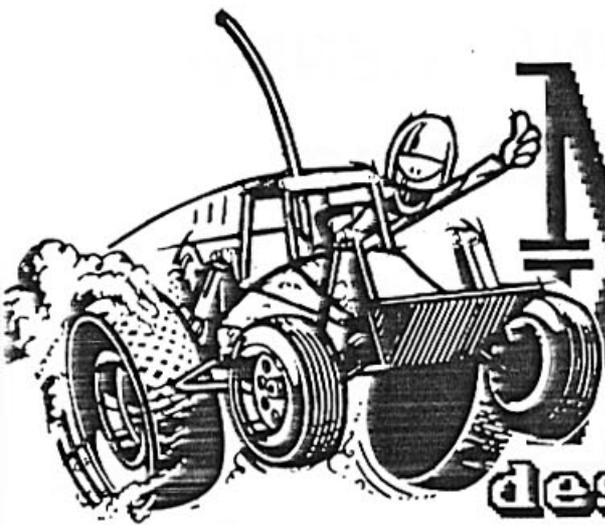
Espérons que le dessin de couverture du journal sera une réalité pour beaucoup de membre de l'AMCG en 88.

JCR

## Liste des membres de l'AMCG

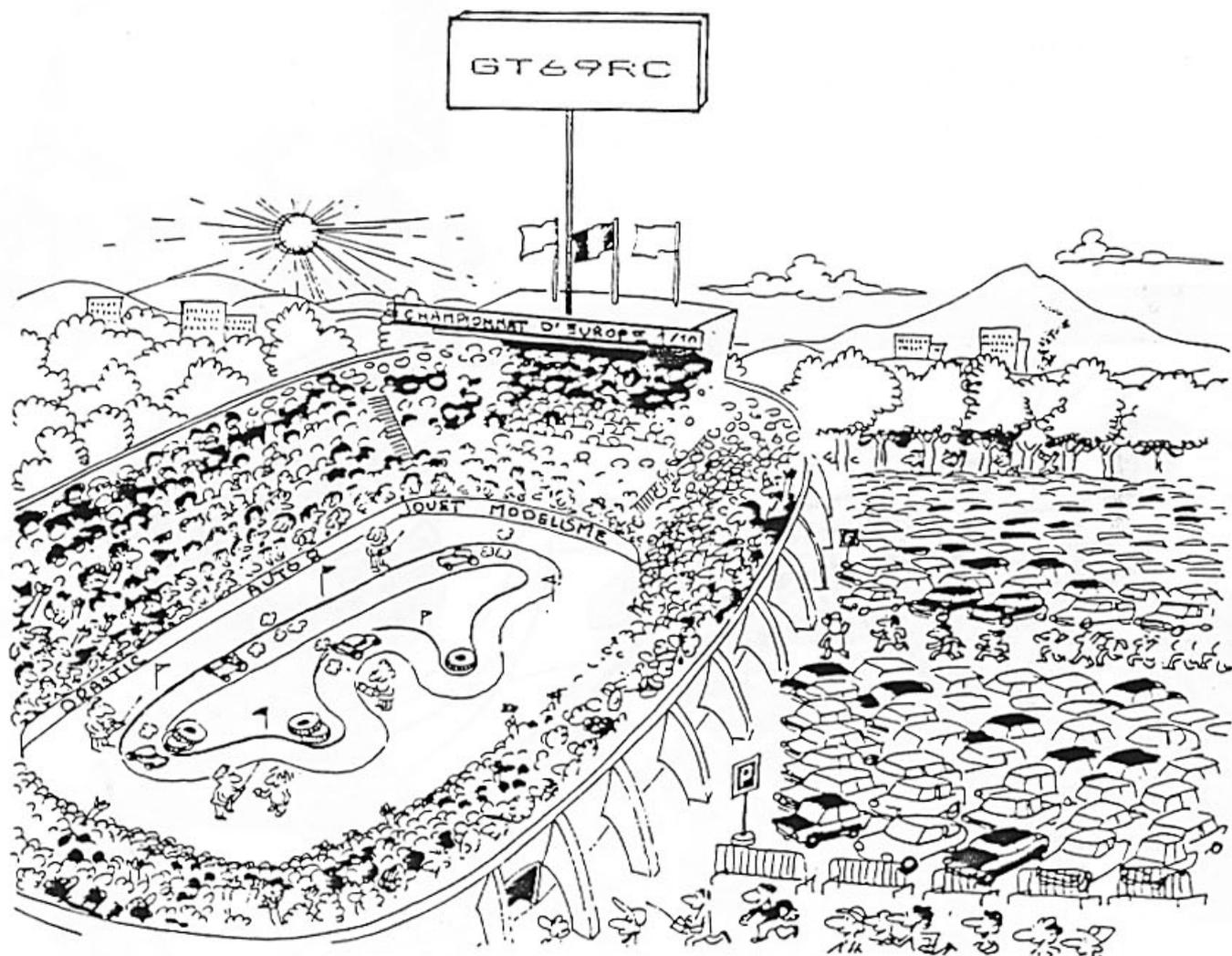
| Titre    | Nom         | Prénom      | Adresse                      | Code     | Localité           | Ind/Tel     |
|----------|-------------|-------------|------------------------------|----------|--------------------|-------------|
| Monsieur | Arza        | José        | Av de Mategnin               | 1217     | MEYRIN             | 83.03.38    |
| Monsieur | Arza        | Pablo       | Av de Mategnin               | 1217     | MEYRIN             | 83.03.38    |
| Monsieur | Boulmier    | André       | 11, ch. Edmond-Rochat        | 1217     | MEYRIN             | 82.36.72    |
| Monsieur | Boulmier    | Didier      | 11, ch. Edmond-Rochat        | 1217     | MEYRIN             | 82.36.72    |
| Monsieur | Bovard      | Patrick     | 58 Comunes Réunies           | 1212     | GRAND-LANCY        | 94.64.86    |
| Monsieur | Burger      | Frédéric    | 9, av. de Miremont           | 1206     | GENEVE             | 47.62.50    |
| Mlle     | Charrière   | Sandra      | 4, ch des Curiades           | 1233     | LULLY              | 57.15.89    |
| Monsieur | Chevallaz   | Yvan        | 33, av du Lignon             | 1219     | LE LIGNON          | 96.95.84    |
| Monsieur | Christen    | Pascal      | Le Bourg d'en Haut           | F- 74160 | COLLONGE S/ SALEVE | 00350.43.66 |
| Monsieur | Courvoisier | Bernard     | 24, rue des Vernes           | 1217     | MEYRIN             | 82.45.97    |
| Monsieur | Crausaz     | Yvan        | 14, chemin de Rojoux         | 1231     | CONCHES            | 47.00.67    |
| Monsieur | Dafflon     | Roger       | C.P. 412                     | 1211     | GENEVE 3           |             |
| Monsieur | Demal       | Cédric      | 9, rue des Caroubiers        | 1227     | GENEVE             | 42.89.74    |
| Monsieur | Denkinger   | Etienne     | 37, chemin du Grand-Puits    | 1217     | MEYRIN             |             |
| Monsieur | Farris      | Tony        | 10, chemin des Moissons      | 1294     | GENTHOD            | 74.12.77    |
| Monsieur | Favre       | Joël        | 1, av du Lignon              | 1219     | LE LIGNON          | 96.85.41    |
| Monsieur | Ferrando    | Frederic    | Les Chênes la Ripe           | F- 74580 | VIRY               | 02350047292 |
| Monsieur | Ferrando    | Serges      | Les Chênes la Ripe           | F- 74580 | VIRY               | 02350047292 |
| Monsieur | Genier      | Roger       | 35 avenue de la Praille      | 1227     | CAROUGE            |             |
| Monsieur | Genthon     | Gérard      | 13 av. de la Chapelle        | 1213     | ONEX               |             |
| Monsieur | Gerber      | Maurice     |                              | 1172     | BOUGY-VILLARD      | 021808.71.5 |
| Monsieur | Glück       | Florent     | 9, rte de Ferrand            | 1233     | LULLY              | 57.20.71    |
| Monsieur | Gregori     | Jean-Luc    | 40, rue du XXI Décembre      | 1207     | GENEVE             | 35.25.06    |
| Monsieur | Gremion     | Guy         | 44, Rte du Creux-du-Loup     | 1285     | SEZEGNIN           | 56.28.96    |
| Monsieur | Hoebrechts  | Pierre      | 18, rue des Bossons          | 1213     | ONEX               | 93.27.49    |
| Monsieur | Jaccard     | Bernard     | 12 Monchevaux                | 2022     | BEVAIX             |             |
| Monsieur | Joye        | Richard     | 170, rte de Florissant       | 1231     | CONCHES            |             |
| Monsieur | Kirsch      | Michel      | 8, chemin Dupuy              | 1231     | CONCHES            | 46.37.52    |
| Monsieur | Kislig      | Pierre      | 25, av de Vaudagne           | 1217     | MEYRIN             | 82.24.10    |
| Monsieur | Krauser     | Nicolas     | 5, ch. de la Tour de Champel | 1206     | GENEVE             |             |
| Monsieur | LE          | CHI-SI      | 6, chemin des Picatalos      | 1228     | PLANS-LES-OUATES   | 94.89.87    |
| Monsieur | LE          | Thanh-Nam   | 27 ch. de la Vendée          | 1213     | PETIT-LANCY        | 93.59.61    |
| Monsieur | Lentillon   | Georges     | 64 Communes Réunies          | 1212     | GRAND-LANCY        |             |
| Monsieur | Lombard     | François    | 2, rue du Vélodrome          | 1205     | GENEVE             | 35.63.93    |
| Monsieur | Lude        | Gustave     | 7, Avenue Ste-Cécile         | 1217     | MEYRIN             | 82.24.54    |
| Monsieur | Lude        | Michel      | 13, av de Gennevy            | 1237     | Avully             |             |
| Monsieur | Maret       | Eric        | 4 chemin de la Naz           | 1233     | BERNEX             | 57.20.08    |
| Monsieur | Maurin      | Jean-Pierre | 31, ch. du Gros-Chêne        | 1213     | THONEX             | 92.57.26    |
| Monsieur | Merguin     | Alain       | 12 Vieux-Lully               | 1233     | BERNEX             | 57.27.87    |
| Monsieur | Monnard     | Patrick     | 30, ch Pré-puits             | 1246     | CORSIER            |             |
| Monsieur | Mylonas     | Alexis      | 35, chemin du Banc-Bénil     | 1213     | Petit-Lancy        | 93.46.26    |
| Monsieur | Neidhart    | Philippe    | 35, Ch.de la Naz             | 1233     | BERNEX             | 57.54.68    |
| Monsieur | Origone     | Anacleto    | Collège du Léman             | 1290     | VERSOIX            | 55.25.55    |
| Monsieur | Patti       | Roman       | 12b Chemin Maisonneuve       | 1219     | CHATELAINE         | 96.04.22    |
| Monsieur | Perolini    | Benjamin    | 7, rue Jean-Jacquet          | 1201     | GENEVE             | 31.80.40    |
| Monsieur | Perolini    | Stéphane    | 7, rue Jean-Jacquet          | 1201     | GENEVE             | 31.80.40    |
| Monsieur | Platel      | Alain       | 60 av. du Lignon             | 1219     | LA LIGNON          |             |
| Monsieur | Poncet      | Philippe    | 21 route de Pessy            | 1253     | Vandoeuvres        | 50.21.41    |
| Monsieur | Ruchat      | Jean-Pierre | 23 av. du Lignon             | 1219     | LE LIGNON          | 96.93.85    |
| Monsieur | Rumbeli     | Jean-Claude | 1, Rte des Tournettes        | 1255     | VEYRIER            | 84.14.16    |
| Mlle     | Schwaiger   | Susi        | 7, rue Cherbuliez            | 1207     | GENEVE             |             |
| Monsieur | Sordet      | Philippe    | 87, route de St-Julien       | 1228     | PLAN-LES-OUATES    | 94.78.28    |
| Monsieur | Taillens    | Jacques     | 4, ch de Tivoli              | 1213     | PETIT-LANCY        | 92.78.32    |
| Monsieur | Valencien   | J.-Luc      | PALEXPO CASE POST 100        | 1218     | GRAND-SACONNEX     |             |
| Monsieur | Verne       | Laurent     | 6, rue des Charmettes        | 1227     | CAROUGE            | 43.54.39    |
| Monsieur | Verne       | Robert      | 6, rue des Charmettes        | 1227     | CAROUGE            | 43.54.39    |
| Monsieur | Weber       | Mathieu     | 3, rue de Saint-Jean         | 1203     | GENEVE             |             |
| Monsieur | Wicht       | Franklin    | 82, ch de la Montagne        | 1224     | CHENE-BOUGERIES    | 48.15.89    |
| Monsieur | Zahnd       | Alain       | 9B ch. Fief de Chapitre      | 1213     | PETIT-LANCY        | 93.67.39    |
| Monsieur | Zanada      | Marcel      | 80 Chemin de Saule           | 1233     | BERNEX             | 57.29.76    |
| Monsieur | Zanada      | Thierry     | 80 Chemin de Saule           | 1233     | BERNEX             | 57.29.78    |
| Monsieur | Zonta       | Martino     | 45 Ch. des Semailles         | 1212     | GRAND-LANCY        | 94.40.81    |

L'Auto Model Club de Genève est composé de 62 membres



# MIROIR MIBOIB

des buggys electriques



Le club de Genay organisateur des prochains championnat d'Europe de buggy thermique 1/10, nous a fait parvenir leur dernier journal. On y trouve en couverture ce merveilleux dessin montrant le futur centre des compétitions.

Un sous-titre accompagne l'oeuvre " Ne rêvons pas ", pourtant, parfois un peu de rêve et d'espoir nous permettent de soulever des montagnes et d'espérer face à des projets audacieux.

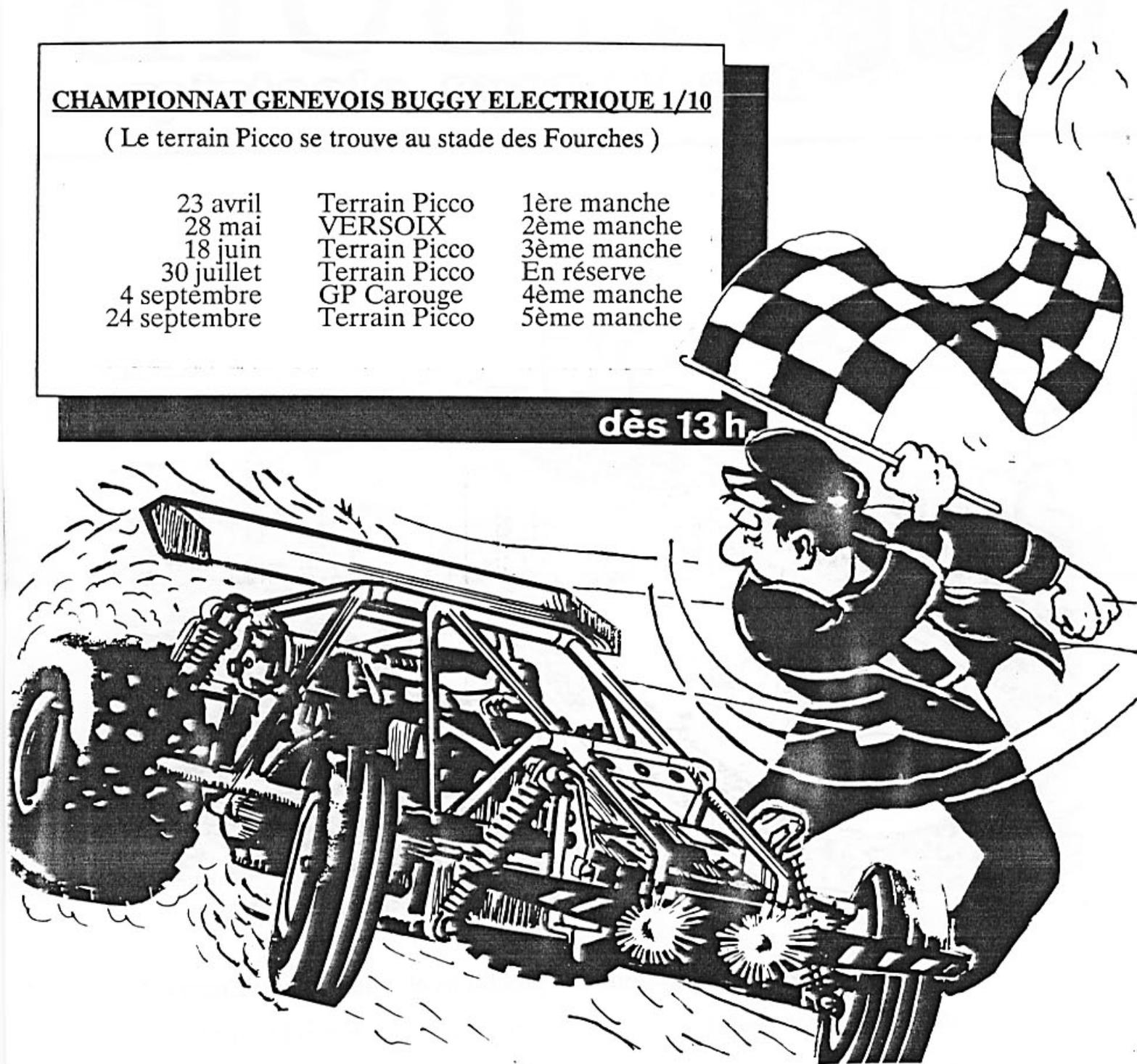
# PARTICIPER AU CHAMPIONNAT GENEVOIS DE BUGGYS ELECTRIQUES 1/10.

## CHAMPIONNAT GENEVOIS BUGGY ELECTRIQUE 1/10

( Le terrain Picco se trouve au stade des Fourches )

|              |               |             |
|--------------|---------------|-------------|
| 23 avril     | Terrain Picco | 1ère manche |
| 28 mai       | VERSOIX       | 2ème manche |
| 18 juin      | Terrain Picco | 3ème manche |
| 30 juillet   | Terrain Picco | En réserve  |
| 4 septembre  | GP Carouge    | 4ème manche |
| 24 septembre | Terrain Picco | 5ème manche |

dès 13 h



auto model club geneve  
ORGANISATION



## CHAMPIONNAT GENEVOIS 88

La première course le 24 avril

Il n'y a rien de plus difficile que de mettre sur pied un calendrier des courses. Car il nous faut tenir compte du championnat suisse, des grandes confrontations européennes proche de Genève (exemple le Grand Prix EFRA de Lyon à Genay les 13 -14 -15 mai), des courses buggy thermique que nous organisons également et des impératifs concernant l'emplacement et le matériel du club.

Aussi, nous avons dû, une fois encore changer la date de la première course.

Du 7 mai, en passant par le 14 mai, la voici définitivement (espérons) placée au samedi 24 avril sur le terrain Picco à Frontenex.

Prêtez également attention à deux courses du championnat qui auront lieu, une à Versoix et l'autre à Carouge.

A tout bientôt sur les pistes.

## REGLEMENTS 88

Peu de changement dans les règlements des courses pour cette nouvelle année de compétition.

En fait les seuls ajouts aux règlements, concerne les accumulateurs de la voiture. Puisque aujourd'hui, on trouve dans les commerces spécialisés toute une gamme d'accus tous plus puissants les uns que les autres.

Il a fallu à nouveau régler; vous trouverez à la fin du journal dans les règlements techniques, article : Les accus 2.1.2 et suivants la réponse à ce problème.

Signalons également qu'il ne s'agit

de tout-terrain thermique où, logiquement les difficultés auraient dû s'aplanir puisqu'il n'était plus question de bétonner de la belle herbe écologique. Chaque fois, nos regards se tournaient du côté de l'aéroport où les nuisances sonores n'ont pas d'égale. Malheureusement les oppositions vinrent toujours de Radio Suisse, qui ne voulait pas avoir de problèmes radio avec les services de piste de l'aéroport et nos radio-commandes en 27 Mhz. Pour le reste, il était peu probable de faire décrocher un Jumbo et encore moins de la guider avec nos deux leviers de commande.

De guerre lasse, les différents projets tombèrent à l'eau.

Et voilà qu'une nouvelle opportunité se présenta avec l'organisation

### CHAMPIONNAT GENEVOIS

#### BUGGY ELECTRIQUE 1/10

( Le terrain Picco se trouve au stade des Fourches )

|              |               |             |
|--------------|---------------|-------------|
| 23 avril     | Terrain Picco | 1ère manche |
| 28 mai       | VERSOIX       | 2ème manche |
| 18 juin      | Terrain Picco | 3ème manche |
| 30 juillet   | Terrain Picco | En réserve  |
| 4 septembre  | GP Carouge    | 4ème manche |
| 24 septembre | Terrain Picco | 5ème manche |

de courses lors du salon de la moto et du cycle. Cette fois-ci, il s'agissait d'organiser des courses à l'intérieur de Palexpo avec des buggys électriques 1/10.

Notre club avait prévu 2 courses en forme de Grand Prix de la moto pour le week end et des démonstrations de moto-téléguidées et de buggys thermiques durant la semaine.

## EN 1988 ILS COURENT EN «EXPERT»

Les 5 premiers pilotes du classement générale "Promotion 1987", devront courir en catégorie "Expert" durant le championnat 1988, il s'agit de Messieurs : Tschannen, Favre, Garcia, Hoebrechts et Lude M.

Nous leur souhaitons bonne chance et les mêmes succès qu'en 1987, malgré la forte concurrence qu'ils vont rencontrer.

pas seulement d'une initiative du comité du club, mais que nous venons d'apprendre que pour la course EFRA de Lyon il a été décidé d'interdire les accus New Tamiya 1,7 Ah SCE.

## SALON DE LA MOTO / CYCLE

### ALLO FREQUENCE

Depuis de nombreuses années, notre club est à la recherche d'un terrain d'entraînement. Au début, l'idée principale était de construire un circuit pour voiture de piste 1/8 ème thermique. Puis l'évolution aidant, l'idée évolua et vint le temps

Un circuit de plus de 1000 mètres carrés avait été réservé et toutes les conditions étaient réunies pour en faire une magnifique fête de la RC. Tout à coup nous apprîmes une mauvaise nouvelle, il nous était impossible d'utiliser des émetteurs 40 Mhz dans l'enceinte de Palexpo, car nos fréquences sont dans la fourchette des canaux utilisés pour la sécurité des bâtiments.

Le problème était insoluble, les services de sécurité ne voulant pas nous communiquer les fréquences qu'ils utilisent et pour cause !, il nous était donc impossible d'organiser ces courses pourtant prometteuses.

Mais trouverons bien une solution pour courir en hivers.

## PREPARATION DES MOTEURS "STOCK"

Pour participer à une course de type "PROMOTION", il faut un moteur STOCK sur son buggy. La définition de ce type de moteur se trouve dans le règlement des courses AMCG (à la fin de ce journal). En deux mots, c'est un moteur sans roulement à billes, non réglable par l'utilisateur et ayant un bobinage déterminé.

Mais pourquoi certains pilotes ont-ils des moteurs si rapides ? Voici quelques conseils pour bien utiliser un moteur STOCK.

- Comme l'induit tourne sur des bagues en bronze, il faut lubrifier ces bagues avant chaque utilisation. Attention : trop d'huile sera nocif pour le collecteur et les charbons. Une goutte est nettement suffisante, il faut une huile extra-fluide. Ne pas utiliser de lubrifiant au silicone, car le silicone en chauffant forme une pellicule dure comme du verre. Un excédent d'huile sera enlevé avec du papier de ménage.

- Les moteurs STOCK ont des charbons spéciaux. Ces charbons sont tendres afin d'assurer un bon contact avec le collecteur. Il faut changer les charbons fréquemment, dès que des traces de brûlure apparaissent (noir), ou lorsqu'un quart de la longueur du charbon a été usé. Il ne faut pas mettre des charbons pour moteur « modifié » sur un moteur STOCK.

- Le rapport de démultiplication pour un moteur de 27 tours de fil 22 AWG (0,65 mm) se situe entre 6,7 et 8,4 selon la piste et le pilotage. Il est très important de monter un pignon avec peu de dents, un trop gros pignon endommagerait le moteur. A Genève de très bons résultats ont été obtenus avec des pignons de 13 et 14 dents.

- Le refroidissement peut être amélioré en montant sur le moteur un refroidisseur. Mais attention, il ne faut pas refroidir un seul côté du moteur mais tout le moteur. Il faut un refroidisseur « 360 degrés » qui fait tout le tour du moteur. Les refroidisseurs qui sont fixés sur une seule partie de la cage vont provoquer une dilatation non symétrique en refroidissant un seul côté.

- Le nettoyage du collecteur peut être effectué avec un Q-tips imbibé d'alcool. Il ne faut pas employer un produit gras pour nettoyer le collecteur.

- Le choix du moteur est facile. Il faut absolument un moteur moderne, c'est-à-dire avec les char-

bons à l'extérieur. Ceci permet de changer les charbons et de nettoyer le collecteur, ce qui n'est pas possible avec les anciens moteurs qui ont les charbons à l'intérieur. En plus un meilleur refroidissement est obtenu sur ce type de moteur.

Il existe deux types de moteurs STOCK, consommation élevée ou faible. La différence dépend du réglage d'origine. Si le buggy est libre et que les accus sont bons, un moteur à forte consommation ne pose pas de problème. A Genève en 1987, les deux sortes de moteurs ont gagné des courses.

- Il est très important de filtrer la poussière pour éviter que le gravier, la pierre ou l'herbe ne détériorent le moteur. Il existe des filtres en mousse spéciale de différentes textures selon la piste, noir pour l'herbe et blanche pour la terre. Attention : ne pas bricoler un filtre avec un morceau de mousse. Certaines mousses ne résistent pas à la chaleur, et se désagrègent dans le moteur. C'est pour cela que de la mousse spéciale est utilisée. Il existe aussi des filtres caoutchouc avec plusieurs mousses. Il est conseillé de monter une mousse pour l'herbe, deux mousses pour la terre et trois mousses pour la forte poussière, celle du milieu étant légèrement humide.

Voilà comment avoir un moteur performant et le garder dans cet état. Il faut maintenant préparer votre matériel pour être prêt en 1988. J'espère que ces conseils vous aideront à avoir du plaisir et du succès avec votre moteur STOCK.

Philippe Neidhart

## AYK SUPER PARSEC

Voici une voiture de piste à l'échelle 1/12, prévue pour la compétition.

### Description

Le châssis est en fibre de carbone. Il est prévu des accus de 2x3 éléments.

Le train arrière en magnésium est relié au châssis par un T en fibre de verre articulé sur rotules. Il est possible de limiter le débattement du train arrière par deux vis de réglage. L'amortisseur est confié à un gros amortisseur à volume constant. Pour le roulis, un amortisseur spécial est disposé sur le côté droit de la voiture.

L'axe arrière, en carbone est équipé d'un différentiel à pignons. Le train avant est en nylon renforcé de fibre de verre. La suspension est assurée par des ressorts. Pour que la voiture soit super-fiable, une barre transversale en alu renforce et rigidifie le train avant. Le train avant comporte d'origine 4 roulements à billes alors que le train arrière en a 5.

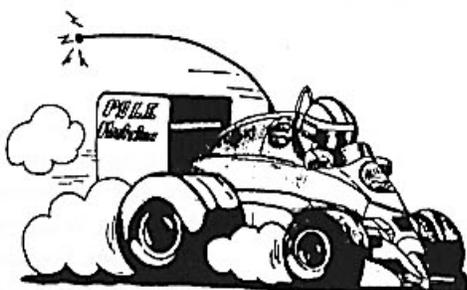
L'antenne est en fibre de verre. Les jantes sont légères, de couleur noir. Le moteur est au milieu de la voiture pour un meilleur équilibrage.

#### Montage

Le montage s'effectue sans difficulté, toutes les pièces étant bien terminées. Il faut environ 6 heures pour construire la voiture.

#### Réglage

Pour rouler sur la moquette, il faut mettre le débattement maximum sur le train arrière et de l'huile épaisse dans l'amortisseur central. A l'avant, les ressorts moyen conviennent très bien. Le pignon moteur 14 dents, la couronne 64 dents. A l'avant des pneus 45-47 et à l'arrière 48-52.



#### Essais

Le premier essai a été effectué à Wallisen lors du championnat Suisse.

Les pneus choisis le samedi, AYK 45SP avant et AYK RF 10 arrière se sont montrés très accrocheurs. La voiture était neutre et stable. Le dimanche les pneus choisis furent des AYK CX 8 avant et AYK FROH pour l'arrière. Avec ces pneus, la voiture se pilotait comme sur des rails. Aucune pièce n'a cassée et les résultats obtenus ont été bons : 4e le samedi, 1er le dimanche.

Voici donc une nouvelle voiture qui d'origine satisfera le pilote même le plus exigeant.

PH. Neidhart

## CHAMPIONNAT SUISSE 1/12

Les deux premières manches du Championnat suisse des voitures de piste 1/12 électrique ont eu lieu à Berne les 28 et 29 février 1988.

La piste était en moquette, balisée avec des poutres et des cônes. Il fallait environ 9 seconde pour faire un tour !

Le matériel vu dans les stands était composé de voitures AYK PARSEC, ABC, SCHUMACHER, CORALLY, ASSOCIATED DELTA et KAWADA.

Les moteurs portaient les marques YOKOMO-REEDY, HPI UNO, MUGEN PRO, PK, TRINITY, LRP, MY et ORION.

Les accus provenaient de chez ORION, ABC, CS, etc. Seuls les éléments SANYO, SC et quelques SRC sont utilisés. Les SR sont plus utilisés en buggy qu'en piste, où les SC dominant. Pour terminer, les régulateurs sont des KO, FUTABA, SANWA, CS et NOVAK:

### Le samedi

La course se déroula très bien, l'horaire fut respecté. Lors des 3 manches de qualifications, Cédric Demal (AMCG) se qualifia directement dans la finale C après avoir réalisé un bon 47 tours. Philippe Neidhart (AMCG) se qualifia en

2e ligne de la finale A avec le 4e temps.

La finale C fut dominé par Cédric qui en plus d'un bon pilotage, possédait un couple accu/moteur époustoufflant. Donc Cédric se qualifia pour la finale B.

### La finale B

Le niveau de la finale B est extrêmement élevé avec des pilotes comme René Breitingger (vice-champion Suisse 87), Cédric aura beaucoup de peine. Après un bon départ, le pilote de l'AMCG connut quelques problèmes de trajec-

toire. Mais malgré tout, une superbe 13e place récompensa Cédric qui démontra ainsi qu'il peut aller très vite dans ce Championnat suisse de haut niveau.

### La finale A

La finale A réunit les 8 meilleurs pilotes de voiture 1/12 de Suisse. Pour gagner cette finale, il faut réunir plusieurs facteurs. Il faut prendre un bon départ, ne faire aucune faute de pilotage et attaquer à l'extrême. En plus il faut un super moteur et des super accus qui assureront la vitesse et l'autonomie. ce sont les facteurs que Philippe Neidhart a réunis ce samedi-là pour apporter à l'AMCG sa 2e victoire en Championnat suisse 1/12e.

Pour vous donner une idée de l'intensité d'une telle course, Philippe a gagné avec 6 secondes d'avance. Ceci représente presque un tour. Mais par tour, seulement onze centième de seconde.

Il est très courant d'avoir en 1712e deux ou trois tours de retard, conséquence de 2 ou 3 erreurs de pilotage. Au classement général du Championnat Suisse 1/12e, après 7 manches nous trouvons :

|    |                   |            |
|----|-------------------|------------|
| 1. | Frankauser R.     | 228 points |
| 2. | Schär Traugott Jr | 227        |
| 3. | Neidhart Philippe | 225        |
| 4. | Wiewder Jr        | 215        |

Le titre de champion Suisse allait se jouer entre ces 4 pilotes, le dimanche, lors de la 8e et dernière manche. Mathématiquement, chacun pouvait être champion Suisse. L'avantage était donné aux 3 premiers avec seulement 3 points de différence, mais Willy Wiedmer, Champion Suisse en titre, avait encore ses chances.

### Le dimanche

Le matériel est resté inchangé, les qualifications se sont déroulées sans problème. Pour les membres de l'AMCG, nous retrouvons un super Demal qui se qualifie directement pour la finale B et Philippe Neidhart, lui, directement pour la A.

### La finale B

Cette finale va permettre à 2 pilotes de rejoindre la finale A. pour cela il faudra être parmi les deux premiers après ce sprint de 8 minutes.

Cédric est en troisième ligne, lors du klaxon il fait un départ canon et se retrouve devant. Malheureusement après quelques touchettes, Cédric se retrouve 6e de la finale B. Ceci est toutefois un excellent résultat. Parmi les pilotes romands seul Jack Tailens (AMCG), Cédric Demal (AMCG) et Philippe Neidhart (AMCG) ont terminé parmi les 20 premiers.

### La finale A

Voici la fameuse finale dans laquelle le titre de Champion Suisse 88 va se jouer. La tension est terrible, les voitures ont été préparées au maximum.

Au coup de klaxon, les voitures s'élancent. Frankauser, Neidhart, Wiedmer, Schär, tels sont les positions après le 1er tour. Soudain le drame: après une touchette avec un autre concurrent, l'AYK de Philippe reste sur la tranche. le ramasseur doit attendre que tous les autres concurrents aient passé avant de remettre le véhicule sur ses 4 roues.

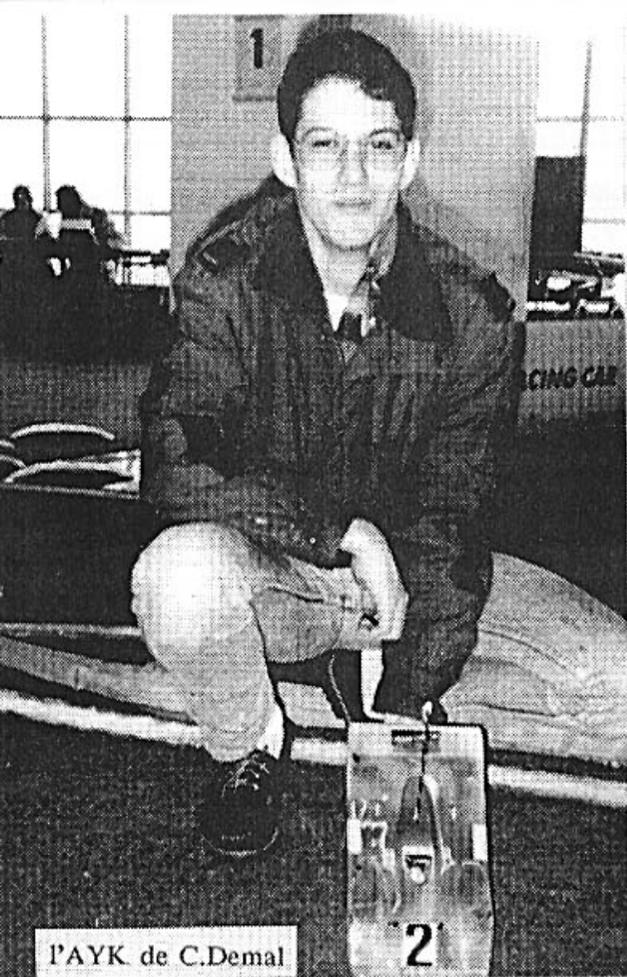
Après une superbe remontée, Philippe termine 4e de cette 8e manche. Le vainqueur est Frankauser de Bienne, le second Schär de Winterthur et le 3e Wieder de Zürich.

### Au classement général nous trouvons :

|     |                    |            |
|-----|--------------------|------------|
| 1.  | Fankauser Roland   | 255 points |
| 2.  | Schär Traugott Jr. | 250        |
| 3.  | Neidhart Philippe  | 230        |
| 21. | Demal Cédric       | 28         |
| 26. | Tailens Jacques    | 15         |
| 35. | Schouchana Guy     | 2          |

P. Neidhart ■

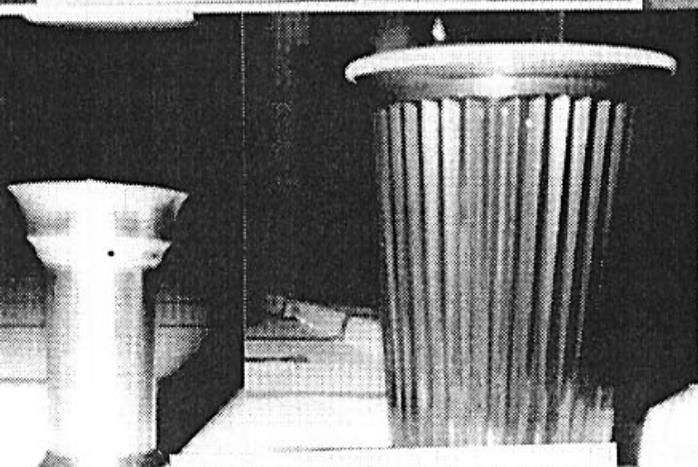




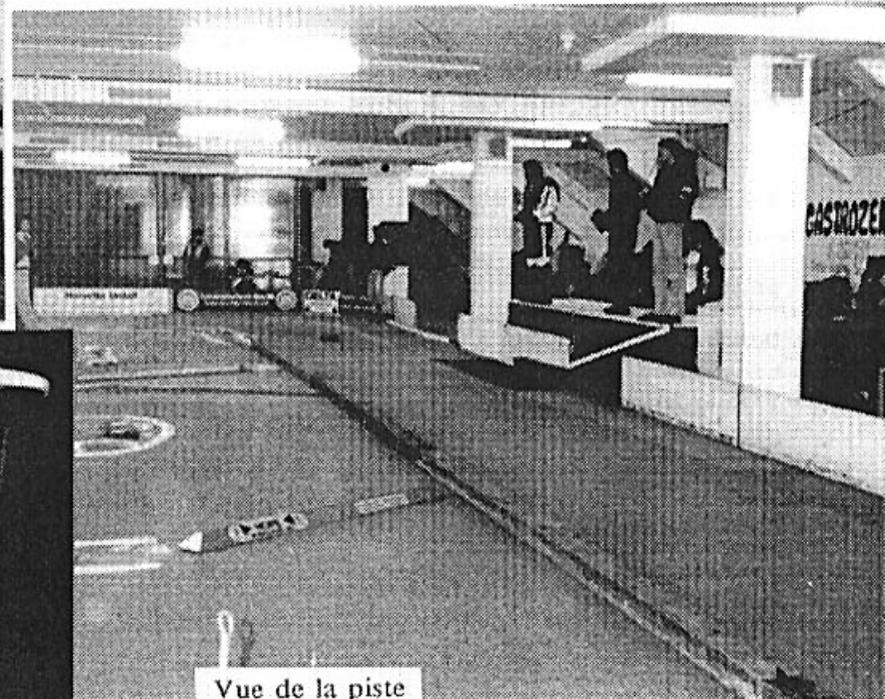
L'AYK de C.Demal



Classement final championnat Suisse 88  
P.Neidhart 3eme, R.Frankhauser 1er, T.Schär 2eme



La coupe du 2eme et un gobelet normal de café !!



Vue de la piste

Photos P. Neidhart



Le stand genevois



Schär Traugott Jr. Philippe Neidhart, Willy Wieder Jr  
3eme 1er 2eme

Le rodageL'ENTRETIEN DES MOTEURS ELECTRIQUES

Il faut roder le moteur à une tension de 1,5 à 3 V. Utiliser pour cela une ou deux piles sèches de format UM3. Si le moteur chauffe, le laisser refroidir et reprendre le rodage.

L'entretien

Il faut parfois démonter le moteur pour le nettoyer. Nettoyer et dégraisser le collecteur avec de l'alcool et un chiffon doux. Nettoyer chaque fente avec un cure-dent en bois. Huiler les paliers avec au maximum une goutte d'huile.

Le déparasitage

Souder les condensateurs comme indiqué sur le dessin.

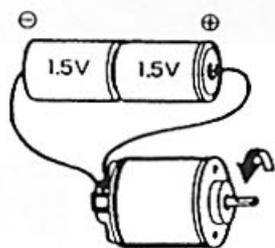
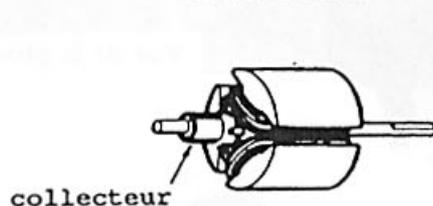
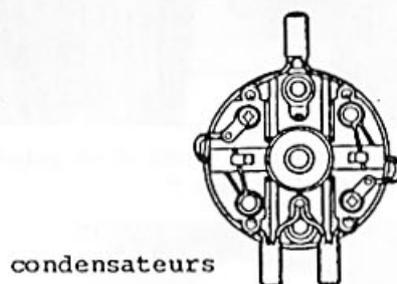
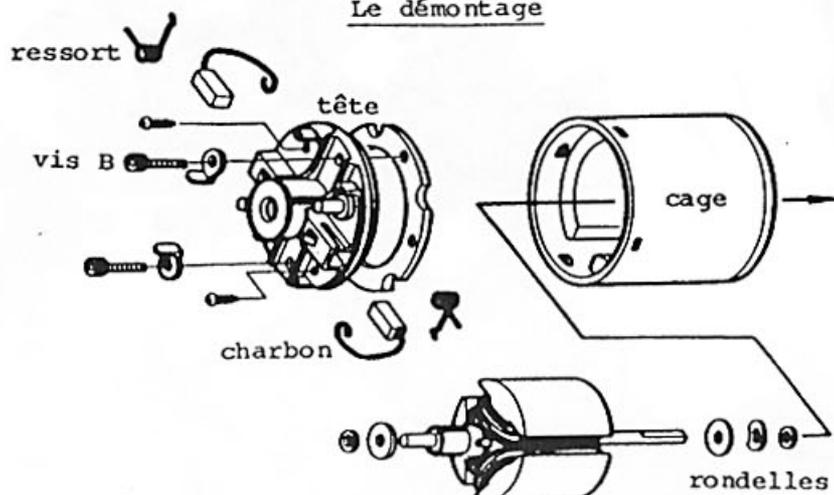
Le démontage

1. Enlever les ressorts pour sortir les charbons. Marquer le réglage initial avant de démonter.
2. Desserrer les vis B pour pouvoir tourner la tête du moteur. Lorsque les ergots seront en face des trous, il sera possible de séparer la cage de la tête du moteur.
3. Lors du remontage, il faut bien remettre les rondelles dans le sens et à la place d'origine.

Régler le timing

Desserrer les vis B de la tête du moteur et tourner dans le sens inverse de rotation de l'axe. Il est possible d'équilibrer la puissance par rapport à l'autonomie. Si la puissance augmente, l'autonomie diminue. Ne pas déplacer la tête exagérément, le maximum est de 2 mm vers l'avant ou vers l'arrière. Un mauvais réglage peut endommager le moteur.

(801/INF49F)

Le rodageL'entretienLe déparasitageLe démontage

## DEROULEMENT DES COURSES

1. Programme de course
    - 1.1. Début de la manifestation ( contrôle des voitures et émetteurs compris ) au plus tôt à 12 h 00, sauf indication contraire des organisateurs.
    - 1.2. Début de la première manche qualificative à 13 h.30, sauf indication contraire des organisateurs.
    - 1.3. Trois manches qualificatives par groupe seront organisées.
    - 1.4. Toute les manches de qualification auront une durée de 5 minutes plus le temps pour terminer le dernier tour.
    - 1.5. Les demi-finales et les finales se courront chacune sur une manche de 5 minutes plus le temps nécessaire pour terminer le dernier tour.
    - 1.6. Le temps compris entre la fin des demi-finales et le départ de la finale n'excédera pas 20 minutes, sauf indication contraire des organisateurs.
  2. Finance d'inscription
    - 2.1. La finance d'inscription est fixée par le club organisateur et est payé par le concurrent lors du contrôle technique.
  3. Contrôle technique
    - 3.1.1 Avant la course, chaque concurrent doit présenter au contrôle la voiture qui participera à la course du jour considéré.
    - 3.1.2. Les spécifications techniques doivent être vérifiées. Si une voiture ne correspond pas aux prescriptions, le concurrent ne sera pas admis à courir ( disqualification ).
    - 3.1.3. Le contrôle technique doit comporter une vérification de la fréquence radio de l'émetteur.
    - 3.1.4. Le directeur de course peut demander à n'importe quel moment le contrôle de toute voiture participant à la course, sans avoir à justifier cette intervention.
    - 3.1.5. La course débute officiellement pour chaque concurrent dès que sa voiture a passé le contrôle technique avec succès.
  - 3.2. Consigne des émetteurs
    - 3.2.1. Lors du contrôle technique, les émetteurs de tous les concurrents sont saisis et placés sous la surveillance des officiels de la course.
    - 3.2.2. Les émetteurs seront restitués après la dernière arrivée du jour. Avec l'approbation du directeur de course, un émetteur peut être rendu au concurrent quittant le lieu de la manifestation et qui ne reviendra pas le même jour.
  - 3.2.3. Lorsque les émetteurs ne sont pas en service pour une course, ils doivent être éteints et être toujours à la consigne. Les officiels de la course doivent veiller à ce que les émetteurs soient immédiatement déposés à la fin d'une manche.
4. Directives de course
    - 4.1.1. Entre 3 et 5 minutes doivent séparer une manche de la suivante.
    - 4.1.2. Le départ d'une manche est effective lorsque le starter a levé la drapeau.
    - 4.1.3. Si un concurrent fait un départ prématuré ( faux départ ), la course continue et le conducteur fautif est pénalisé d'un tour.
    - 4.1.4. Si une manche doit être recourue, le moment du départ se fera sur l'ordre du directeur de course.
    - 4.1.5. Chaque conducteur est responsable de sa voiture.
    - 4.1.6. Tous les participants s'engagent à respecter en tout point les directives du directeur de course et le règlement s'y rapportant.
    - 4.1.7. Aucune intervention mécanique sur la voiture n'est autorisée sur la piste, sous peine de pénalité.
    - 4.1.8. Chaque voiture doit passer la ligne d'arrivée par ses propres moyens, sinon le dernier tour ne comptera pas.
  - 4.2. Cause de pénalité

Les infractions suivantes se verront sanctionnées d'un tour de pénalité:

    - 4.2.1. Couper intentionnellement les virages.
    - 4.2.2. Une voiture reprend la course non pas depuis la voie des boxes mais à partir d'un tronçon de la piste.
    - 4.2.3. La voiture est réparée sur la piste
    - 4.2.4. Changement des accus pendant une manche.
    - 4.2.5. La voiture est poussé jusqu'à la ligne d'arrivée.
    - 4.2.6. Un concurrent change de fréquence sans autorisation du directeur de course.
    - 4.2.7. En cas de comportement anti-sportif.
    - 4.2.8. Non observation des ordre donnés par les officiels de la course.

Les infractions suivantes sont sanctionnées de l'annulation de la meilleure manche éliminatoire du concurrent ou de son classement des finales:

    - 4.2.9. Tout conducteur qui n'aura pas rendu son émetteur avant le départ de la manche suivante.

4.2.10. Tout concurrent qui fera rouler sa voiture en dehors de la piste pendant une manche à laquelle il ne participe pas.

Toutes les infractions doivent être annoncées à la direction de course.

## 5. Responsabilité

5.1. Le club organisateur décline toute responsabilité en cas de vol ou de dommage créé par un concurrent à des tiers.

5.2. Chaque concurrent est responsable de son matériel.

### REGLEMENT TECHNIQUE

#### 1. Les modèles

1.1. Echelle des modèles 1/10, 4 roues motrices et 2 roues motrices confondues.

1.2. Dimensions de la voiture:

Longueur hors tout maximum 460 mm.

Largeur hors tout maximum 250 mm.

Hauteur hors tout maximum avec ressort entièrement comprimés 200 mm.

1.3. Poids minimum buggy 2 roues motrices 1,360 kg

Poids minimum buggy 4 roues motrices 1,600 kg.

1.4. Toutes les voitures doivent être munies d'une carrosserie en plastique ou d'une carrosserie tubulaire. Un trou de 7 mm de diamètre, pour la puce de comptage est nécessaire.

1.5. Les voitures ne doivent comporter aucune partie dangereuse pouvant blesser quelqu'un ou endommager d'autres véhicules

1.6. Toutes les voitures doivent être équipée d'un pare-chocs. Le pare-chocs doit être soit en plastique souple, soit en caoutchouc. Les bords du pare-chocs doivent être arrondis. Epaisseur min. 2,5mm.

#### 2. Les accus

2.1.1. Seuls les accus aux dimensions Sub-C sont approuvés. La dimension des éléments individuels indiqués est de 1,2 Volt nominal et d'un diamètre de 23 mm. et d'une longueur de 43 mm. plus les tolérances de fabrication.

2.1.2. Les accus doivent être dans leur gaine thermorétractable d'origine. D'autres emballages sont interdits.

2.2.1. Sont autorisés les accus de:

6 éléments de 1,2 Volts soit 7,2 Volts 1,2 A/H.

2.2.2. Les accus 1800, 1700, 1400, 1300 sont interdits.

2.2.3. Exemples d'accus autorisés: Kyosho Racing Battery, Tamiya Racing Pack, Orion Power, Orion Racing, THunder Tiger Super Battery, Sanyo SC, SRC.

Exemples d'accus interdits: Shinwa 1800, Tamiya EX 1700, Snyo KR 1700 SCE, Varta 1400, Sanyo KR-1300 SC, etc...

2.3. Les accus ne peuvent être ni chargés, ni changés pendant une manche.

#### 3. Le moteur

##### 3.0. CLASSE STANDARD

3.1. Les moteurs seront non ouvert avec l'extrémité fixée en permanence. le bobinage de 27 tours utilisera du fil d'au moins 22 "gauge". L'erreur du nombre de tours sera au maximum de -1 tour pour 2 des 3 bobinages. Seuls des moteurs de dimensions "05" peuvent être utilisés. les dimensions hors tout maximum du moteur sont : diamètre 36 mm. et longueur 50 mm., sans les cages des paliers ni les axes. La longueur de l'armature est de 23 mm. maximum +/- les tolérances accordées pour chaque dimension. Aucune modification comme : re-timing, re-équilibrage, collage à l'époxy ou roulements n'est autorisée. Remagnétiser est permis. Des aimants en céramique sont seuls autorisés. Le Cobalt et autres terres rares sont interdites

3.1.1. Un condensateur de déparasitage est obligatoire.

##### 3.2. CLASSE MODIFIE

3.3. Le moteur est libre mais il doit être dans la catégorie type "540". Dimensions: diamètre 36 mm. et longueur 50 mm., sans les cages des paliers ni les axes. Les aimants au Cobalt et autres terres rares sont interdites. Le reste, bobinage, réglage, etc., est libre.

3.3.1. Les condensateurs de déparasitage sont obligatoires.

##### 4.0. PNEUS

4.1. Il est interdit d'ajouter, des clous ou des picots durs. Il ne doit pas y avoir de particules métalliques ou plastiques dans les pneus.

Les organisateurs peuvent en tout temps modifié tout ou partie de ce règlement et résent seuls juges pour toutes décisions ne figurant pas dans le présent règlement.

AMCG mars 1988