

[Log in](#)[Create your Blog](#)[HOMEPAGE](#) [BLOGS](#) [PROFILES](#) [CHAT](#) [MORE ▼](#)

In this blog

Blog	Profile
UNLIMITED Engineering unlimited-eng Description: Préparation Ducati, guzzi, aprilia... Préparation moteurs compétition moto & auto Projets spéciaux, restauration, VEC.. Galleries photos : http://www.flickr.com/photos/14401918@N04 http://picasaweb.google.com/macadamdesmo Send a message Give a gift Add as a friend Block Become a fan Spread this blog Like 26 Profile unlimited-eng -- Report abuse	

Think different : Brabham BT46B

En 1977, le génialissime Colin Chapman introduisait en F1 l'"effet de sol" et les fonds plats. Moyennant un fond et des diffuseurs de de formes adéquates, Chapman était parvenu à générer un effet venturi qui permettait d'obtenir une dépression aérodynamique sous la voiture en accélérant la vitesse de l'air sous celle-ci. Cette dépression permet d'accroître significativement les vitesses de passage en virage en plaquant littéralement la voiture au sol.

Malheureusement pour l'écurie Brabham (appartenant à cette époque à Bernie Ecclestone), elle utilisait le moteur boxer alfa roméo qui de par sa largeur constructive ne permettait pas de réaliser un fond plat compétitif (pas de diffuseur). Gordon Murray qui était le responsable technique de Brabham à alors imaginé de placer une turbine entraînée par le moteur afin de générer cette déportance d'une autre manière que par l'effet venturi. L'entraînement de ce ventilateur se faisait par un complexe système d'embrayage, et une partie du flux d'air aspiré passait par un radiateur afin de contourner un point du règlement et ainsi justifier la présence de la turbine pour assurer le refroidissement du moteur. Le châssis était un BT46 modifié, et il comportait des jupes coulissantes (comme les lotus) afin de garder la dépression sous le fond plat.

La seule apparition en course en 1978 à eu lieu à Anderstop, aux mains de Niki Lauda et John Watson, et a immédiatement ouvert une vague de protestation sur la légalité de ce dispositif. Une BT46B prit part également au GP de Donington en 1979, pilotée par Gunnar Nilson, mais ce fut sa dernière apparition officielle en F1 GP.

Ecclestone qui était pas ailleurs secrétaire de la FOCA depuis 1972 fut élu président de la FOCA en 1978, et il se dit que ce passage est dû au retrait négocié du châssis BT46B.

Quoiqu'il en soit, ce dispositif pour le moins limite réglementairement à le mérite d'avoir été utilisé et d'avoir démontré l'esprit retord du plus "sympathique" propriétaire de team f1.....

Info

Created: 14/09/2005 at 9:42 AM

Updated: Today at 4:16 AM

12,801 visits

481 visits this month

349 articles

177 comments

25 friends

3 favourites

Tags

[Arnold cafe racer comes](#)

[Desmoquattromerdo](#)

[Difazio ducati](#)

[ducatimerdo](#)

[echappement flywheel](#)

[Front fork historic hub](#)

[karambolage la pensée](#)

[du jour moto Odermatt](#)

[preparation steering](#)

[Stoner volant moteur](#)

» [More](#)

My archives (349)



» [More](#)

His fans (6)

[thstarck](#)

[zundappbella](#)

[Info](#)

[Mobile](#)

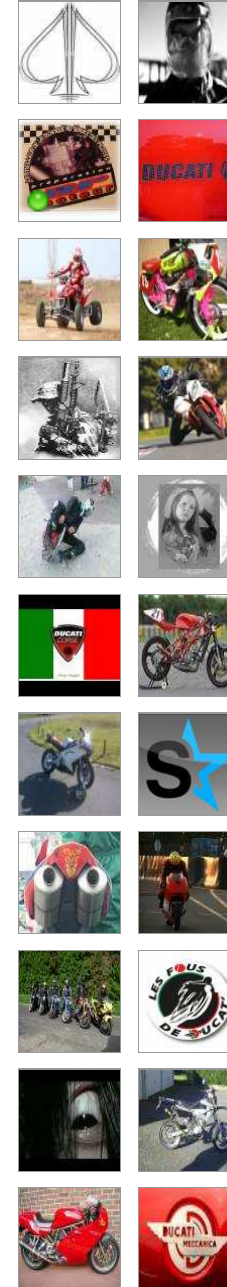
[Languages](#)

[Blogs](#)



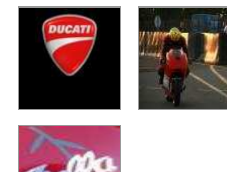
[» More](#)

My friends (25)



[» More](#)

Fan of (3)





[Comment](#)

#Posted on Monday, 10 January 2011 at 5:25 AM

Edited on Monday, 10 January 2011 at 5:56 AM



Think different : the project 34...

Comment ne pas profiter de la série des post sur les fourches avants "non conventionnelles" pour faire un come back sur un des projets les plus fous jamais imaginés en F1 : La Tyrell P34 à 6 roues...

La plupart des team du début des années 1970 utilisaient le cosworth V8 DFV accouplé à une hewland FG400, dans un chassis monocoque alu, le tout monté en good year... autant dire que l'uniformité régnait dans le paddock..

L'idée (géniale) de Derek Gardner (responsable technique débauché aux states par Ken Tyrell) était de réduire la force verticale générée par les roues avants (plus grandes les roues plus grande la force), ce qui permettait de réduire l'appui nécessaire à l'avant, donc la surface d'aileron et en finale réduire la trainée générée par le même aileron...

De plus la surface de contact au sol se voyait augmenter ainsi que les surfaces de contact disques/plaquettes puisque le systeme était doublé.

Le train avant utilisait des roues de 10" équipées en good year fabriqués spécialement pour cette voiture...

Le sponsor principal en 76 etait ELF, qui financera évidemment plus tard le projet moto ELF/Honda du français De Cortanze.

Belle preuve d'ouverture d'esprit technique pour ce pétrolier, à cette époque..

Présentée en 1976, la P34 fut utilisée par Patrick Depailler et Jody Sheckter, ce dernier remporta la seule vistoire de cette voiture et le team Tyrell se classa 3° au championnat constructeur, ce qui constituait une performance remarquable vu l'innovation technique face à des teams qui maitrisaient parfaitement leur chassis "classiques"...

Malheureusement la saison 77 s'avéra désastreuse, Sheckter fut remplacé par Ronnie Peterson et le team ne put se classer mieux que 5° au championnat, il fut sonstamment confronté à des problèmes techniques.

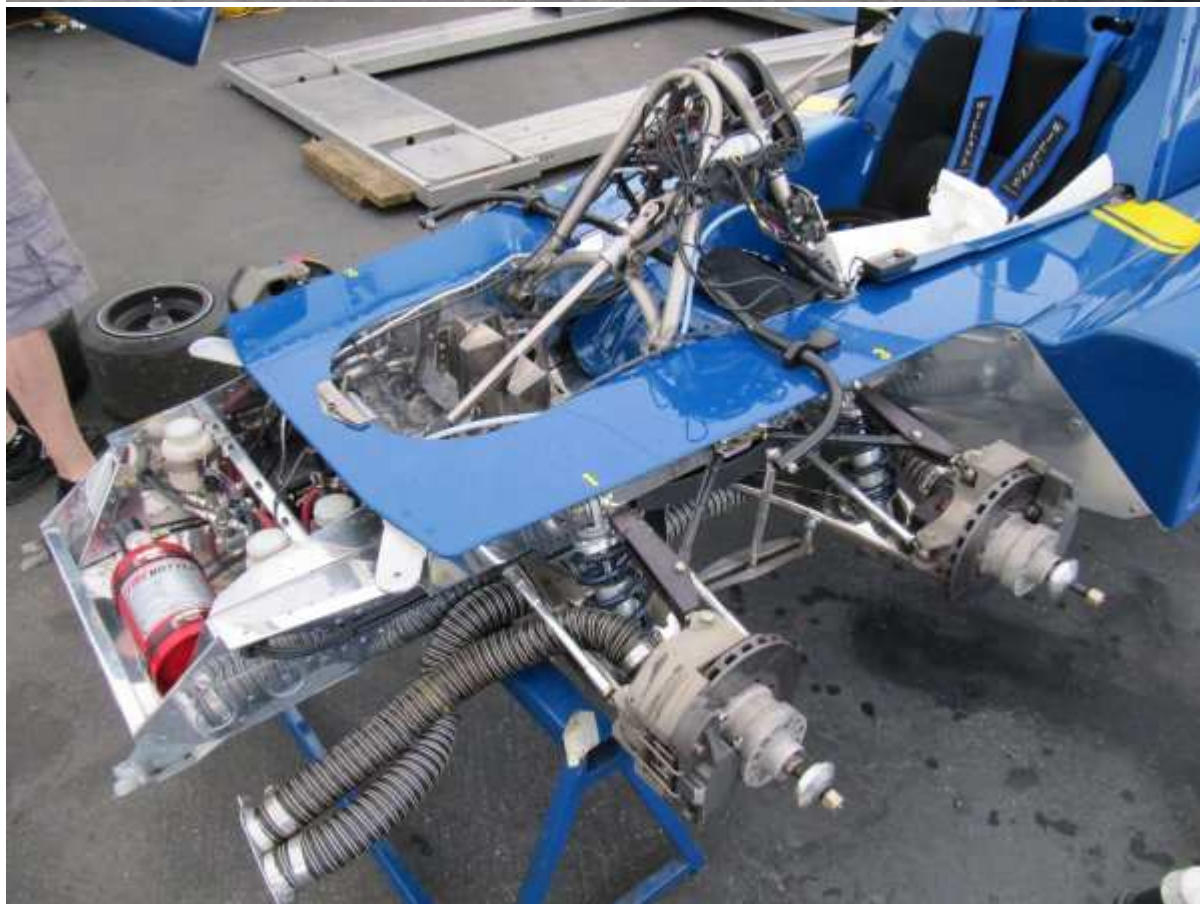
Les deux principaux furent le manque de développement des pneux avants par Good year ainsi qu'un problème récurrent de surchauffe des freins avants...

Malgré l'appui de National city bank Tyrell jeta le gant, revint à une conception classique et Gardner quitta définitivement la F1.

Quelques chassis ont été conservés, remis aux specifications de l'époque et evoluent encore actuellement en championnat historique pour le plus grand bonheur des amateurs et spectateurs...

Une époque se tournait et l'époque turbo allait pouvoir débiter...







[Comment](#)

#Posted on Monday, 03 January 2011 at 3:11 AM Edited on Friday, 21 January 2011 at 9:44 AM

A vendre M600 carbu

Je me sépare de ma monster 600 carbu..

Monster 600 carbu entièrement refaite en 2004 (peinture cadre et carrosserie), montée avec bracelets tommaselli et silencieux termi.

N'a parcouru que 1500 km depuis car utilisée en tant qu "élément de décoration", moins de 20000 km au total..

Sera vendue avec entretien complet fait (courroies, soupapes, vidange, bougies...), 3000 euros.

Pour toute information supplémentaire : 0475/75.03.30

Plus de photos ici : (copier coller dans votre navigateur)

<http://picasaweb.google.com/macadamdesmo/MonsterCafeRacer#>





[Comment](#)

#Posted on Thursday, 28 October 2010 at 7:55 AM

Edited on Thursday, 28 October 2010 at 9:42 AM

A vendre 996 piste

Je me sépare de ma 996 équipée pour la piste :

- boucle arrière monoposto alu
- araignée avant alu
- carénage polyester avec nouvelle peinture
- volant moteur super light (238 gr)
- ECU avec eprom mono-injecteur
- silencieux Termignoni avec Db killer
- Gros entretien fait (courroies, jeux soupapes, vidange, basculeurs..)
- 21.000 km, montée piste par moi-même avec seulement 60km de piste en mode "tourisme"...
- nouveaux pneus michelin pilot power PURE 2CT..

prix 5000 euros, me contacter au 0475/75.03.30

Eventuellement disposé à échanger contre un triumph Thruxton 900 carbu...





[1 comment](#)[Comment](#)**#Posted on Thursday, 07 October 2010 at 11:52 AM****Edited on Tuesday, 18 January 2011 at 11:29 PM**

Difazio 5

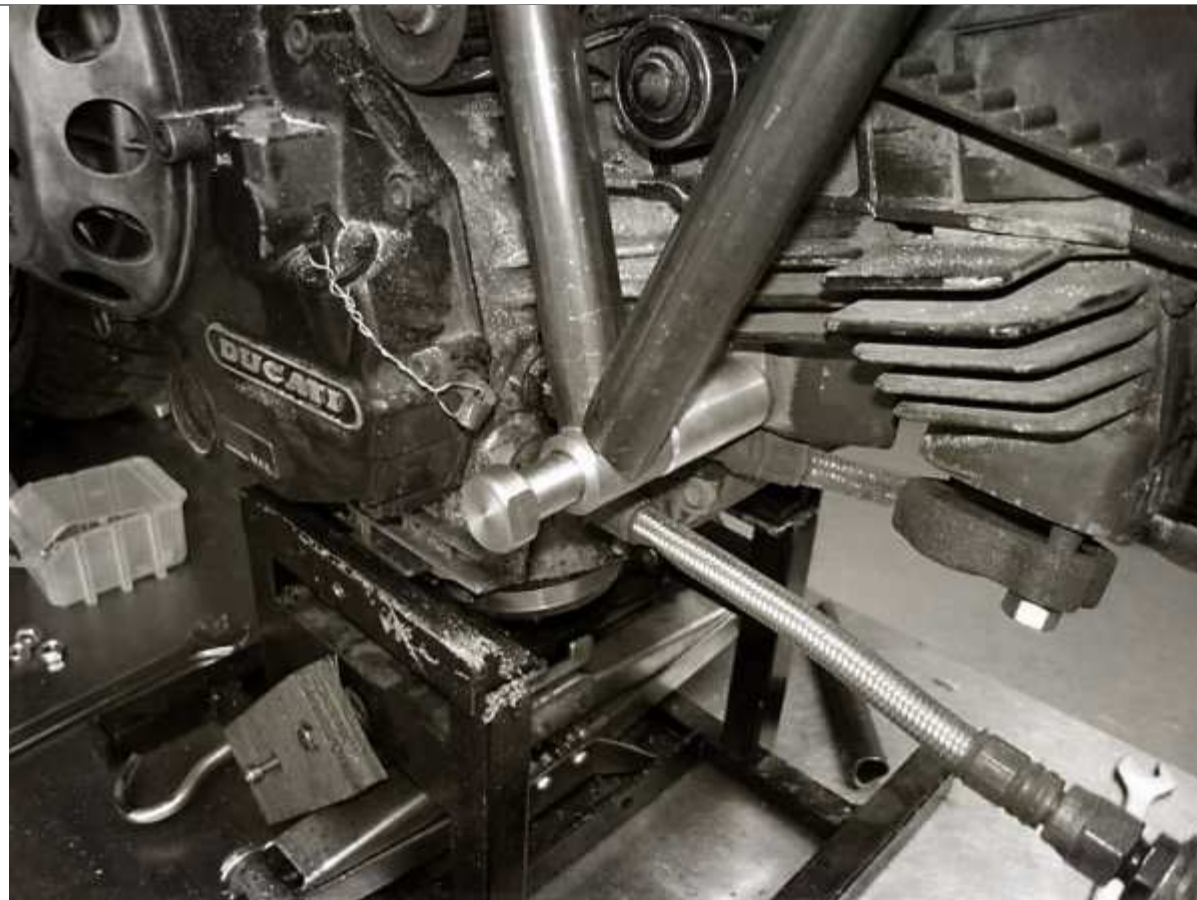
Il est temps d'appliquer la règle n°1 : pas de vrai projet sans couper et souder..

On passe donc aux modifications du cadre SS afin de lui greffer les triangles avants.
Il me reste en stock quelques longueurs de tube 25CD4S étiré, en 22x1mm, ultra léger et très résistant.., elles feront parfaitement le boulot...

On coupe, on meule, on finit à la lime manuelle, on pointe, on contrôle..... on recoupe, on re-lime, on re-pointe... et après un certain nombre d'itérations on soude...







 [Difazio](#), [hub](#), [steering](#), [Front fork](#)
[3 comments](#)

[Comment](#)

#Posted on Thursday, 13 January 2011 at 1:42 AM

Edited on Tuesday, 18 January 2011 at 6:50 AM

Difazio tribute 2

Quelques réalisations du vieux Jack afin de bien comprendre l'esprit...









 [Difazio](#), [hub](#), [Front fork](#)

[Comment](#)

#Posted on Friday, 31 December 2010 at 3:44 AM

Difazio4

Quelques détails de réalisation de la jante avant, qui est au départ une breombo 3 bâtons de guzzi V11 , achetée sur ebay pensant qu'elle était interchangeable avec les jantes monster. Comme rien n'est compatible autant la recycler intelligemment et il n'y a plus aucune arrière-pensée à en tirer des copeaux puisque la partie centrale du moyeu est complètement évidée..



Les composants principaux du moyeu sont ébauchés



Les nouveaux flasques de jantes sont prêts ainsi que les frettes de fixation des disques qui viennent d'être taillées hors tôle par une CNC plasma, pilotée via le fichier autocad. Les disques sont des brebo fontes récupérés d'une "super light" et qui seront montés flottants sur ces nouvelles frettes



Voici la jante avant terminée avec ses flasques soudés, prête à passer en peinture



 [Difazio](#), [hub](#), [Front fork](#)

[2 comments](#)

[Comment](#)

#Posted on Thursday, 30 December 2010 at 2:51 AM

Edited on Thursday, 30 December 2010 at 3:09 AM

Difazio 3

On commence les choses sérieuses avec une "vieuse" SS carbu va être utilisée comme donneuse. Les premiers organes sont implantés sur le châssis, le moyeu avant est déjà réalisé et la jante est dégrossie en usinage. A ce stade le cadre est encore intact.





 [Difazio](#), [hub](#), [steering](#), [Front fork](#)

[2 comments](#)

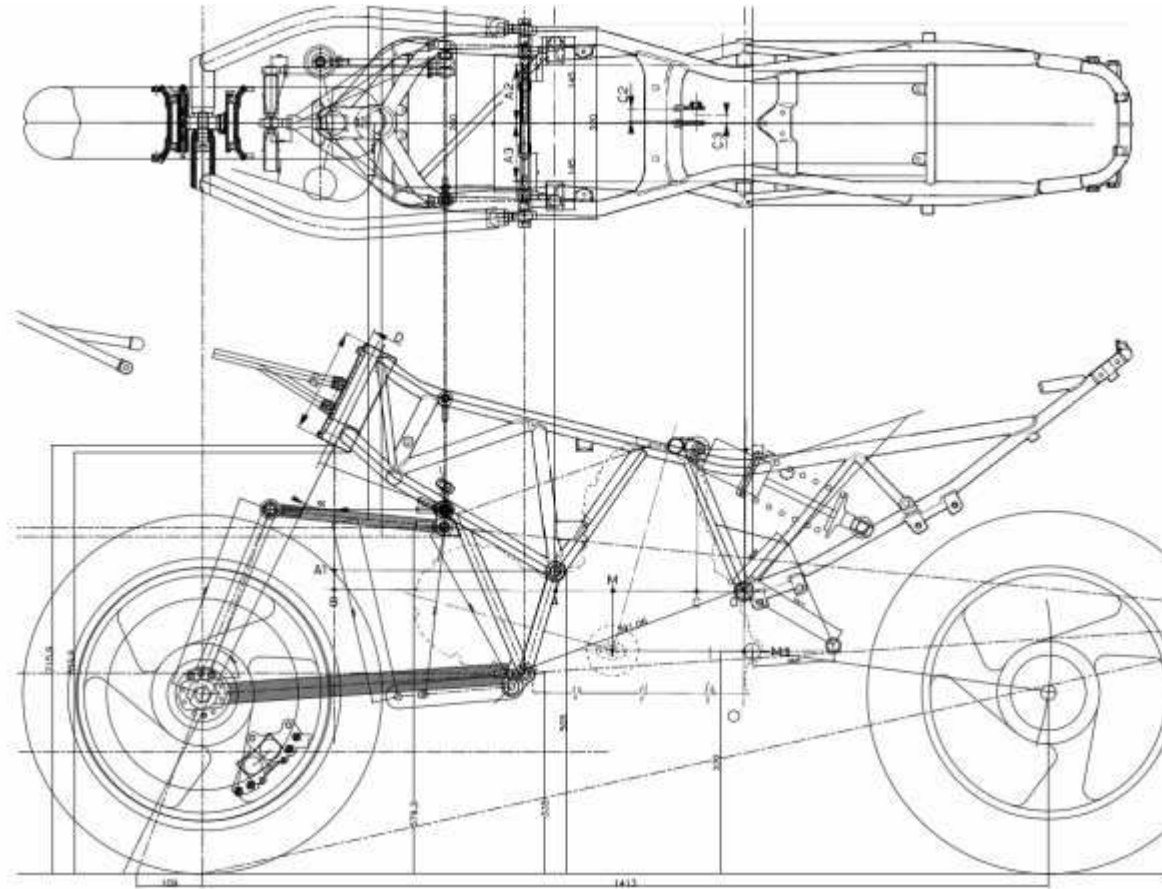
[Comment](#)

#Posted on Thursday, 23 December 2010 at 6:24 AM

Difazio 2

Pour des raisons diverses le design précédent a été mis de coté pour repartir sur un projet beaucoup plus conventionnel basé sur un chassis ducati existant....

Toutes les géométries définies précédemment ont été transférées sur ce cadre et l'entièreté du projet à été dessiné sur autocad, vis après vis et tube après tube...



 [Difazio](#), [hub](#), [Front fork](#)

[Comment](#)

#Posted on Friday, 17 December 2010 at 6:51 AM

Difazio 1

Après examen des différentes architecture possibles il a fallu définir les caractéristiques souhaitées pour le proto.

En fonction des organes mécaniques retenus et immuables comme le moteur, les roues, le BO, on commence à positionner les éléments de suspension et on peaufine les épures de suspension et de géométrie.

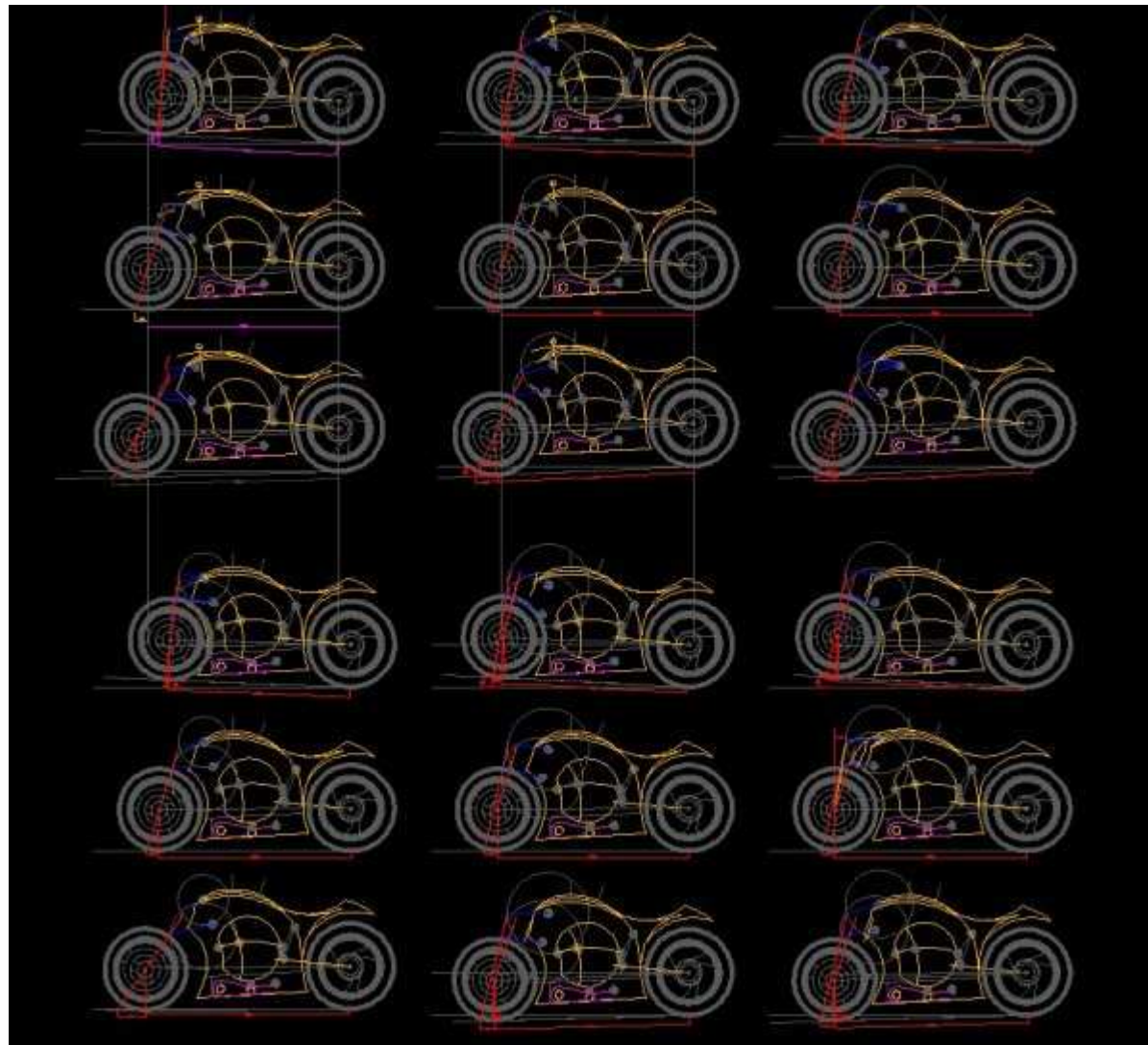
Sur DAO je positionne le chassis en assiette normale de roulage, puis en écrasant et délestent l'avant d'une valeur constante j'examine l'influence sur les épures.

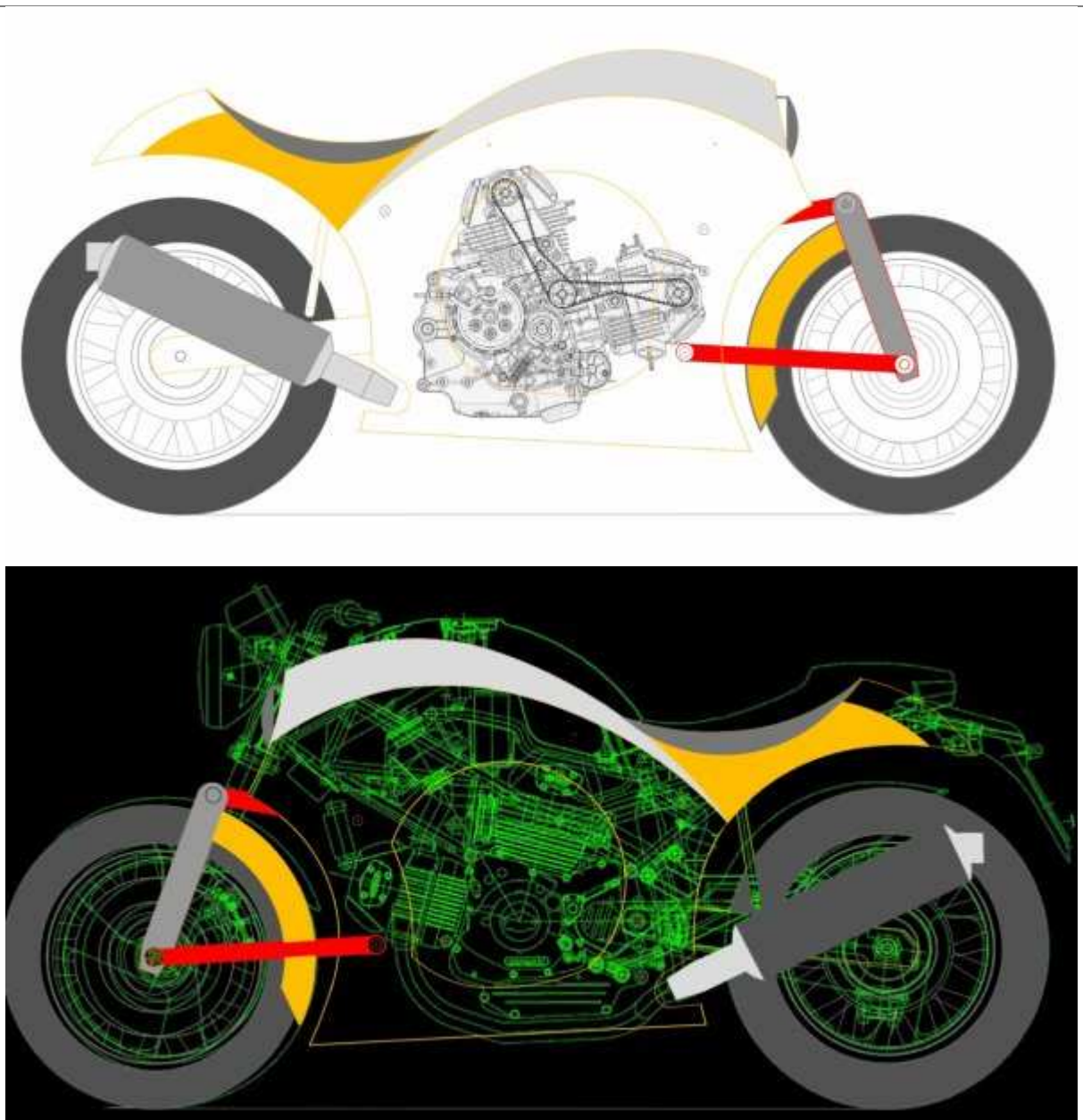
En procédant de cette manière on arrive à affiner les organes pour obtenir les variations de

géométrie souhaitées.

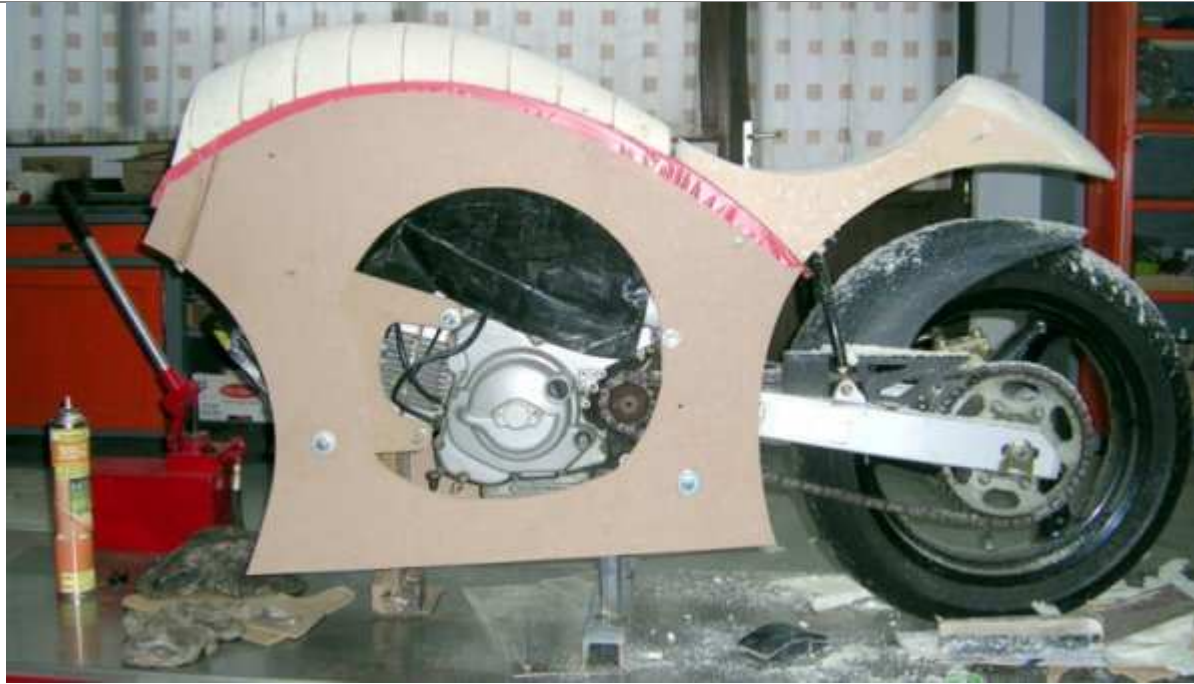
Le premier screenshot reprend différentes solutions avec leurs influence en écrasement et lège du chassis.

Les 2 photos suivantes donnent le style du proto initial basé autour du desmodue ducati et comparé au monster.





Une maquette carton/MDF/PUR a été mise en chantier pour valider les implantations....



 [Difazio](#), [hyb](#), [Front fork](#)

[Comment](#)

#Posted on Friday, 17 December 2010 at 5:16 AM

Edited on Friday, 17 December 2010 at 6:06 AM

[Previous page](#) [1...](#) [11](#) [12](#) [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#) [... 35](#) [Next page](#)

Choose a page: