

Sur la splendide piste de Châteauroux, Bruno Petiot a signé sa deuxième victoire de la saison, après une lutte sans merci avec Gérard Vacher. Cette course fut remarquable, et restera dans nos mémoires, tant par l'intensité de cette lutte sur la piste que par l'extraordinaire travail des organisateurs.

Récemment, notre Rédac' chef a consacré son éditorial aux clubs organisateurs, trop souvent décriés et critiqués par des pilotes en mal de professionnalisme. Ce problème se pose effectivement avec de plus en plus d'acuité. Aussi, pour enrayer la sinistrose qui menace, à juste titre, les clubs qui ne ménagent pas leurs efforts pour permettre l'existence des courses « de notoriété », je vais vous conter la belle histoire du M.A.S.C. (club organisateur de la quatrième manche du championnat de France classique) qui a vu ses efforts remerciés par tous les pilotes présents.

... Il était une fois une piste de province, bien située, au cœur d'un parc de loisirs, dans la bonne ville de Châteauroux. Cette piste accusait malheureusement le poids des ans, et à chaque fois qu'elle lisait Auto 8 (sa revue préférée !), et y découvrait les photos de circuits splendides, noyés de goudron frais et nantis de stands couverts, elle se morfondait d'être tracée sur un bitume au grain grossier et dévoreur de gomme. Certes, elle faisait encore la joie de tous les membres du M.A.S.C., mais à chaque fois qu'elle pensait aux 7 et 8 juin, jours où elle devait accueillir les participants du championnat de France classique, elle rougissait de honte.

Comment faire pour se parer d'une robe plus seyante. Nous étions alors au début du printemps, et cette pauvre piste comptait les jours qui la séparait de la date fatidique du 7 juin avec angoisse. Heureusement, son papa, le bon génie barbu Michel Rabille, comprit bientôt son embarras, et se fit fort de lui tailler une nouvelle robe. Malheureusement, il se rendit vite compte du coût de la parure qu'exigeait la petite piste. Non pas qu'elle ait eu des goûts de luxe, mais quand même, la note risquait d'être salée ! Aussi, le bon génie barbu prit son press-book et sa voiture RC sous le bras, et s'en alla chercher le sponsor, animal mythique qui peuple nos rêves, et qui a bien souvent la particularité de se cacher là où on ne l'attend pas.

Le 9 mai, le budget nécessaire pour l'habillage de la petite piste était réuni. En un mois (vous avez bien lu !), un goudron fin et lisse vint noyer la petite piste de bonheur ; de superbes bordures firent leur apparition, un podium couvert, des stands et un poste de chronométrage sortirent du sol ; Et le 7 juin au matin, les « accros » de la planche à roulettes eurent le bénéfice d'un tracé superbe, très technique et sélectif, situé au cœur d'un complexe de loisirs très verdoyant. La petite piste, qui avait grandi au passage, rougissait... de plaisir en entendant les compliments que lui firent, unanimes, les pilotes.

Cette belle histoire ne serait pas complète si je ne mentionnais pas la qualité de l'organi-

sation, qui fut irréprochable durant tout le week-end. Tout d'abord, quelques mots sur l'accueil : un seul exemple vous permettra d'en juger : dès notre arrivée, on nous remit un dossier (pour permettre au public de nous identifier) et on nous demande si nous voulions qu'on nous réserve une chambre d'hôtel. Quelques heures plus tard, on nous confirma la réservation en nous donnant même le numéro de la chambre ! Cet exemple reflète bien la philosophie des organisateurs : vous êtes venus pour piloter, nous on s'occupe du reste. Au nom de tous, je ne peux que féliciter et remercier Michel Rabille et son équipe pour la qualité de l'accueil. Et maintenant, place à la course.

Les engagés

Comme lors de la précédente manche, qui a eu lieu à Montluçon, seuls 28 pilotes envoyèrent leur inscription. Ce chiffre, s'il est décevant, ne me semble pas refléter le regain d'intérêt suscité par la planche à roulettes. Dans ma région, qui regroupe les ligues 7, 8 et 9, la catégorie classique est souvent la plus importante dans les courses de ligues ou en championnat régional. De plus, de nombreux licenciés, qu'ils pratiquent le TT 1/8^e, 1/12^e ou la voiture à suspensions, ne cachent pas leur intention de s'équiper de matériel « classique » pour l'an prochain. Le feront-ils ? On ne peut y répondre, mais en tous cas, cela prouve que l'intérêt pour cette catégorie existe bel et bien.

Parmi nous ce week-end, nous avons d'ailleurs la joie d'accueillir un « transfuge » de la catégorie libre, Jean-Pierre Rigal.

Le matériel

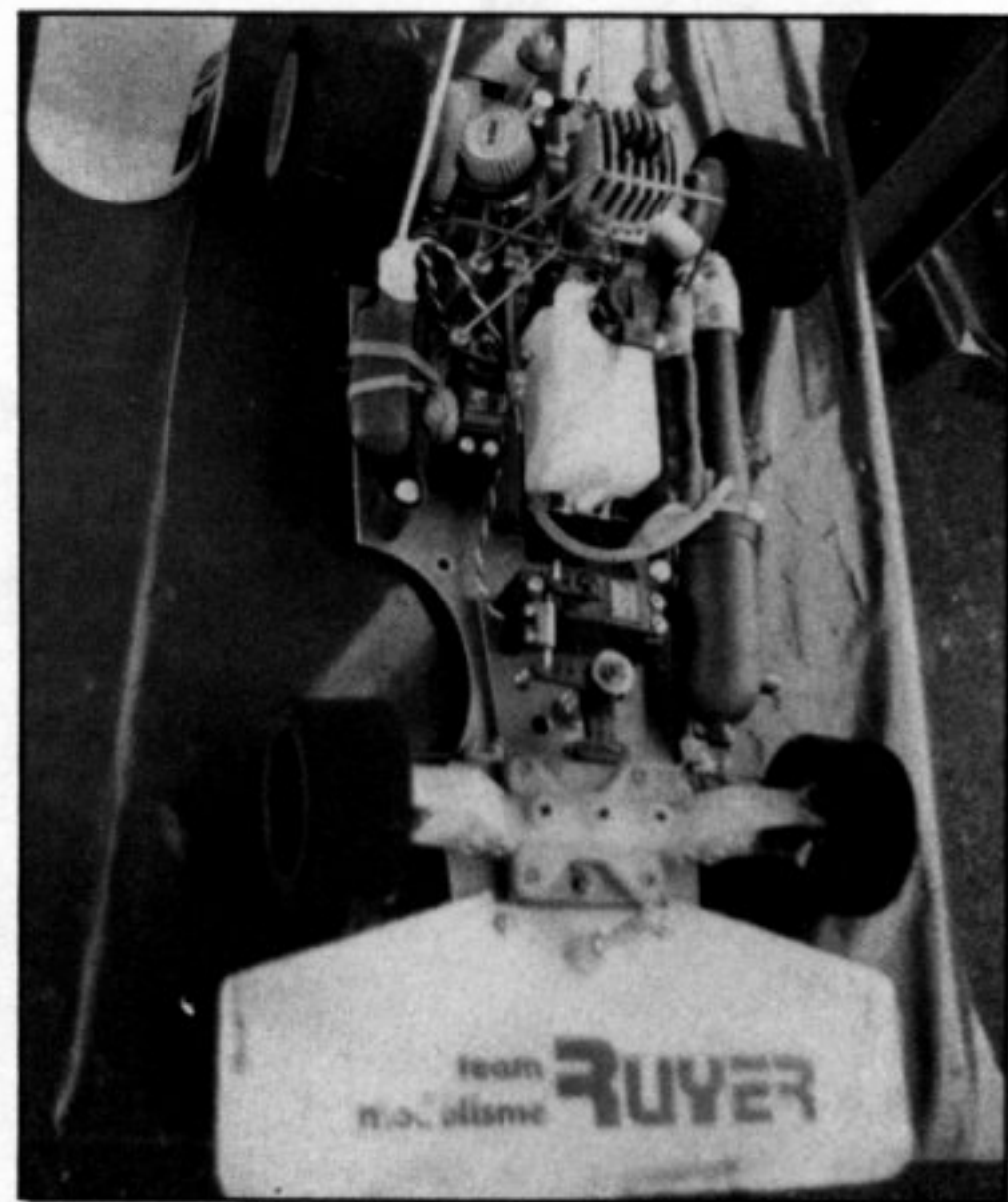
Un rapide tour des stands ne me fit découvrir que deux nouveautés. Dominique Gros avait profondément remanié son proto, en abandonnant son châssis muni d'un T oscillant à la manière de la « Schum 1/12^e, au profit d'un train avant suspendu plus classique. Enfin, il avait équipé sa voiture d'un différentiel. Malheureusement pour lui, une nuée de problèmes divers l'accablèrent tout au long du week-end. Jean-Pierre Rigal, le p'tit nouveau, avait lui équipé sa VCS d'un picco 5 transferts qui, d'après la rumeur, était préparé par J.-P. Calendreau. Ce moteur, effectivement, débordait de puissance à tous les régimes.

Parmi les astuces de préparation, qui sont fort diversifiées en catégorie classique, j'ai aperçu sur la VCS de Eu Yang Tong un démontage rapide des jantes avant, le principe étant apparemment le même que sur le train arrière. Les autres concurrents se présentaient avec un matériel inchangé par rapport à la dernière course.

Les essais qualificatifs

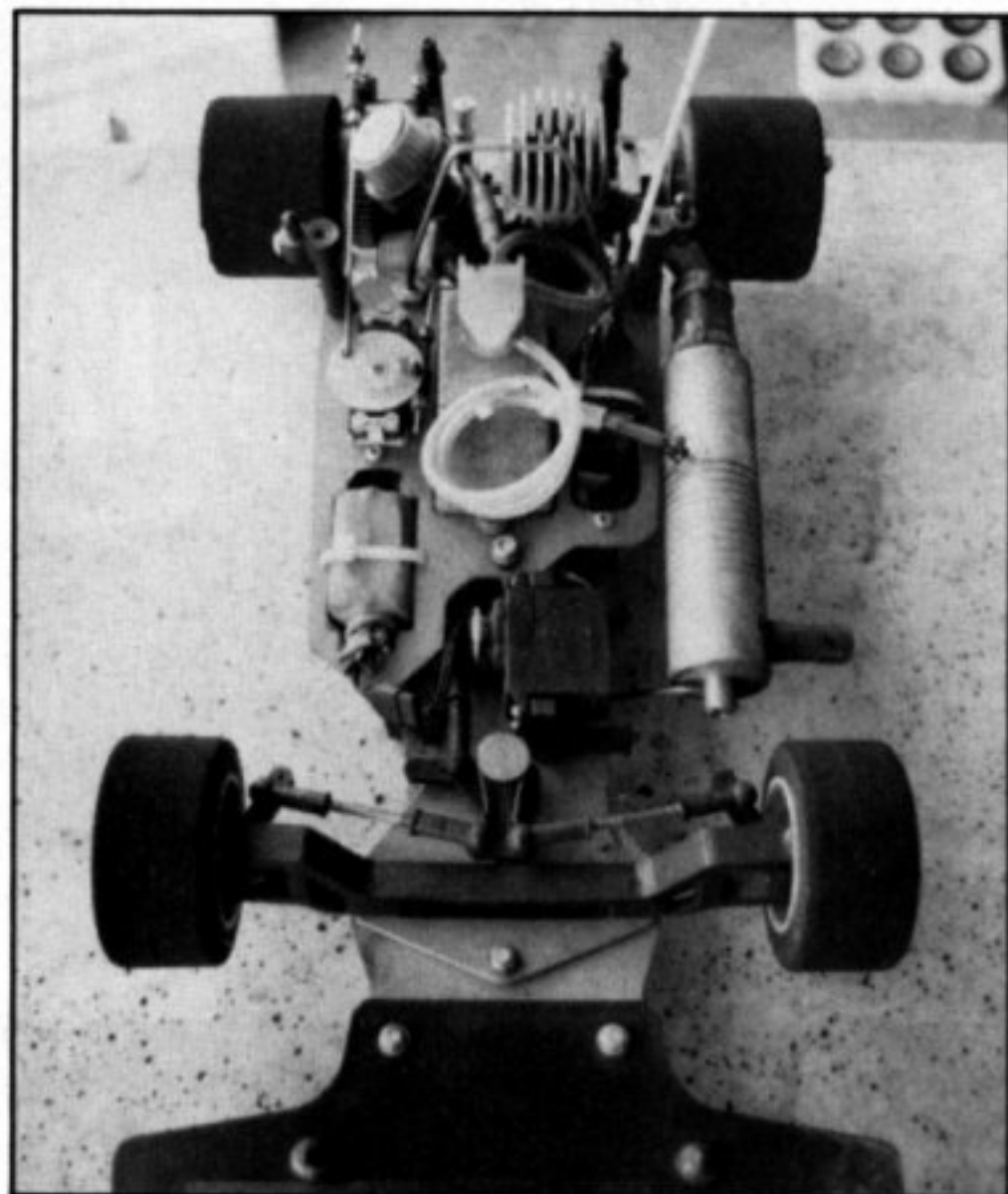
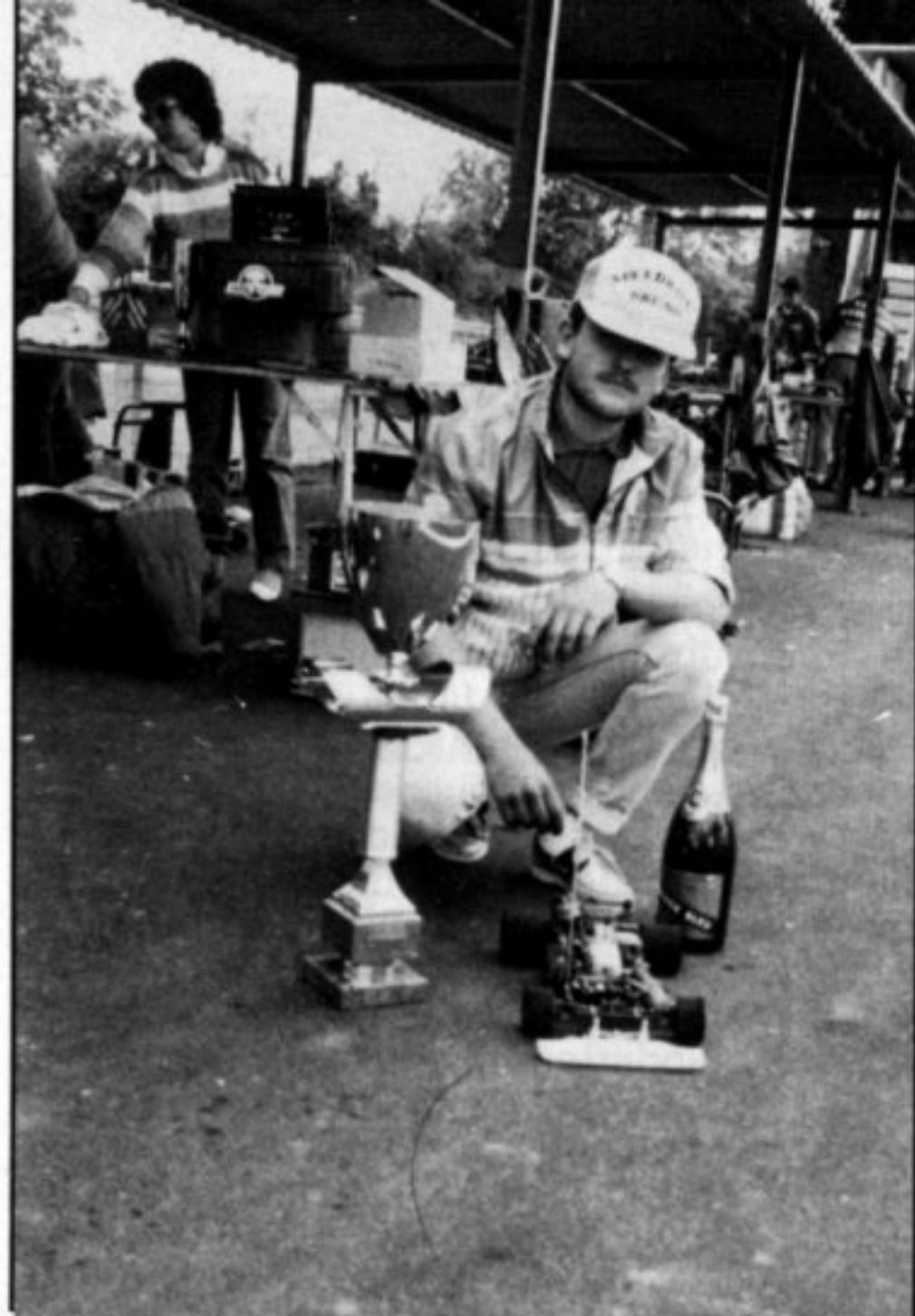
Avant que ceux-ci ne débutent, nous eûmes droit à une manche d'essais « contrôlés » (c'est-à-dire libres, mais avec la présence de ramasseurs, et un vrai départ) de 10 minutes. Cela nous permit de prendre contact avec une piste très sinueuse que, pour ma part, j'ai trouvée très difficile.

Les deux premières manches qualificatives se déroulèrent sans surprise : Vacher et Tong occupaient les deux premières places. Mais dès la 3^eème, Petiot, alors possesseur du 10^e temps, réussit un parcours sans faute. Résultat : pole position, pour 6" ! Lors de l'ultime manche, Vacher malgré un départ catastrophique, reprit son bien pour 1" !



Championna

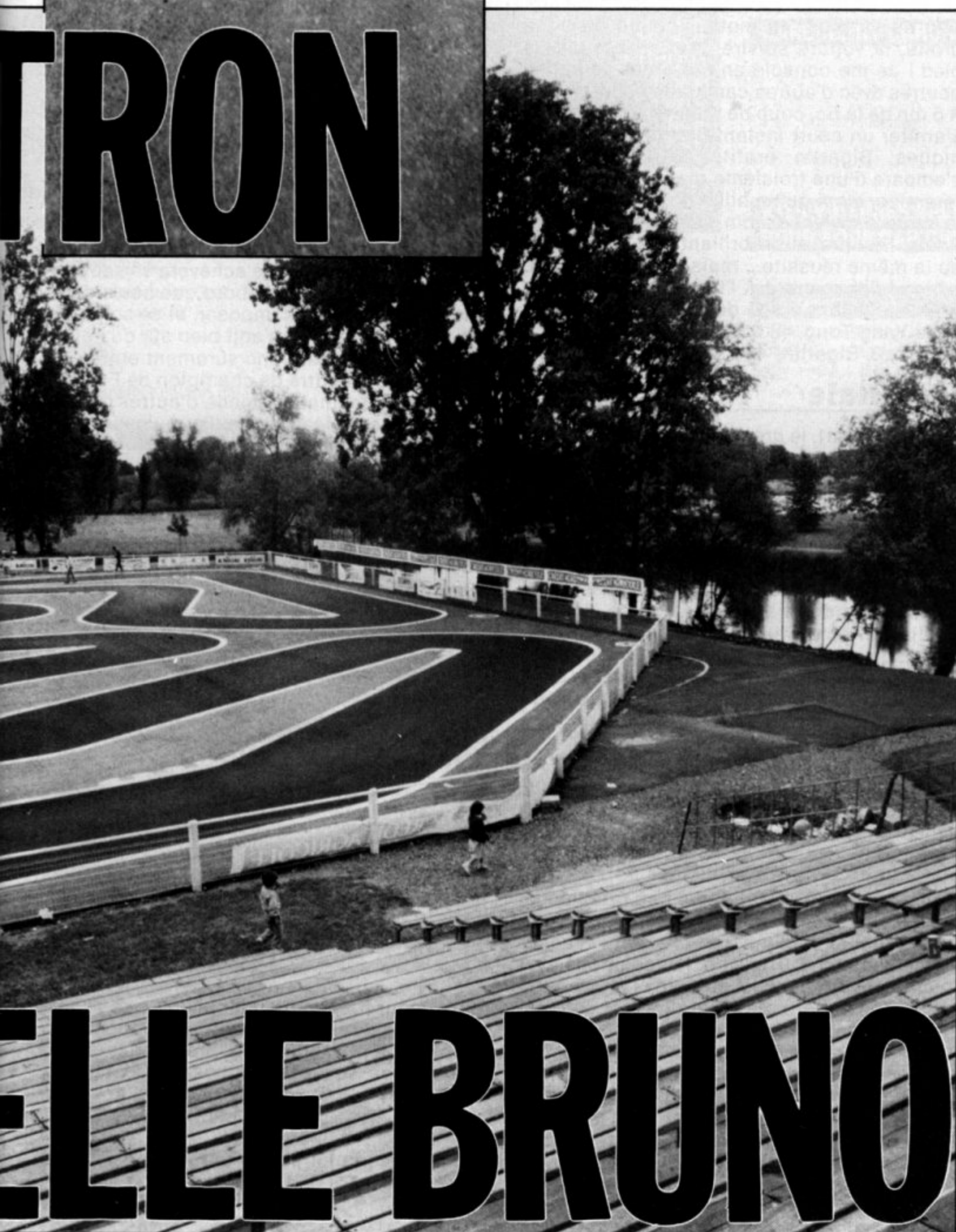




1. Les VCS ont fort à faire avec les cyclones et les Mantua.
2. Petiot et sa Mantua, un tandem performant.
3. Les Serpent Club Racer jouent placées à chaque course.
4. Le MASC avait refait entièrement la piste pour la venue des « classiques ». Une superbe réalisation.

de France classique à Châteauroux

TRON



ELLE BRUNO

Tong, accablé d'ennuis, ne put améliorer son temps acquis lors de la première manche, et se retrouva en 1/2 finale. Pallu créa la surprise en arrachant la qualification directe en finale. Mermejean, équipé d'un OPS flambant neuf, fit forte impression et réalisa un excellent troisième temps. Enfin, le « débutant » J.-P. Rigal s'acquitta fort bien de son examen de passage en s'octroyant le 7^e temps. A la fin de la journée, la hiérarchie s'inscrivait de la manière suivante :

Enfin, le samedi soir, l'ensemble des concurrents se retrouva autour d'une bonne table, comme le veut désormais une tradition ma foi fort sympathique.

Finale

1. Vacher, 13 t, 5'04"9 ; 2. Petiot, 13 t, 5'10"2 ; 3. Mermejean, 13 t, 5'12"4 ; 4. Ruyer, 13 t, 5'14"0 ; 5. Tardy, 13 t, 5'14"2 ; 6. Pallo, 13 t, 5'17"4 ; 7. Rigal, 13 t, 5'18"6.

1/2 finale

8. Euyang Tong, 13 t, 5'19"2 ; 9. Boulay, 13 t, 5'22"0 ; 10. Lougier, 13 t, 5'25"5 ; 11. Botreau, 12 t, 5'04"8 ; 12. Cagnato, 12 t, 5'07"2 ; 13. Daniel, 12 t, 5'09"4 ; 14. Luc, 12 t, 5'13"1.

1/4 finale

15. Lecour, 12 t, 5'15"8 ; 16. Bourdolle, 12 t, 5'16"0 ; 17. Gros, 12 t, 5'16"1 ; 18. Fouque, 12 t, 5'19"7 ; 19. Bigattin, 12 t, 5'22"7 ; 20. Jamart, 11 t, 5'03"4 ; 21. Dantsis, 11 t, 5'07"6.

1/8^e finale

22. Gauthier, 11 t, 5'07"8 ; 23. Chabeau, 11 t, 5'09"5 ; 24. Delaguet, 11 t, 5'18"6 ; 25. Guevel, 10 t, 4'57"4 ; 26. Vial, 10 t, 5'18"3 ; 27. Lortolary, 8 t, 4'19"8.

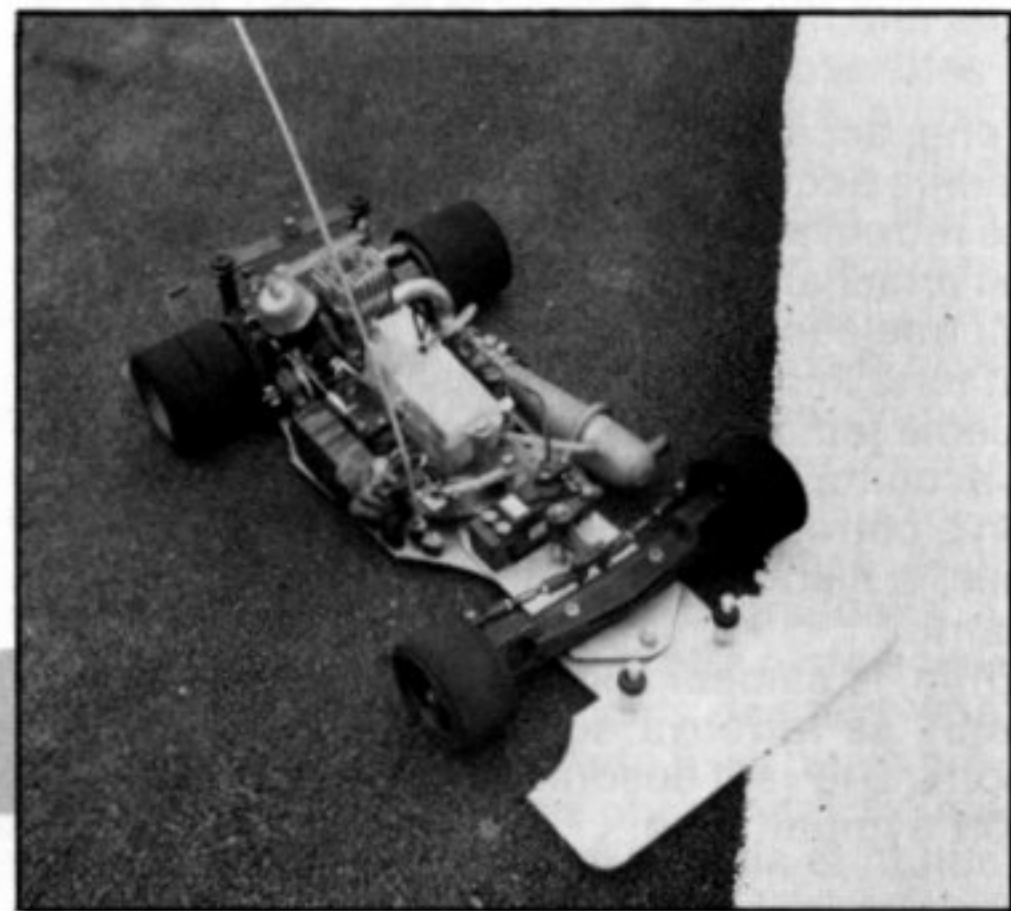
Dimanche 8 juin

Vers 10 heures du matin, le petit monde des « plancheux » envahit le circuit pour procéder à des essais libres. Par rapport à la veille, la piste était devenue furieusement adhérente, et dans les stands, la grande valse des réglages commença. Après la pose de midi, nous eûmes droit à une démonstration de dragsters et de motos radiocommandés thermiques. La catégorie « dragsters », défendue par Delaguet et Lortolary, fut assez spectaculaire et plutôt réaliste. Malheureusement, la ligne droite du circuit n'était pas assez longue pour que la démonstration soit totale. Par contre, les évolutions de la moto « Commando » (celle qui est distribuée par MRC) firent la joie du public. Enfin, un camion à l'échelle 1/8, sur une base de Rabbit TT, fit quelques tours de piste.

On voit de plus en plus des réalisations de ce style, et là aussi, une concentration de ces « mastodontes » serait assez spectaculaire. En tous cas, ces démonstrations font du bien au modélisme, car les engins présentés intriguent et étonnent les spectateurs. Ceux-ci étaient d'ailleurs particulièrement choyés à Châteauroux, car une immense tribune leur était réservée, de laquelle on voyait le circuit dans son ensemble. La visibilité y était exceptionnelle. C'est d'ailleurs de cette tribune que je vais vous conter les 1/8 et 1/4 de finale.

Le 1/8 de finale

Au départ deux absents : Gauthier et Vial. Au lever du drapeau, Chabeaud s'empare du commandement, devant Lortolary et Guevel, Delaguette, victime de ses problèmes de tenue de route, doit les laisser s'envoler tous les trois vers la qualification du 1/4 de finale. Dès la 3^e



Les Manta restent toujours aussi redoutables telle celle de Petiot.

minute, Lortolary s'empare de la tête de la course, sous les applaudissements de la foule (si, si). Derrière lui, Chabeaud et Guevel se battent comme des chiffonniers, et assurent le spectacle. Sont donc qualifiés en 1/4 de finale : 1. Lortolary, 44 t, 20'05" ; 2. Chabeaud, 43 t, 20'03" ; 3. Guevel, 39 t, 20'12".

Le 1/4 de finale

Beaucoup de clients sérieux au départ : Gros, Lecour, Fouque et Bigattin. C'est Bourdolle qui prend un départ « canon », et qui s'engouffre en tête dans le premier virage. Malheureusement pour lui, son pot d'échappement se voit privé de la précieuse durite qui le relie au moteur. Pour le pauvre Montluçonnais, un long arrêt au stand sonnera le glas de ses espoirs. Mais sur la piste, les Graupner's boys, Lecour et Fouque, qui sont ici chez eux, dirigent les opérations. Seul Bigattin viendra s'intercaler entre les deux allemandes. Dominique Gros qui tourne très fort perd successivement son étrier de frein et le contrôle de sa voiture suite à des problèmes radio. Se retrouvent donc en 1/2 finale :

1. Fouque, 47 t, 20'18" ; 2. Bigattin, 46 t, 20'16" ; 3. Lecour, 45 t, 20'30".

La 1/2 finale

L'ultime étape avant la finale ! Aïe, aïe, aïe, ça va être à moi. Sur la grille de départ je me sens tout petit, entouré de Eu Yang Tong, de Boulay, Loubier, Cagnato, Luc, Bigattin et Lecour, tous déjà au moins une fois finaliste lors des manches précédentes... sans parler de Fouque qui vient de remporter brillamment le 1/4 de



La coupe paraît trop lourde pour Petiot.

finale. Ça y est, c'est parti. Déjà, Tong prend le large, suivi comme son ombre par la voiture de Boulay. Derrière eux, c'est l'enfer de la course en peloton. Les positions changent à chaque virage, le moindre écart de trajectoire vous fait perdre deux à trois places. Après le premier ravitaillement, les choses se décanent. Tong, Boulay et Fouque mènent la danse, suivis par Bigattin, qui fait tout ce qu'il peut pour garder le contact. Derrière, les autres font... ce qu'ils peuvent, tous plus ou moins victimes d'ennuis de tenue de route. Pour moi rien ne va plus : le moteur coupe en ligne droite, la voiture survire, bref... c'est pas le pied ! Je me console en me tirant de belles bourres avec d'autres camarades d'infortune. A 5 mn de la fin, coup de théâtre, Fouque doit s'arrêter un court instant pour ennuis mécaniques. Bigattin profite de l'aubaine et s'empare d'une troisième place qu'il ne quittera plus, ainsi qu'un billet (le dernier !) pour la finale. Il revient de loin, puisque du quart de finale. Fouque, aussi brillant que lui, n'a pas eu la même réussite... mais l'heure de gloire a bien failli sonner ! A l'issue des 20 mn, les trois « repêchés » son donc :

1. Eu Yang Tong, 48 t, 20'17" ; 2. Boulay, 47 t, 20'17" ; 3. Bigattin, 46 t, 20'14".

La finale

Avant le départ, le grand favori est une fois de plus G. Vacher, mais aussi Eu Yang Tong, qui est « hyper rapide » sur ce circuit, maintenant qu'il a résolu tous ses problèmes. Et s'il parvient à vaincre le mauvais sort qui s'acharne sur lui depuis quelques courses, nul doute qu'il peut créer la surprise. Tiens, le bruit des moteurs semble diminuer... que se passe-t-il ? A l'initiative du directeur de course, chaque finaliste effectue, au ralenti, un tour de représentation, ceci à l'attention des spectateurs, bien sûr ! Cette petite mise en scène a, je crois, fait autant plaisir aux spectateurs qu'aux pilotes, qui sortent de l'anonymat. Encore un « plus » à mettre à l'actif du M.A.S.C...

Maintenant, les régimes moteurs vont en s'amplifiant, et la grille de départ est déjà formée. Au lever du drapeau, Vacher, le « pole position man », rate complètement son départ, se fait « bousculer » et achève sa première ligne droite... dans les grillages.

En tête, Bruno Petiot lui, n'a pas raté l'occasion. Le deuxième est Ruyer, suivi de Tong déjà 3^e ! La Cyclone de « Ayrton » Vacher ferme la marche. Très vite, les positions évoluent, et Tong, qui survole les débats, s'échappe en tête. Sa prestation est éblouissante, il tourne vraiment un ton au-dessus des autres. La preuve ? alors que Petiot, Ruyer et Vacher alignent des tours en 22", il se permet d'évoluer aux alentours de 20" au tour ! Les chiffres parlent d'eux-mêmes ! Mais revenons à la bataille qui fait rage sur la piste : Petiot est second, suivi de très près par Ruyer, Vacher remonte, mais péniblement. Son départ raté et la sortie de route qui s'ensuit ont sévèrement endommagé sa carrosserie, qui vient

de temps en temps brider le châssis. De plus, ses arrêts aux stands pour effectuer les pleins sont trop longs. La faute en incombe au mécano (c'est moi !) et à cet énergumène de bouchon de réservoir qui ne se referme que si on le frappe. Ce genre d'incident montre l'influence des petits détails sur un bon résultat, et nous rappelle à tous la glorieuse incertitude du sport automobile (ce n'est pas de moi !). Mais l'abus de citations m'éloigne de la piste, où pourtant il se déroule des événements fort intéressants. D'abord Tong a interrompu son festival, car le pot d'échappement de sa VCS semble fort épris de liberté. Il devra observer plusieurs longs arrêts pour le refixer. C'est donc Petiot que l'on retrouve en tête de la course. Derrière lui, Ruyer et Vacher n'amuse pas le terrain, mais subissent sa loi. Tous les trois sont groupés dans le même tour, et bien souvent roue dans roue. Mais le pilote de la Manta ne se laisse pas impressionner, et contrôle toutes les attaques de ses adversaires. Vacher s'impose à Ruyer, mais lui aussi échoue face à Petiot. Derrière ce trio, Bigattin, Tardy et Boulay en décrochent pour la 4^e place. Les quatre dernières places sont occupées par Tong, Mermejean, Rigal et Pallu, qui rivalisent de malchance. C'est à celui des quatre qui en aura le moins. Tong, pour une fois, n'est pas le plus accablé, et sauve une 7^e place peu représentative de sa valeur. Les dernières minutes ne donnent lieu à aucun coup de théâtre. Petiot franchit la ligne d'arrivée en grand vainqueur, devant Vacher et Ruyer.

Quels enseignements tirer de cette course, et de ce championnat qui s'achèvera en septembre, à Ampuis ? Tout d'abord que seuls deux pilotes ont réussi à s'imposer, et se sont partagés les victoires. Il s'agit bien sûr de Petiot et de Vacher. C'est donc sûrement entre eux que se jouera le titre de champion de France, bien que mathématiquement, d'autres pilotes tels que Mermejean et Boulay puissent être « couronnés ».



Les finalistes.

Classement :

1. Petiot, 74 t, 30'00"5 ; 2. Vacher, 74 t, 30'15"3 ; 3. Ruyer, 74 t, 30'18"2 ; 4. Bigattin, 69 t, 30'23"8 ; 5. Tardy, 68 t, 30'21"5 ; 6. Boulay, 67 t, 30'09"5 ; 7. Tong, 64 t, 30'51"8 ; 8. Mermejean, 62 t, 30'15"3 ; 9. Rigal, 57 t, 30'02"0 ; 10. Pallu, 50 t, 30'17"2.

Enfin, pour tirer un premier bilan de ce championnat, je dirai qu'il est prometteur pour l'an prochain. Il me semble qu'il fait parler de lui, et qu'il soit en train d'imposer la catégorie classique comme une alternative valable à la catégorie libre pour les pilotes désireux de s'amuser à faible coût. Je suis peut-être optimiste, mais je lui prédis un avenir teinté de rose !

Nicolas Daniel