

Championnat de France 1/12 électrique 1987

La seconde manche du championnat de France 1/12 électrique s'est déroulée les samedi 28 février et dimanche 1^{er} mars, dans la banlieue de Lyon, à Saint-Fons plus exactement.

Le CERCL (Club Electric Racing Car Lyonnais) disposait, pour la circonstance, d'une superbe salle de gymnase, mise à disposition dès le vendredi soir par la municipalité. La moquette verte avait subi une petite cure de jouvence — en l'occurrence un super-nettoyage, merci M. Lamure — et voyait également ses mensurations augmentées : 14 x 24 m. Balisage en cornières blanches, très visibles d'une faible hauteur et plots en plastique armé, made in Marmande.

Le tracé, très agréable à droite des pilotes, devenait moins « roulant » dans sa partie gauche. L'accroche fut correcte, peut-être même un peu trop, mais surtout constante. Côté comptage, aucun problème, grâce à l'équipe du MRCC qui s'occupa de tout avec la plus grande maîtrise et que nous remercions tous vivement. De plus, ce club avait eu la gentillesse d'apporter le panneau d'affichage AMB, permettant aux spectateurs — venus nombreux — de suivre la position des voitures durant les courses. La procédure des départs séparés, maintenant toujours utilisée en course nationale, permis, lors des qualifications d'éviter tout accrochage. Les numéros des pilotes de chacune des manches avaient été déterminés en fonction de leurs résultats à la coupe de France, la dernière course 1/12 nationale en date.

Le matériel

La fréquence des courses 1/12 et 1/10 électrique réduit considérablement ce chapitre au début de chaque reportage. Sur quelques Corolly parisiennes, on pouvait noter un système de direction à un seul point d'ancrage au niveau du sauve-servo, ce qui provoque un braquage « spécial ». La roue extérieure tourne plus que celle située à l'intérieur. Sur la piste, la voiture est plus précise et rentre très fort en virage. J'ai vu beaucoup de carrosseries japonaises Kyosho. Parmi les moteurs standard, quelques nouveaux Demon dans le camp lyonnais, décalés d'origine et avec une excellente cage. En modifié, quelques bobinages progressifs personnels, la seule marque les commercialisant étant Peak Performance (California — Etats-Unis). Rick Howarth, l'essayeur mai-



Traditionnelle photo de famille des finalistes A catégorie « standard ». Cachard se voit sacré champion de France.

son, a prouvé, aux championnats du monde, que les « PP » poussaient fort ; A suivre.

Catégorie standard

Seulement treize pilotes concouraient cette année. C'est vraiment peu, mais les favoris sont là, tous sauf un, Patrick Le Stum. Domage. Bref, passons donc aux qualifications, pour assister à un superspectacle donné par A. Chabert : 34 t à toutes ses manches, une voiture impeccablement réglée, et au bout la pole ! Malgré tous ses efforts S. Cachard ne put absolument rien faire et se retrouvera second sur la grille finale. Juste derrière, S. Maillard, suivi par P. Vercaigne et F. Veysseyre, venu de Nîmes refaire un peu de piste. Sa Kyosho Plazma marchait d'ailleurs fort bien, le pilotage faisant le reste. A 3", on retrouvait J. Dubout, pour sa première finale A nationale, puis Bellois et Gense.

La finale A : une lutte fantastique, dont l'intensité est difficile à traduire sur le papier, allait s'engager entre Chabert et Cachard. Dans la première manche, Chabert prend la tête. Maillard ne démarre pas, moteur bloqué, c'est devenu une spécialité à Lyon. Cachard prend un mauvais départ, laissant le champ libre à Vercaigne qui essaie tant bien que mal de suivre le leader. Bellois part en retard. Dans la seconde manche, Cachard part cette fois en tête, alors que Dubout et Gense abandonnent. Mais Chabert ne laisse planer aucun doute sur ses intentions et repasse en tête à 1'30" de course, prenant même un tour à la voiture n° 2.

Troisième manche : d'incompréhensibles problèmes de fréquence vont perturber cette manche. Il faut dire que les huit pilotes sont en 41 MHz et que les moteurs standard très décalés doivent parasiter au maximum. Dubout sera le plus touché par ces problèmes, ainsi que Veysseyre (décidément, le récepteur Monza Micro...). Cachard finira en tête, devant Maillard à moins d'un tour. A

l'issue de l'addition des deux meilleures manches Chabert sera déclaré vainqueur. C'est malgré tout S. Cachard qui sera sacré champion de France en catégorie standard pour cette saison. Jamais standard n'avait tourné aussi vite !!!

Finale B : elle sera dominée par E. Bernard, suivi dans un mouchoir par Sauvat et Jury, puis Germain et Jarillot. Une manche lyonnaise, quoi !

Catégorie modifié

22 participants. Les experts grossissent les rangs et il y aura cinq séries, chaque pilote disposant de trois manches de qualification. D'entrée, J. Rosas signe son meilleur temps, un bon 37 tours en 8'02"2. Suivi par Fraisse et Blandin. G. Bohdanowicz, dans sa dernière manche, passe quatrième ravissant la place à Cachard. Puis viennent, Lafond, Fraïoli et Chabert. Se retrouvent en finale B « de justesse », dans le bon sens du terme, Tisné et Maillard, qui effectuèrent des temps en finale qui auraient pu... A signaler une superbe troisième manche de J.-M. Fraisse, écourtée à 7' et des poussières ! D'ailleurs, pas mal de pilotes furent vraiment juste, juste en autonomie, cherchant toujours plus de puissance.

Les finales : la finale C : Fort de sa première place sur la grille C. Lacoste sèmera tout le monde, sauf Bellois qui suit à moins d'un tour. Belle seconde manche de Bernard et une belle lutte entre Sauvat, Jury et Germain. Bellois ne pourra défendre sa seconde place dans cette manche.

La finale B : on distingue trois groupes différents : Maillard, Tisné, très puissant : Guimard, Vercaigne, bien remonté, et Gense, Grenier, Dubout, qui se battirent bien pendant 8'. Veysseyre, toujours aux prises avec son récepteur abandonne très sportivement, afin de ne pas gêner ses adversaires. Dans la seconde manche, Maillard mettra tout le monde d'accord, avec presque un tour d'avance. Vercaigne ne finira pas les 8'. Un

très haut niveau pour ces deux manches. Du beau spectacle !

La finale A : Première manche : au départ, l'ordre des qualifs est respecté : Rosas, Fraisse, Blandin, puis Lafond qui a jeté Bohdanowicz au départ. Chabert manque un peu de chevaux et ne pourra remonter sur Fraïoli. A 8' Rosas a passé les 38 tours. Fraisse et Blandin sont à 37 tours, suivis par Bohdanowicz et Cachard à 36 tours. Lafond ne réussit pas à terminer.

Deuxième manche : superbe départ, sans carton, et on assiste à quelques « inversions » de position : Fraisse devance Rosas et Bohdanowicz, non accroché cette fois. Blandin a de nouveau des problèmes de survirage à gauche et laisse passer tout le monde. Fraïoli s'offre un magnifique envol en bout de la ligne droite. J.-M. Fraisse se détache et à 3' possède 1/3 du circuit d'avance sur Rosas. A 5'30" de course, alors que Cha-

bert s'écarte bien pour laisser passer les deux voitures de tête il n'en est pas de même pour Lafond qui bouchonne complètement et à plusieurs reprises devant Fraisse. Rosas repasse donc en tête. L'énerverment — bien compréhensible — aidant il se produit alors un incident sous forme d'un règlement de comptes entre Fraisse et Lafond. Bref, on oublie très vite cela qui ne peut qu'être préjudiciable à notre sport et l'on passe à la dernière manche.

Troisième manche : suite à l'incident signalé ci-dessus, J.-M. Fraisse ne prend pas le départ, Rosas s'empare du commandement avec Blandin dans ses roues. A leur poursuite, mais à plus d'une ligne droite, Bohdanowicz. Rosas à 3' se détache et Bohdanowicz repasse Blandin à environ 5' de course. Le pilotage de tous les ténors est parfait et les ramasseurs n'ont vraiment plus rien à faire. Dans le dernier tour, après que le top

final ait retenti, Bohdanowicz, juste en autonomie, ne résiste pas à la pression et se jette dans le virage précédant la potence de comptage, laissant filer la seconde place au profit de Blandin. Une fois de plus, J. Rosas remportait donc le titre de champion de France en modifié.

Comme c'est l'habitude à Saint-Fons, tous les participants reçurent de splendides coupes, avec champagne pour le vainqueur, le tout très sympathiquement remis par les personnalités de la ville. Bien entendu, les trois vainqueurs du concours de carrosseries : G. Bohdanowicz, J.-M. Fraisse et L. Tisné en emportèrent une de plus, bien méritée.

Il me reste à remercier chaleureusement tous les sponsors : Drastic, les magasins lyonnais de modèles réduits et la ville de Saint-Fons qui avait fait le maximum afin que ce championnat se déroule dans les meilleures conditions.

Denis Blandin

CHAMPIONNAT DE FRANCE MODIFIÉ 1/12 ÉLECTRIQUE FINALE A

Nom	Voiture	Moteur et bobinage	NB tours et Ø fils	Accus et série	Pneus AV	Pneus AR	Variateur	Rapport et Ø pneus	Carrosserie
Rosas	Corally	Kyosho vert	26 t	Drastic (QA/QE)	Ufra TS	TRC vert	Novak 1	24/100 Ø 51	TOJ
Blandin	Schumacher	PK	24 t quad.	Drastic (QA)	TRC vert	Ufra TS	Novak 1	22/96 Ø 50	TOJ Schum
Fraisse	Corally	Drastic	26 t triple	Drastic (QE)	TRC bleu	TRC vert	Sanwa	24/100 Ø 50	TOJ Corally
Bohdanowicz	Corally	Drastic	25 t triple	Drastic (QE)	Ufra TS	Ufra TS	KO Propo RM 7 fet	22/96 Ø 50	Kyosho BW
Fraïoli	Corally	Cage Indy	Quad	AMR 91 Sanyo (PF)	Ufra TS	Ufra TS	CS	11/48 Ø 52	TOJ Asso
Cachard	Corally	PK	24 t quad	Parma (QB)	TRC vert	Asso vert	CS	35 mm	TOJ Asso
Chabert	Corally	Reutech	26 t triple	Drastic (QG)	Ufra TS	Ufra TS	Twin star	23/95 Ø 50	Schum TOJ
Lafond	Schumacher	Reedy Bleu		Drastic (QG)	Asso vert	Asso vert	Résistance	12/48 Ø 50	Schum TOJ

Finale A modifié Championnat de France 1/12^e Lyon

Noms	1 ^{re} manche	2 ^e manche	3 ^e manche	Total
Rosas	38 t 8'08"4	38 t 8'08"2	38 t 8'09"9	76 t 16'16"6
Blandin	37 t 8'11"2	36 t 8'11"5	37 t 8'07"4	74 t 16'18"6
Fraisse	37 t 8'03"3	37 t 8'16"5	—	74 t 16'19"8
Bohdanowicz	36 t 8'03"2	36 t 8'04"4	37 t 8'09"5	73 t 16'12"7
Fraïoli	35 t 8'13"8	35 t 8'01"6	36 t 8'05"4	71 t 16'07"0
Cachard	36 t 8'10"2	34 t 8'01"8	35 t 8'02"9	71 t 16'13"1
Chabert	34 t 8'11"2	35 t 8'04"8	35 t 8'03"3	70 t 16'08"1
Lafond	31 t 6'58"3	—	35 t 4'22"5	66 t 15

Finale A standard Championnat de France 1/12^e Lyon

Noms	1 ^{re} manche	2 ^e manche	3 ^e manche	Total
Chabert	35 t 8'06"6	35 t 8'04"2	31 t 8'00"9	70 t 16'10"8
Cachard	34 t 8'01"2	34 t 8'05"0	35 t 8'11"2	69 t 16'12"4
Maillard	—	33 t 8'05"5	34 t 8'10"4	67 t 16'15"9
Vercaigne	32 t 8'00"3	33 t 8'09"1	33 t 8'09"5	66 t 16'18"6
Veysseyre	33 t 8'00"5	32 t 8'04"5	30 t 8'14"4	65 t 16'05"0
Bellois	29 t 8'03"3	32 t 8'02"1	33 t 8'10"0	65 t 16'12"1
Gense	31 t 8'07"7	20 t 8'15"2	30 t 8'05"5	61 t 16'13"2
Dubout	32 t 8'03"7	1 t 8'09"6	11 t 4'14"5	43 t 12'18"2

Toujours les mêmes en « modifié » et une fois de plus J. Rosas est champion de France. Pourtant la concurrence est de plus en plus vive.



Finale B modifié

1. Maillard ; 2. Tisné ; 3. Guimard ; 4. Vercaigne ; 5. Dubout ; 6. Grenier ; 7. Gense ; 8. Veysseyre.

Finale C modifié

1. Lacoste ; 2. Bernard ; 3. Sauvat ; 4. Germain ; 5. Jury ; 6. Bellois.

Finale B standard

1. Bernard ; 2. Sauvat ; 3. Jury ; 4. Germain ; 5. Jarillot.