

# Championnat de France classique à Angoulême



34

*Une belle piste, un plateau de pilotes sympathiques... Le championnat de France classique réunit tous les atouts pour passer un bon week-end de compétition.*

## LE RETOUR EN FORME DE VACHER

***C'est sur le joli circuit de l'ARCA que s'est déroulée la première manche du championnat de France classique. Pour sa deuxième année d'existence, celui-ci semble confirmer tous les espoirs mis en lui. Un plateau plus conséquent que l'an dernier, un niveau de plus en plus relevé, mais une ambiance toujours aussi sympathique. Si vous ajoutez à cet attirant mélange une organisation quasi parfaite, une piste agréable et une course passionnante, vous n'êtes peut-être pas loin de la formule idéale !***

L'ARCA dispose d'une piste permanente assez réussie : plate, au goudron fin, elle n'est pas sans rappeler celle de Châteauroux par certains aspects. Les stands couverts entourent un large podium, et la place ne manque pas. Enfin, la zone des ravitaillements est assez réussie, puisque assez large et offrant une bonne visibilité. Pour l'organisation d'une telle course, les membres du club avaient reçu le renfort de nombreux clubs de la région, tant en matériel qu'en disponibilités humaines. Ce bel exemple d'entraide mérite d'être souli-



gné. Pour achever ce chapitre, il faut souligner le juste milieu qu'ont trouvé les organisateurs entre décontraction et fermeté : les pénalités furent appliquées avec justice et impartialité, et les concurrents concernés réagirent la plupart du temps avec bonne humeur. La course s'est donc déroulée dans un bon esprit, et ça, c'est toujours très agréable.

## **Le tour du paddock**

45 pilotes inscrits, 42 présents : par rapport à l'an dernier, le plateau d'étoffe. Ce nombre est encourageant si l'on tient compte du fait que géographiquement cette piste était très excentrée, et que certains animateurs habituels de ce championnat étaient absents pour l'occasion (Royer, Pallu, Gabolde...). Enfin, voyons un peu les prétendants au titre : outre les habitués tels que Petiot, Tong, Tardy, Mermejean et bien d'autres, on enregistrait le retour de Vacher, bien remis de son accident de voiture, et les conversions à la « planche à roulettes » de Molat, et de Collardelle. On ne présente plus ce dernier qui, passé du TT, se montrait très heureux de l'ambiance qui régnait sur le circuit. Enfin, certains pilotes qui s'étaient déplacés à Ampuis, en fin de saison 86, pour s'essayer en championnat national, se sont décidés à



*C'est parti pour trente minutes de lutte intense.*

*Collardelle arrose sa première coupe en catégorie classique.*

effectuer une saison complète : c'est le cas de Vigny, et d'une sympathique équipe de pilotes venant de Marignane.

## **Classicisme dans le classique**

Cette année, les VCS ne sont plus les plus nombreuses. Voici un tour d'horizon marque par marque.

**Manta** : la championne de France est toujours aussi peu représentée, et mis à part Petiot, seuls Velvindron et Garrigou pilotent la belle italienne. On se demande vraiment pourquoi il y a si peu, car son rapport compétitivité/prix est des plus alléchants. En tout cas, il n'y a pas de grande nouveautés sur les

châssis. Petiot a modifié certains petits détails, mais globalement, sa voiture est dans une configuration semblable à celle de l'an dernier : le disque de frein est maintenant en époxy, le train avant est équipé d'un démontage rapide des fusées (!) et la répartition des masses est modifiée par l'adjonction de poids sur le train arrière.

**SG VCS** : il y en a encore beaucoup, et elles sont pour la plupart sans modification. Mermejean a équipé la sienne d'une jolie platine radio, et Tong a conservé la contre-platine (supportant le train avant) des débuts, c'est-à-dire la longue, sur laquelle est fixé le réservoir.

**Serpent** : beaucoup de pilotes lui ont fait confiance, mais tous l'ont modifié. La plus originale : celle de Vial : châssis et platine en carbone, plus de train avant oscillant. La plus belle : celle de Vigny : train avant en nylon blanc personnel, platine en métal poli, paliers reliés entre eux par une entretoise, moteur équipé d'une culasse anodisée rouge. Tardy a conservé sa voiture de l'an dernier, simplement en retouchant le train avant.

**Cyclone** : la voiture française est enfin produite. Sept voitures présentes, dont une aux mains de Molat. Par rapport à l'an dernier, elle se distingue par l'adjonction d'un différentiel autobloquant. Mais celui-ci allait vite révéler des faiblesses : insuffisamment mis au point, il rendait les voitures trop délicates à piloter, ou alors ne fonctionnait pas du tout.

En fait, il apparaît que le traitement thermique des pièces le constituant n'est pas complètement maîtrisé. De fait, la constance dans la production est pour l'instant impossible. Conscient du problème, Vacher a décidé de remplacer tous les différentiels des voitures déjà vendues par un système classique à pignons, et ce, bien entendu, gratuitement. Pour le dimanche, les différentiels furent bloqués en axes rigides.

**Delta** : Lortolary est bien sûr fidèle au poste, avec sa voiture fétiche. Cette voiture se distingue toujours par un très bon comportement et apporte une note d'exotisme à ce championnat.

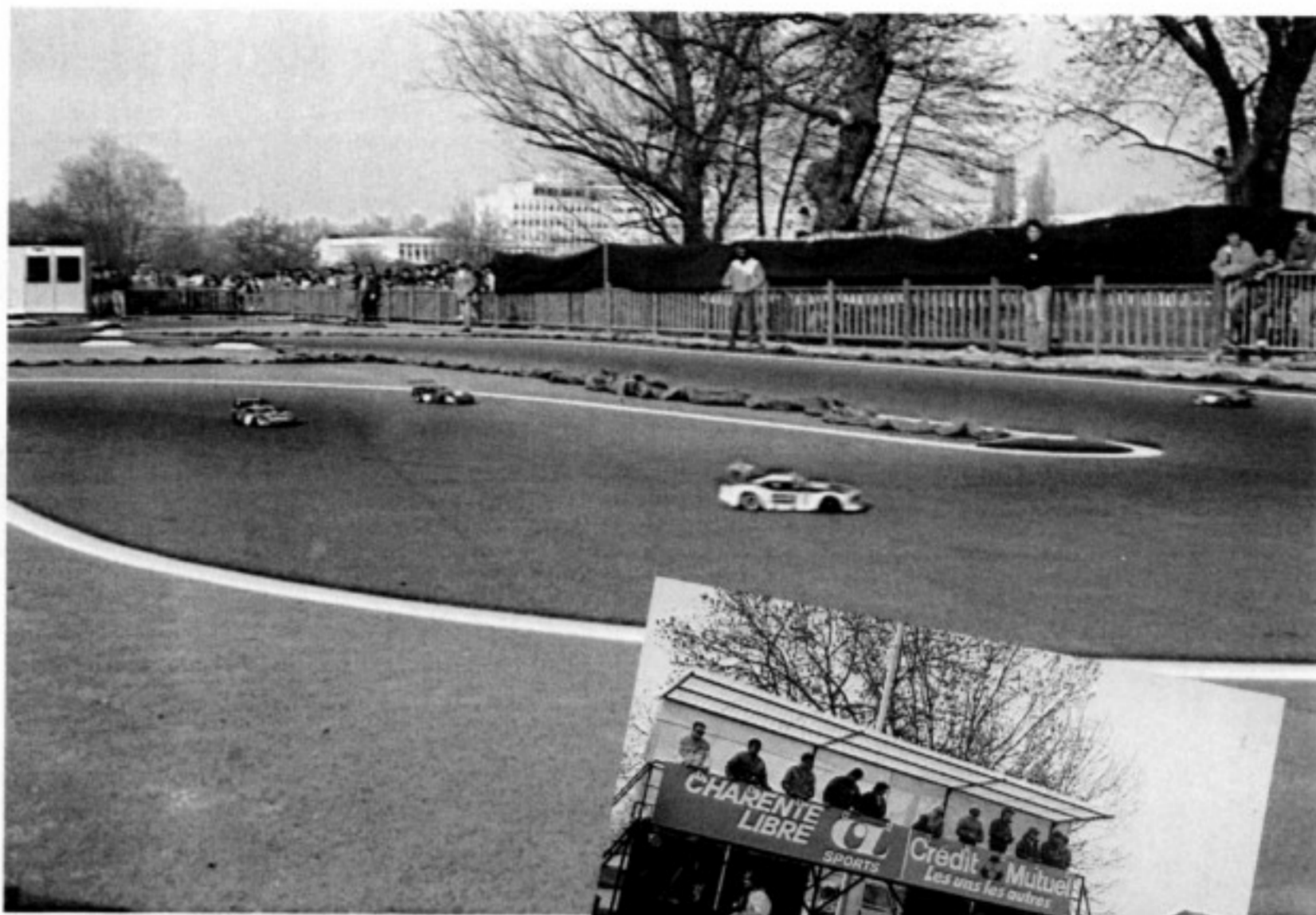
**Graupner** : Rabillé est toujours accompagné sur les circuits par sa fidèle allemande. Mais cette auto devrait disparaître des circuits puisqu'elle n'est plus importée en France.

**Les « persos »** : j'ai été un peu déçu de constater que la plupart des voitures engagées étaient proches de la série. Il y avait certes d'excellentes préparations à partir de bases connues, mais pas de voitures vraiment originales. Enfin, j'ai quand même trouvé à me mettre sous la dent un cocktail de Serpent et de Techno Racing, au main du rapide Maurice Bec, et une belle réalisation signée Craman, qui reprend la conception chère à Boulay, sur base SG, donc.

**Les moteurs** : la plus grande diversité possible règne en catégorie classique. Numériquement, les Novarossi et les Picco dominant. Mais on dénombre beaucoup d'OPS, alors que les OS semblent moins prisés que l'an dernier. Enfin, une bonne surprise avec l'apparition du Rossi 21. Collardelle en possédait un très puissant. Affaire à suivre, d'autant plus que son prix est des plus alléchants (environ 1 000 francs !).

**Les essais** : malheureusement pour nous, le comptage électronique n'est pas équipé en vue de la nouvelle procédure de départ lancé. Mis à part donc les traditionnels accrochages du premier tour, les essais furent âprement disputés. Dès la première manche, Petiot s'emparait de la pôle-position définitive mais les six places restantes pour la qualification en finale devaient être l'enjeu de rudes batailles à coup de secondes. Dans la deuxième manche, Tong réalisait le deuxième temps absolu. Dans cette manche, Gauthier, sympathique pilote qui vient de Rennes, assurait sa qualification en réalisant un sans-faute. Puis dans les troisième et quatrième manche, Collardelle, Vacher, Vigny et Lortolary s'arrachaient et se partageaient les dernières places.

Les sept qualifiés étaient donc :



Un beau tracé qui permet aux voitures de s'exprimer pleinement.

Nos dix finalistes sont prêts.

1. Petiot ; 2. Tong ; 3. Vacher ; 4. Collardelle ; 5. Vigny ; 6. Gauthier ; 7. Lortolary.

Parmi les (relatives) contre-performances, on notait les places de Tardy et de Mermejean. Mais de la 7<sup>e</sup> à la 25<sup>e</sup> place, tous les pilotes se trouvaient dans le même tour. Par rapport à l'an dernier, on constate un nivellement des valeurs par le haut, et une plus grande homogénéité des temps de qualification. Voilà qui permet de belles bagarres ! de plus, des pilotes qui débutaient ce week-end en championnat national se sont révélés comme d'excellentes surprises. Ainsi MM. Louvel, Chêne, Chabeaud, Bec (et d'autres) ont montré d'excellentes dispositions. Il faut leur souhaiter de pouvoir prendre part à d'autres manches de championnat. Enfin, avant de vous parler des courses qui eurent lieu le dimanche (à partir du 1/32 de finale) je

### Résultats complets des essais

#### Finale

1. Petiot ; 2. Tong ; 3. Vacher ; 4. Collardelle ; 5. Vigny ; 6. Gauthier ; 7. Lortolary.

#### 1/2 finale

8. Louvel ; 9. Tardy ; 10. Mermejean ; 11. Bottereau ; 12. Chêne ; 13. Chabeaud ; 14. Henrion.

#### 1/4 de finale

15. Bec ; 16. Gosselin ; 17. Foure ; 18. Vial ; 19. Coudreau ; 20. Cadeo ; 21. Delaguette.

#### 1/18 finale

22. Velvindron ; 23. Atroun ; 24. Molat ; 25. Bresso ; 26. Luc ; 27. Garrigou ; 28. Daniel.

#### 1/16 finale

29. Runnburger ; 30. Til ; 31. Crestia ; 32. Lecour ; 33. Veitl ; 34. Niel ; 35. Vidal.

#### 1/32 finale

36. Villeneuve ; 37. Fouque ; 38. Dourdolle ; 39. Rabille ; 40. Vicot ; 41. Lascoux ; 42. Craman.

m'attarderais un instant sur le traditionnel repas de samedi soir. Bien que novices en la chose « classique », les organisateurs, qui ne manquaient pas de flair, avaient pris le pouls de ce championnat (peut-être grâce à de saines lectures comme celle d'Auto 8 !) et nous avaient prévu un sympathique repas pour un prix modique. Nul doute que le relevé « chili con carne » a su redonner des flammes et des couleurs à chacun ! Ce championnat ne manque pas de piquant !

### Dimanche : les finales

Je ne vous conterais pas par le menu détail de toutes les courses de repêchage, cela serait un peu fastidieux. Mais je vais plutôt essayer de vous faire vivre les temps forts de ces compétitions plutôt disputées. Le premier héros de la matinée fut Michel Rabille qui, au manche de sa Panzer (pardon, Graupner !) remporte haut la main le 1/32 de finale, finit second du 1/6, et arrêta en 1/8 sa folle remontée en cassant son moteur d'une spectaculaire manière : la bielle se divise en deux et l'une des parties vint carrément ouvrir le carter pour pointer son nez dehors ! Malgré ce transfert supplémentaire, ajouté au moteur, celui-ci ne voulu plus rien savoir !

Le deuxième homme à se faire remarquer fut Jean-Luc Til, qui remontait du 1/16 en 1/4 de finale, où il termina malchanceux 4<sup>e</sup>, dans le même tour que les trois premiers ! Ce 1/4 de finale fut d'ailleurs passionnant par la fabuleuse empoignade entre Maurice Bec, Pierre Cadeo, Eric Gosselin et J.-L. Til. Ils menèrent la course pratiquement roue dans roue du début à la fin, en se « tirant des bourres » spectaculaires tout en restant fair-play. Inutile de vous dire qu'ils dominèrent cette course de la tête et des épaules, puisque le 5<sup>e</sup> fut relégué à 9 tours !

La 1/2 finale fut tout aussi passionnante, et



mérite que l'on s'attarde sur quelques belles prestations. D'abord, il faut relever le splendide début de course de Jean-Laurent Tardy, qui était bien installé en tête de la course lorsque sa pipe d'échappement rendit l'âme. Et puis il y eut aussi la belle démonstration de Jean-Paul Henrion qui s'imposa en menant sa course avec calme et intelligence. Derrière lui, Bernard Bottereau, Pierre Cadeo et Maurice Bec (encore eux !) assurèrent le spectacle en attaquant comme des fous pour arracher la deuxième place. Finalement, Bottereau et Cadeo s'emparèrent des deux dernières places disponibles en finale.

Belle remontée donc de Pierre Cadeo, un pilote assez discret qui vient de Limoges, et qui du 1/4 de finale parvint à accrocher une place en finale. Quant à Bec, il faudra sûrement compter avec lui dans les courses à venir, car il va vraiment vite.

Résultats des courses (non, non, il ne s'agit pas du tiercé !).

## La finale

Au départ, et suite aux problèmes rencontrés la veille, Vacher s'aligne avec un différentiel à pignons classique, après avoir testé un axe rigide. Après une présentation des pilotes au public, venu nombreux pour l'occasion, les moteurs se mettent à émettre leur bruit si doux à nos oreilles.

Trois petits tours de chauffe, et c'est parti. Colardelle, Petiot et Tong prennent un excellent départ, Vacher fait les frais d'une belle bousculade et passe sous le poteau de comptage bon dernier. Dix voitures déboulent roues dans roues dans la ligne droite. En tête, Colardelle, puis Petiot, Vigny et les autres. Le leader « fait le trou » sur ses poursuivants.

Vacher entame une patiente remontée. Au bout de cinq tours, une hiérarchie plus pré-

cise se dessine. Richard Colardelle est largement devant, et Tong, Vigny et Petiot se livrent une wromptueuse bagarre pour la seconde place. Derrière eux, ... Vacher déjà, puis Bottereau, Henrion et les autres. Dès le 8<sup>e</sup> tour, le leader semble en difficulté, sa voiture « broute » dans les virages, et c'est Vacher, qui sans faire de bruit et après s'être facilement défait du trio infernal qui le précédait, s'empare du commandement. Sans donner l'impression d'attaquer, il prend vite le large, alors que derrière lui, ils sont désormais quatre à faire le spectacle. Petiot, Vigny, Tong et Bottereau nous font vraiment vivre de grands moments. Les voir attaquer la grande courbe qui suit la ligne droite roue dans roue, ou de front parfois, est plutôt impressionnant. Certaines tentatives de dépassement sont à vous couper le souffle, mais pas une faute, pas un accrochage ne vient troubler la fête. Devant, Vacher porte son avance à un tour, et se met à assurer en évitant tout travers, et en coupant les gaz en ligne droite. En queue de peloton, Gauthier, Lortolary et Colardelle ont de gros problèmes. Pour Richard, rien ne va plus, la voiture comme le moteur. Quant à Henrion et Cadeo, ils font leur course sans problèmes, derrière le quatuor de furieux, qui continue à offrir un superbe spectacle. Les positions changent assez souvent, à l'occasion de pleins ou de dépassements d'attardés. Mais à trois tours de l'arrivée, la cause semble entendue :

1/32		1/16		1/8	
1. Rabille	43 t 20'07"	1. Runneburger	47 t 20'25"	1. Daniel	49 t 20'23"
2. Craman	41 t 20'50"	2. Rabille	45 t 20'16"	2. Til	44 t 20'12"
3. Sicot	41 t 20'16"	3. Til	45 t 20'19"	3. Carrigou	43 t 20'05"
1/4			1/2		
1. Bec	49 t 20'04"	1. Henrion	52 t 20'07"		
2. Cadeo	49 t 20'06"	2. Bottereau	52 t 20'13"		
3. Gosselin	49 t 20'10"	3. Cadeo	52 t 20'15"		

# J.J.R.C.

53, Grande Rue 91160 LONGJUMEAU

64 48 81 46



Roulements électriques

56,00 F la paire

(4 x 8 x 3) (5 x 8 x 2,5) (5 x 10 x 4) (5 x 11 x 4)

C'est la compétence et le service offerts à tous les modélistes  
MAIS c'est aussi la **COMPÉTITIVITÉ**

### T.T. électriques

Mitsubishi	619,00 F
Pégasus	719,00 F
Hornet	730,00 F
Boxer	850,00 F
Galaxy	850,00 F
Cosmo	920,00 F
Ultima	1 250,00 F
Fox	1 400,00 F
Radiant	1 250,00 F
Rocky (240ST)	1 250,00 F
Optima	1 500,00 F
Javelin	1 685,00 F
Big Wig	2 130,00 F
Super shot	2 150,00 F
Porche 959	1 850,00 F
Black foot	1 080,00 F
TURBO OPTIMA	2 502 F

### T.T. Thermiques

Rabbit 87 GTI	980,00 F
Tiger 4x2	1 300,00 F
Tiger 4x4	2 700,00 F
Death Adder	2 600,00 F
Guépard Master	3 230,00 F
Magnum TA	1 850,00 F
RUNNER 4x2 avec diff.	1 200 F
RUNNER 4x4 avec 2 diff.	2 300 F

### Accessoires Thermiques

Nouveaux amortisseurs	
Guépard	210,00 F
Tiger	265,00 F
Démarrateur	340,00 F
Soquet long	66,00 F
Culasse haute pour PICCO, OS, NOVA	210,00 F

### Moteurs Thermiques

CMB	800,00 F
OPS	820,00 F
New Picco	930,00 F
OS	968,00 F
Rossi (1.8 CV)	1 050,00 F
ROSSI 3,5 cc 5 transferts	1 289 F

### Moteurs électriques

AYK	
600R	180 F
240R	350 F
727	2 100 F
R x 15	379 F
Kyosho le Mans	
360ST	300 F
350PT	350 F
480S	342 F
240SB	575 F
480 Gold	509,00 F
360 Gold	600,00 F

### Changeurs

Ladder 5 Robbe	200,00 F
Chargeur rapide automatique	290,00 F
Chargeur lent-rapide 12-220 V	730,00 F
New chargeur (charge décharge testeur HF et moteur)	375,00 F

Accus selected 210,00 F

Radio dash	620,00 F
New C4	680,00 F
Variateurs disponibles CXII - CXIIR - RM7	

ACCUS 7,2 V 1 200mAh ..... 130 F

### Vente par correspondance

Utilisez le bon Page 93 ou sur simple feuille joindre règlement + port recommandé (30,00 F).

Ouvert du Mardi au Samedi

de 9 h 30 à 12 h 30 et de 15 h 30 à 19 h 30 également le dimanche matin.

# AUTO8 COURSE

Petiot est bien accroché à la deuxième place et semble se détacher légèrement lorsqu'il commet une faute et sort de la piste. Vigny et Bottereau en profitent pour prendre le large. Quant à Tong, il s'est arrêté victime de problèmes radio deux minutes avant la fin. Au bout des 30 minutes, Vacher passe sous le drapeau à damier en vainqueur incontesté.

1. Vacher	79 t 30'00"	Cyclone	Nova Rossi	6. Tong	72 t 30'NT	VCS	Nova Rossi
2. Vigny	78 t 30'16"	Serpent	Nova Rossi	7. Cadeo	70 t 30'11"	VCS	O.S.
3. Bottereau	78 t 30'18"	VCS	Picco	8. Gauthier	69 t 30'NT	VCS	Nova Rossi
4. Betiot	77 t 30'01"	Manta	OS	9. Colardelle	66 t 30'03"	VCS	Rossi
5. Henrion	73 t 30'NT	VCS	Nova Rossi	10. Lortolary	38 t NT	Delta	Aviomodelli OPS

## Epilogue

Si cette finale a salué le retour en forme de Vacher, elle a permis de nouveaux venus de s'exprimer, Bottereau, Cadeo et Colardelle ont laissé entrevoir de jolies possibilités. Il faut souhaiter les revoir lors des prochaines manches. Vigny s'est affirmé comme un « client » sérieux. De toute évidence, il y a cette année un plus grand nombre de pilotes capables de prétendre à de très belles places en finale, et c'est un signe de vitalité pour la catégorie classique. Enfin je terminerais cette prose en adressant toutes mes félicitations aux organisateurs (sentiments d'ailleurs partagés par tous) qui pour leur première course nationale ont réussi un sans faute, en alliant professionnalisme et décontraction.

**N. Daniel**

*Une victoire de plus pour G. Vacher et sa Cyclone.*



38



# LA EOL'SOLUTION!



**LE STOCK LE PLUS  
IMPORTANT DE FRANCE  
PLUS DE 200 MARQUES**

- un choix illimité
- le stock le plus important de France
- Crédit Cetelem (carte aurore)
- Carte bleue, Eurocard, Diners club

Ex. : pour 1 500 F de Crédit :  
3 mensualités  
coût : 27,20 F/Mois

**VENEZ, CHOISISSEZ, EMPORTEZ avec le**

**CREDIT IMMEDIAT**

**SUR TOUT LE MATERIEL DE TOUTES MARQUES**

**Pour un minimum de 1800 F d'achats Possibilités de règlement de 6 à 48 mois suivant le montant total**

France et Dom Tom... Etranger par transitaire ... service expédition toute dimension... PTT... SNCF...

**OUVERT DE  
8<sup>H</sup> A 20<sup>H</sup>  
sans interruption  
52 SEMAINES PAR AN**

**3 magasins  
à Paris**

**62 BD ST GERMAIN**

75005 PARIS  
Métro Maubert Mutualité  
Ouvert de 9 h 30 à 20 h  
Fermé dimanche et lundi matin  
ouverture lundi après midi  
à 13 h

« SPECIAL MARINE »

**70 BD ST GERMAIN**

75005 PARIS  
Métro Maubert Mutualité  
Ouvert de 8 h à 20 h  
Fermé dimanche et lundi matin  
Ouverture lundi après-midi  
à 13 h

« TOUT LE MODELISME »

Tél. : 43.54.01.43  
(lignes groupées)

**10 RUE ERARD**

75012 PARIS  
Tél. : 43.47.21.06  
Métro Reuilly Diderot  
Ouvert de 9 h 30 à 19 h  
Fermé dimanche et lundi

« TOUT LE MODELISME »