



APT

CHAMPIONNAT DE FRANCE TT (B)

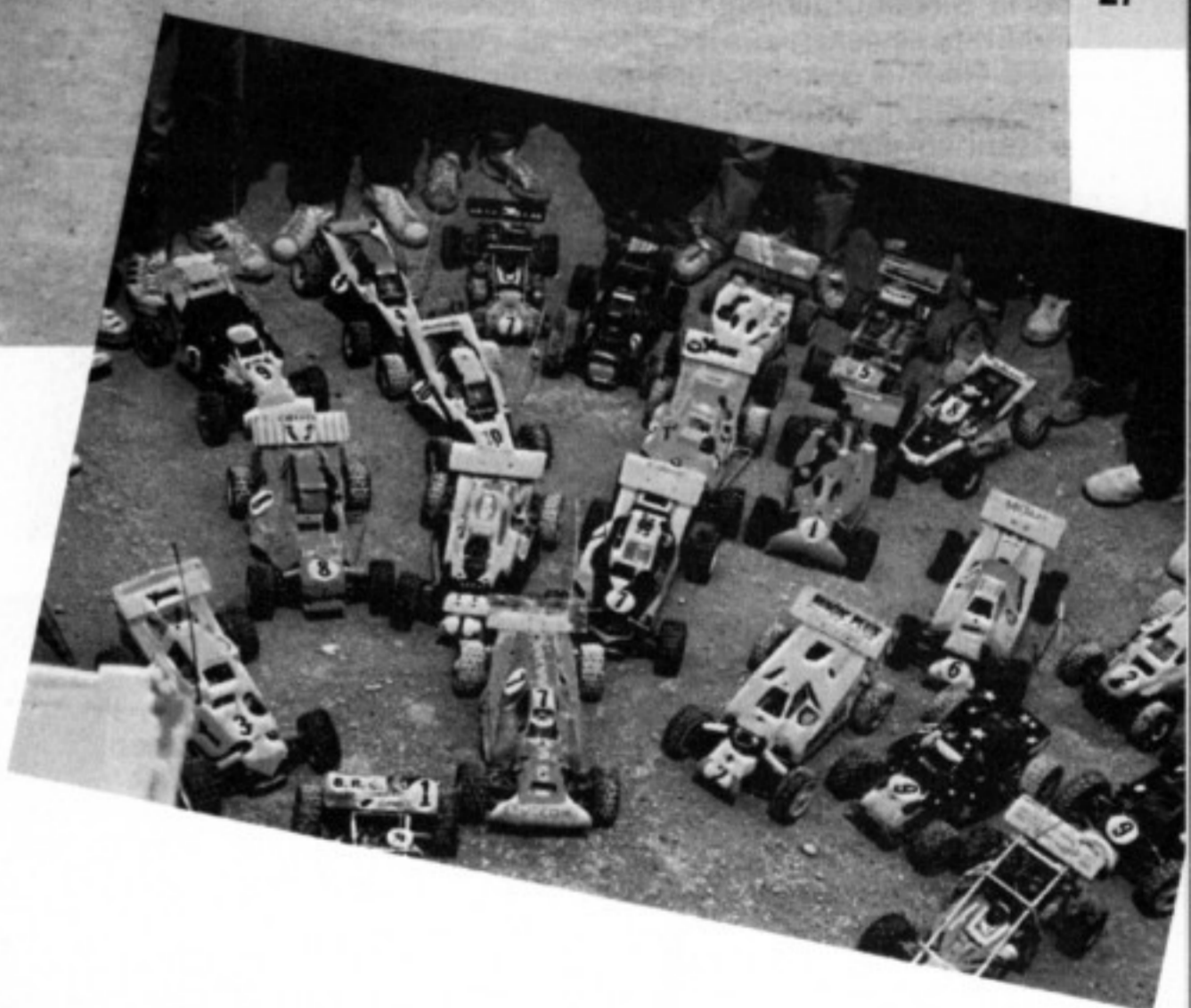
Apt, petite ville du Luberon, avait finalement été choisie pour l'organisation de la première manche du championnat de France nouvelle formule. Jean Giono, un enfant du pays, avait dit : « La terre enfin, tout simplement, mais entière », c'est ce qu'étaient

venus chercher les quelque 150 inscrits parmi lesquels 110 furent retenus mais de tels engouements ont empêché les gens du pays d'en maîtriser toutes les facettes.

Une place de marché ancestrale en terre battue, composée en grande partie de calcaire fort glissant, un tracé sympathique balisé par

des cordes dissuasives mais pas cassantes, un podium de taille respectable, de larges stands abrités, tels étaient en style télégraphiste les paramètres de cette unique journée de course.

Malheureusement près de 40 d'entre eux durent rester chez eux, faute de place, les 110 places disponibles dans une journée de course ayant été remplies au moins vingt jours avant l'épreuve. Quelques-uns avaient même fait le déplacement pour bénéficier d'éventuels désistements, mais il n'en fut rien et ils durent assister passivement aux hostilités.



*Départ de la finale 4 x 4 qui
verra la victoire du PB
Mustang de JM Denis*

Devant le succès de la formule, il faudra peut-être envisager dans l'avenir une séparation des catégories afin de ne plus placer pilotes et organisateurs dans une situation aussi difficile, mais comptons sur la GNMARC pour trouver une solution, le plus difficile étant déjà gagné : faire revenir les pratiquants à la compétition de niveau national.

Les pilotes venus de la France entière se sont souvent groupés, nombreux, dans des voitures remplies à ras-bord, là encore, un succès en B : l'économie, car une journée de course à trois ou quatre dans une voiture ne coûte alors plus qu'une somme honnête par rapport au plaisir que l'on peut en retirer.

Et puis ils seront quand même 51 à courir soit en 1/2, soit en finale, ce qui laisse une chance correcte de passer le cap des « 3 fois 5 minutes ». Les clubs locaux ont bien entendu fait le plein en formant une bonne partie des inscrits, mais cela était aussi prévu et même voulu.

Les forces en présence

En tout bien, tout honneur, je débute par la « nouvelle » catégorie 1987, à savoir le 4x2 propulsion, avec 32 inscrits, d'entrée elle se place en rivale impitoyable pour les tractions. Il ne faut pas chercher de grandes nouveautés mais des améliorations ou des adaptations d'engins existants, soit depuis assez longtemps dans cette configuration, soit dans d'autres catégories, comme le Yankee ou le Siccom. La palme du nombre et des résultats revient sans conteste au Twist de JMC Racing, l'engin dans sa configuration compétition, pour un prix raisonnable, se posant en favori pour 87.

Des adaptations et accessoires tels que le châssis long et surtout les nouveaux amortisseurs, à volume constant pour l'arrière, sont des éléments dont la sortie sur le marché présente beaucoup d'intérêt. L'absence d'une carrosserie commence à se faire sentir sur ce modèle et un prototype présenté à Apt satisfera les plus exigeants.

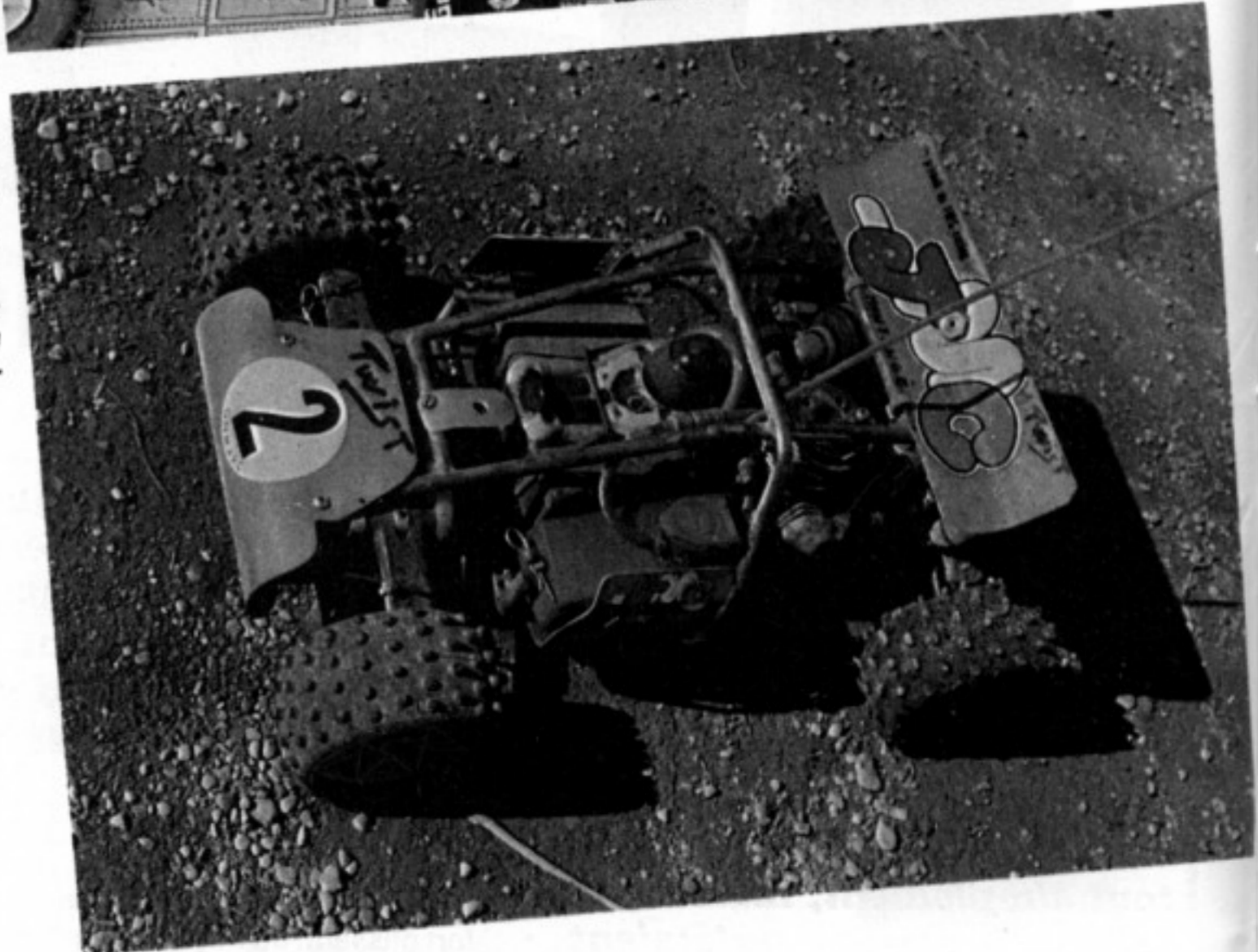
L'engin qui, à Apt, s'est glissé à la deuxième place parmi les 4 « Twists » placés au cinq premières places, est le bon vieux Macho. Cet engin piloté, il est vrai, de main de maître par Julliot, ayant fait le déplacement seul de sa ligue, a démontré une fois de plus son potentiel sur terrain glissant où ses bras tirés font merveille ; l'esthétique n'y est peut-être pas toujours mais l'efficacité est bien réelle. La fiabilité est malgré tout obtenue par des modifications notables sur la base du modèle compétition, qui n'a pas reçu de la part de Siccom d'améliorations depuis la sortie du tracteur avant Magnum.

Un autre protagoniste vient du même fabricant, cela expliquant son « désintéressement » pour le Macho, le développement du Magnum étant devenu prioritaire. Basé sur le 4x4, qui a fait d'excellents résultats en 86 aux mains de pilotes comme Gueye ou Danière, cet engin rassemble tous les éléments d'une bonne propulsion pour peu que l'on prenne soin de la lester copieusement comme ce fut le cas à Apt.

Dernier à entrer en jeu, le Yankee, lui aussi basé sur le 4x4, reprend beaucoup d'éléments du modèle champion du monde. La présence esseulée, tant en finale que dans les qualifications, de Procot ne nous aura pas permis de juger complètement l'engin, il nécessite à première vue un pilotage fin car il

*Le
nouveau
Cougar
CRF
fait
ses
premières
armes
en
championnat
de
France.*

*Avec
le retour
de la
catégorie
propulsion,
les Twist
occupent
le devant
de la
scène.*





Du même fabricant, le Devil présente une alternative intéressante et surtout beaucoup plus économique.

Reste deux modèles, l'un pratiquement à l'état de prototype car peu distribué, le Twist, très efficace, très neutre, avec en prime la simplicité quasiment dérisoire de la transmission par chaîne, très souvent décriée. Ce modèle réalisé sans grande modification sur une base de 4x2, devrait bénéficier de l'engouement et de la réussite de ce même modèle. J'ai gardé, l'autre, pour la bonne bouche. Celui que l'on avait bien trop vite enterré, le Mustang de PB. En attendant la nouvelle version, Denis du team Leader ne pouvait mieux espérer que ce magnifique résultat, certes obtenu en partie par l'abandon du favori Guignet, mais la fiabilité fait plus que jamais partie des règles du jeu. Une remarque sur les 4x4 est la facilité apparente d'évolution des Siccom, avec une prépondérance à la traction de l'ordre de 60 % pour 40 % à l'arrière, mais attention aux moteurs qui plafonnent pendant toutes les lignes droites ! Alors qu'avec une répartition égale, ce qui est perdu dans l'accélération est largement retrouvé en vitesse de pointe, je pense qu'il y a là un piège à rouler avec un traction avant équipé d'une assistance aux roues arrière, un engin comme le Twist est dans ce cas plus agréable à voir évoluer, s'enroulant parfaitement dans chaque épingle.

possède une direction plus efficace que sa motricité.

Sur cet engin, le lest à l'arrière est lui aussi indispensable et à l'œil devait largement dépasser les 200 grammes. Cet artifice bien pratique pose malgré tout un problème au niveau de la motorisation car on arrive à des engins deux roues motrices plus lourds que des 4x4 donc fatiguant les moteurs.

En traction avant, beaucoup moins de choses à dire, si ce n'est qu'un modèle domine outrageusement, il s'agit du TR de Yankee dont le modèle 86 avait atteint un excellent stade d'évolution avec des amortisseurs à gros volume et des bras arrière plus fiables. L'opposant est le Siccom, très efficace, mais là encore son pilote, Juste, s'est retrouvé bien seul en finale, ses qualités sont à rechercher dans la directivité qui fait un peu oublier les défauts attribués d'office à toutes les tractions avant. par contre, il semble être un peu plus en retrait sur le plan motricité en mettant à rude épreuve les moteurs ; mais cela en traction avant, je dirais que « l'on connaît ».

Cinquante inscrits, l'engouement y est toujours et le 4x4 reste le plus prisé, ceux-ci nous offrent d'ailleurs un plateau fort intéressant avec six modèles présents, en finale et en 1/2 finale.

Cet hiver tout le monde avait fourbi ses armes. Les fans de Yankee, qui s'étaient attachés à suivre les conseils de Veysseyre et de Di Lorenzo, semblaient bien armés face aux Magnum à la sauce Gueye, les deux parties n'ayant pas été, il est vrai, avarés en conseils, trucs et astuces.

Mais des modèles comme le Garbo se présentent ouvertement en challengers, Pegieri en faisait d'ailleurs la preuve indiscutable. Il est difficile, il est vrai, de suivre les traces de Pedro Martinez, mais le nouveau Guépard III facilitait bien les choses aux amateurs de mécanique italienne.



Une grande animation dans les stands avec une participation record. Dommage que certains pilotes n'aient pas pu participer à la fête.

Les courses

Cela s'enchaînera très vite, avec en alternance 4x4 et 4x2, les propulsions et les tractions courant ensemble, sans grande gêne, au système des départs décalés, appréciés de tous sauf peut-être des organisateurs qui eurent quelquefois du mal à retrouver les inévitables erreurs de comptage manuel dues à une défaillance du système de détection automatique fédéral.

FINALE 4 x 4

Place	Nom	Voiture	Moteur	Radio	N. tours
1	Denis J.-M.	PB Mustang	Nova Rossi	EX1 Multiplex	60 t
2	Lebras J.	Yankee	OPS Lat.	EX1	59 t 7"
3	Coelho J.	Siccom Magnum	OS	Monza Robbe	59 t 35"
4	Richie A.	Yankee	Cipolla	Multiplex EX1	58 t
5	Pezière A.	Garbo	Rossi	EX9 KO	55 t
6	Moreau Ph.	Magnum Siccom	OPS Pro	Graupner Laser 2	53 t
7	Ianone Ph.	Yankee	OS	Monza Robbe	53 t
8	Venthenat A.	Magnum Siccom	Picco P5	Graupner Laser 2	52 t
9	Bousquet E.	Yankee	OS	Multiplex EX1	52 t
10	Guignet L.	Yankee	OS	Sanwa Machine A	14 t

Les 4 roues motrices

Guignet en 4 x 4 ne laissa à personne le soin de s'offrir la pole position mais derrière, c'est le Magnum de Venthenat qui précédera un autre Yankee fort bien préparé d'ailleurs, de Richie. Le quatrième temps sera pour Loreau et son Magnum, Denis ayant quant à lui signé le cinquième temps, devant, encore, un Yankee, celui de Bousquet.

Peyrière sera finalement le dernier qualifié direct sur son Garbo, équipé d'un moteur Rossi fort performant.

La demi-finale disputée par les suivants du classement sera marquée par deux points : deux concurrents ne prenant pas le départ, Lapeyre sur son Devil, qui victime d'une panne radio, détruisit tout l'avant de son engin dans la troisième manche, et Rolland sur Yankee ; l'autre point sera le faible écart entre les huit autres voitures qui se tiennent en trois tours. Là encore, soucis pour les organisateurs avec l'erreur de comptage flagrante sur Michel Robert et son Twist, auquel le troisième tour de la course a visiblement été oublié lorsque l'on constate le tour par tour ; acceptée dans un premier temps, sa réclamation sera ensuite rejetée sans raison clairement indiquée.

L'alternance jouera pour l'accès en finale avec Lebra sur Yankee, Coelho sur Siccom et Ianone, de nouveau, sur Yankee. Au départ, pas de surprise, la voiture ayant réalisée la pole position, celle de Guignet, creuse rapidement le trou suivi malgré tout par le Magnum de Venthenat, peut-être un peu plus prudent car très vite le train avant de Guignet fera défaut, l'obligeant à stopper longuement aux stands. Ce dernier laisse le champ libre à Venthenat, suivi du Garbo de Peyrière.

A la mi-course, Denis a déjà pris le commandement, devant Bousquet sur Yankee dans le même tour, la troisième place étant pour le Yankee de Moreau. Quand à Guignet, il est définitivement arrêté au stand.

En fin de course, Bousquet ne pourra malheureusement pas conserver sa place et rétrogradera fortement en laissant sa place à Coelho qui fera preuve d'une belle régularité. Mais dans les derniers tours, les positions sont, là encore, si serrées qu'à part Denis, qui a un tour d'avance, Lebras et Coelho n'obtiendront la deuxième et la troisième place sur Richie que dans la dernière minute de course. Victoire de l'expérience de la famille Denis, qui avec le cocktail PB Nova Rossi, devrait bien arbitrer la lutte que l'on attendait entre Yankee et Siccom.

Les 4 x 2 traction

Qualifications sans problèmes pour les tractions, les engins se valent tous et les pilotes, qui sont souvent devant, ont effectivement un plus dans le pilotage de ces engins que le tracé d'Apt favorise, par exemple par rapport aux propulsions. A ce jeu c'est Caste qui signe la pole position devant Traversa et Lallau.

La demi-finale 4 x 2 traction sera marquée par le manque de réussite de Pezière qui pourtant partait avec le numéro un. Il en sera de même pour Chicanoux dont le Yankee fortement modifié, n'ira pas beaucoup plus loin. Cela fera l'affaire de Couronné, Mathieu et Demailly qui en restant dans le même tour s'assurent leur place en finale, la mauvaise place revenant à Berthelemy qui échoue à son tour.

Dans la finale, très vite, des voitures s'installent aux premières places avec en particulier Traversa, Devallet et Juste dont les positions s'échangent constamment au gré des fautes ou des pleins. Derrière, l'écart est très vite creusé et Mathieu, un moment mêlé au peloton de tête, ne pourra pas revenir. Longtemps on pensera que Juste arriverait à soutenir les assauts de Devallet et de Traversa mais à cinq minutes de la fin, il laissera tout d'abord passer Devallet, auteur d'une belle course, puis à deux minutes, Traversa arrivera, lui aussi, à s'emparer de la deuxième place. Victoire donc de Devallet qui a joué la carte de la sécurité avec un engin fiable en portant l'assaut dans les dernières minutes de course alors qu'il avait toujours limité l'écart avec les hommes de tête.

FINALE 4 x 2 traction

Place	Nom	Voiture	Moteur	Radio	N. tours
1	Devallet Ch.	Yankee	Picco	Graupner Laser 2	55
2	Traversa R.	Yankee	Cipolla	EX1	54
3	Juste J.-M.	Siccom	OPS	EX9 KO	53 t
4	Mathieu J.	Yankee		Sanwa	51 t
5	Couronné G.	Yankee		Robbe Monza	49 t
6	Runeberger M.	Yankee	Cipolla	EX1	49 t
7	Lallaud D.	Yankee	Picco	Multiplex Combicar	49 t
8	Demailly J.-F.	Yankee	Cipolla	Sanwa FX 225	24 t
9	Caste X.	Yankee	Cipolla		10 t
10	Sarrertino Ch.	Yankee	Cipolla		8 t

Les 4 x 2 propulsion

Dans cette catégorie, le terme qualification prend parfaitement son sens et la lutte sera rude pour une place en finale, la famille Arnaudet voyant d'un mauvais œil les excellentes performances de Julliot sur son Macho. Benoît Arnaudet réalise une troisième manche parfaite qui lui donne la pole position devant Augé bien à l'aise sur cette piste. Thierry Arnaudet très rapide aussi sera comme Montaugi victime de sa fougue et tous deux ne réaliseront pas de manches sans faute. Résultat : la troisième place pour Thierry et la septième pour Montaugi. Ricard, nouvellement passé sur un Twist, avait réalisé une bonne première manche, le plaçant à la quatrième place ; quand à Procot, il arrive à placer son Yankee en finale directe au prix d'un pilotage très fin.

Dans la demi-finale, Grossi en début de course nous fait une démonstration de son pilotage très précis en prenant le commandement d'un groupe de Twist auquel le Macho de Theze Lassus s'est rapidement mêlé, alors que Chaussard doit stopper avec un demi-train avant endommagé sur son Siccom et que Roullier, le réservoir crevé, n'en finit plus de ravitailler, perdant ainsi une chance de se placer en finale qui était à sa portée. A la mi-course, les classements ont nettement changé et Claudel prend la tête devant Hertas et Dubois. Ce seront les trois mêmes que l'on retrouvera qualifiés, Claudel devant rétrograder, le filtre à air de son P5 s'étant détaché, il finira la course avec un moteur s'abreuvant de la poussière Aptoise.

FINALE 4 x 2 propulsion

Place	Nom	Voiture	Moteur	Radio	N. tours
1	Arnaudet B.	Twist	Picco P5	Multiplex EX1	58 t
2	Julliot Ch.	Siccom Macho	OPS	Graupner Laser 2	56 t
3	Claudel J.-M.	Twist	Picco P5		53 t
4	Montangé G.	Twist	Nova Bossi Turbo C	Sanwa Machine A	51 t
5	Ricaud Y.	Twist	OS	Sanwa	51 t
6	Huertas E.	Siccom Magnum	OPS		50 t
7	Procot J.-J.	Yankee	Cipolla	Multiplex Combi Car	50 t
8	Arnaudet T.	Twist	Picco P5	Multiplex EX1	50 t
9	Dubois C.	Siccom Magnum	Picco SE 21		49 t
10	Auge D.	Twist	OSVF BR	Multiplex EX1	45 t

Benoît Arnaudet ne laissera à personne dans la finale, le soin d'occuper la première place, de la première à la dernière minute et seuls les organisateurs l'annonceront pendant de nombreux tours à la troisième place, lui ayant visiblement oublié un tour. En réalisant 58 tours, Arnaudet sera trois tours plus rapide que les tractions et à deux tours des 4 x 4, performance d'autant plus méritoire. Julliot se reprendra par rapport aux qualifications et suivra Benoît Arnaudet tout au long de la finale en contrôlant parfaitement l'écart avec le troisième, Claudel, qui lui aussi roule comme un métronome en espérant que son P5 ne se venge pas avant la fin des trente minutes de toute la poussière qu'il vient d'avaler dans la demi-finale.

Victoire sans contestation du favori, moins de réussite pour son frère, Thierry, une place parfaite d'outsider pour Julliot et une consécration pour Claudel, telle sera la conclusion de cette finale où Augé ne put malheureusement pas se mêler après une rupture de biellettes de direction.

Un grand succès pour cette grande première de la nouvelle formule du championnat national B, même si l'engouement des pilotes fut la cause de certaines déceptions. Le B se rode, laissons-lui le temps d'atteindre sa pleine maturité.

G. Dognon

Les finalistes 4 x 4 en pleine concentration. De nouvelles têtes qui seront les stars du tout terrain de demain.

