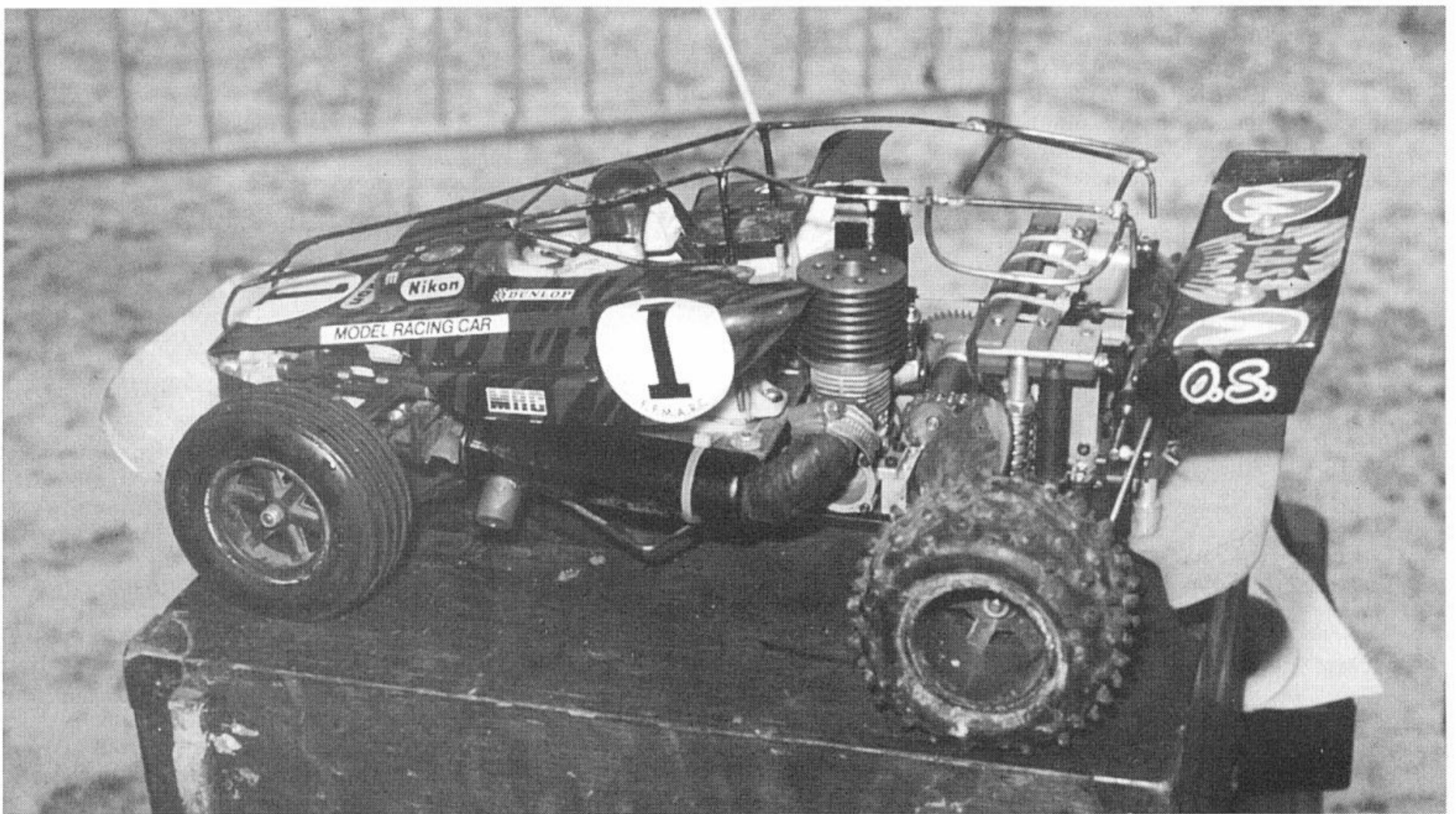


COUPE DE FRANCE T.T. 83

La Coupe de France, c'est un peu la consécration des championnats de région, puisque les meilleurs pilotes des différentes contrées françaises y sont sélectionnés. Le club ALC MRCL de Longvic était chargé de son organisation et, il faut les féliciter, car ils se sont très bien acquitté de leur tâche, vraiment pas facilitée par le temps excécrable qui aurait pu tout gâcher. **Marc Maurus**

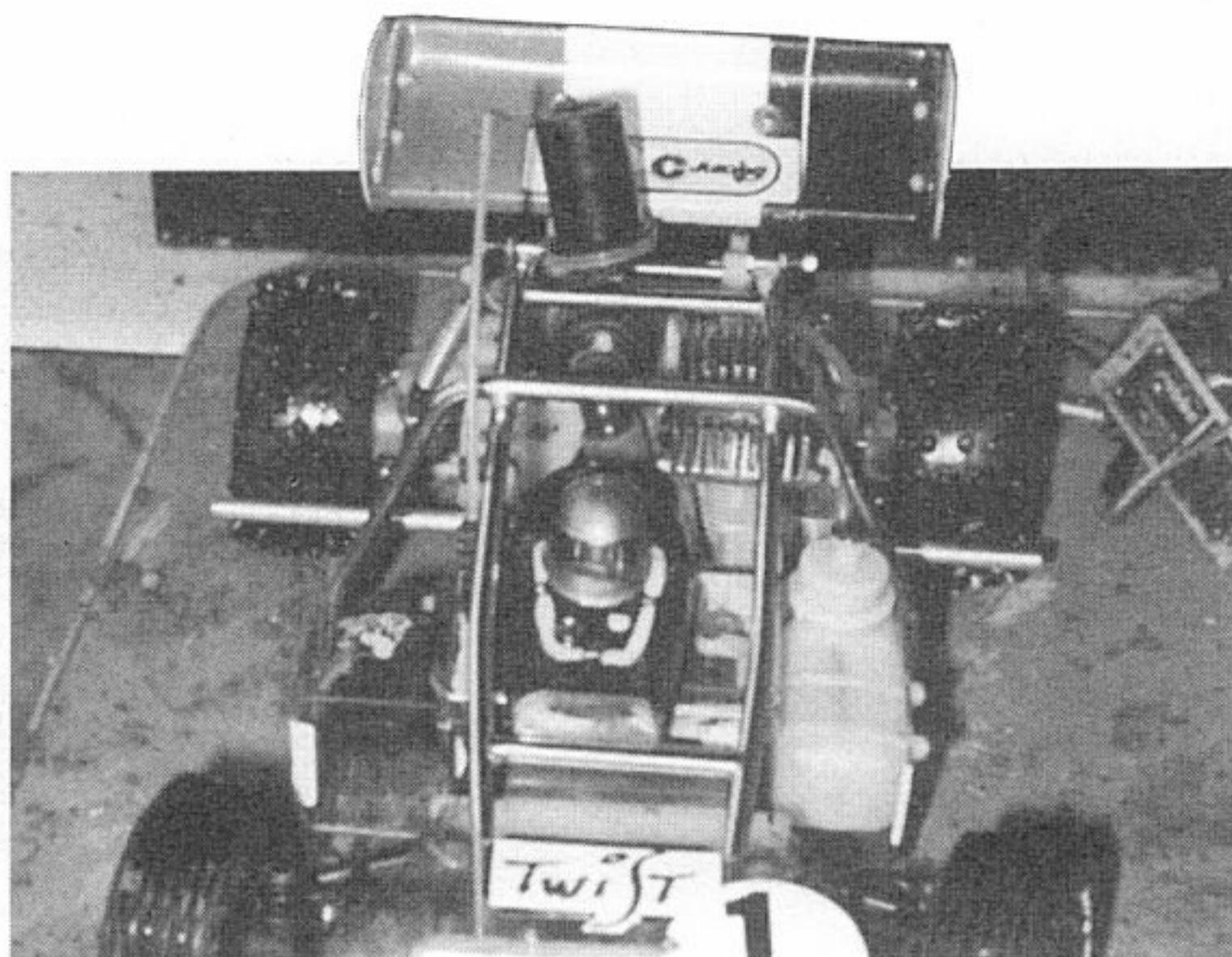
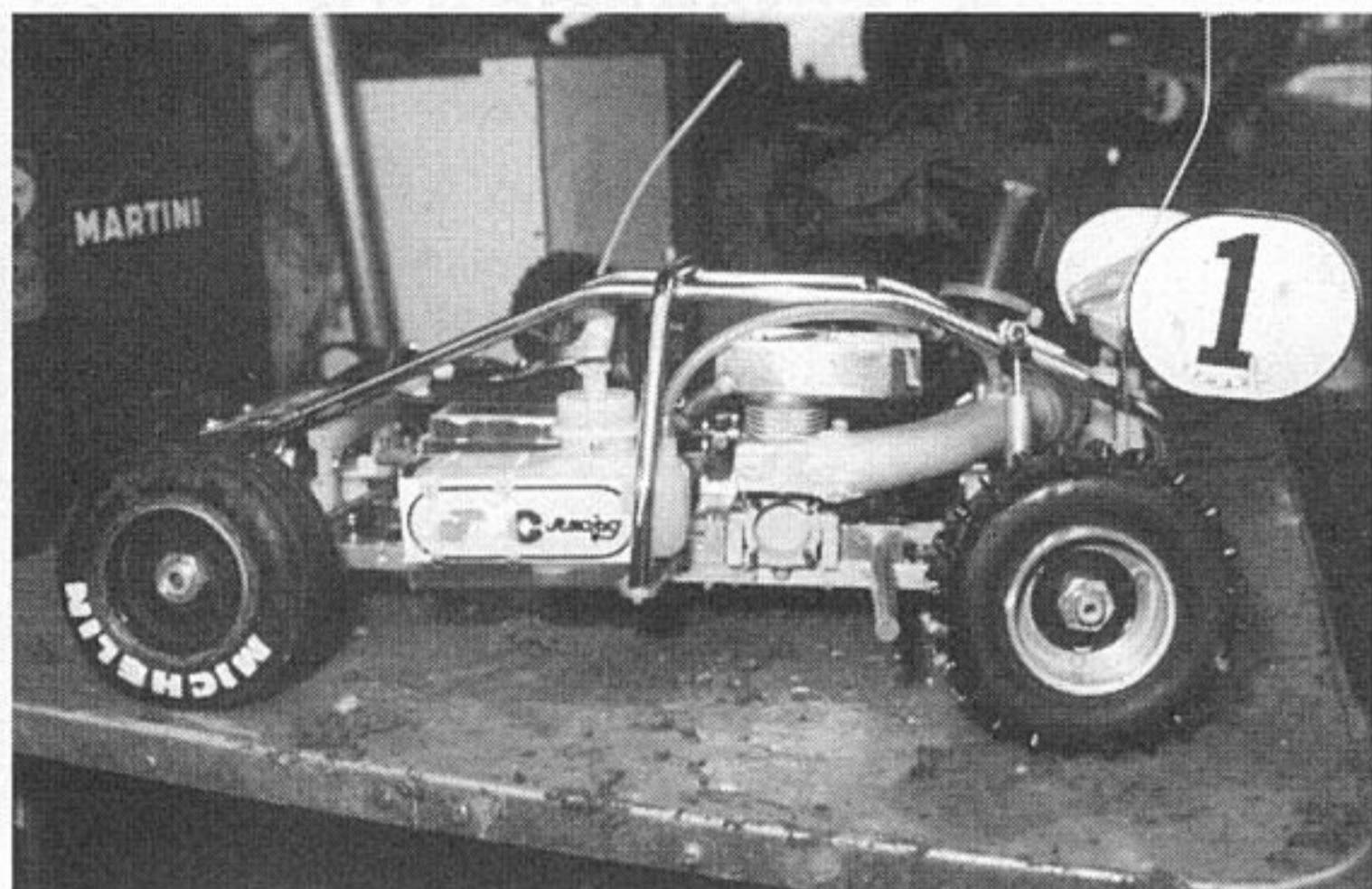


Un T.T. original construit par M. Peuteuil et piloté maintenant par M. Pesnel. Une base de P.B. Alpha et beaucoup de travail.

Arrivant sur le circuit le samedi matin nous découvrîmes l'horreur d'un borbier bien détrem-pé par les pluies diluviennes de la nuit. Je vous parle du parking concurrent, car la piste, elle, est encore correcte à cette heure, même si par la suite elle ne tardera pas à ressembler au parking... Cent douze pilotes inscrits à caser au sec, c'est pas facile, mais la solidarité existe en tout-terrain et, chacun se serrant un peu, tout le monde trouvera une

place au sec... Enfin, presque, mais nous, Pascal Gueye et moi-même, on arrive toujours les derniers (on a pas de chance, nos oreillers sont souvent en panne!), merci à M. Arnaudet qui nous prêtera son immense parapluie et à Corinne qui me donnera un imperméable... Bref, il pleut de plus en plus fort, les secours s'organisent, on creuse des tranchées dans les stands pour que l'eau s'écoule, les pilotes commencent à grogner, on annule ou on annule pas ?

Le directeur de course, Michel Gardet, réunit un jury composé de Régis Gruet-Masson, des présidents et responsables des clubs et des membres organisateurs afin de prendre une décision sur le déroulement à venir de cette compétition. Après délibération du jury, il est décidé que deux manches de qualification seront courues, au lieu des quatre prévues. Sage décision, car il est déjà midi et rien n'est encore commencé... Heureusement, la buvette est super et



Le Twist en détail. La triangulation est confiée à des éléments Yankee, le reste étant de J.-M. Claudel.



La photo de famille après le déluge.

tout est prévu pour se réchauffer, café, frites et... petits canons! On est en Bourgogne, ne l'oublions pas!

En début d'après-midi, les premières qualifications sont courues, la pluie s'étant décidée à s'arrêter, mais malgré tout la piste n'arrêtera pas de se dégrader, devenant collante, en ne facilitant pas la tâche des pilotes ni celle des voitures. En effet, la boue collait aux pneus et celui qui n'avait pas pensé à mettre un produit gras sur ses pneus avant le départ collait irrémédiablement à la piste au bout de deux tours! Cinquante et un concurrents allaient ainsi se battre en 4X2 et soixante et un en 4X4. Le tour des stands est fait, mais pas de nouveautés en vue, il faudra attendre le début de la saison prochaine pour en voir.

Catégorie 4X2

En 4X2, le seul à atteindre les 11 tours sera Chaleix, suivi par Marsaud, Bailly, Lasagne, Mlle Bessaudou et Frappé à 10 tours et Sicurani à 9 tours. Les suivants iront en demi-finale qui sera gagnée par Benoît Arnaudet, suivi de Bernizet et Pierot. Signalons que Benoît

Arnaudet s'est payé le luxe de se qualifier en 1/8^e de finale, de finir second, d'aller en 1/4^e et gagner, et ensuite de gagner sa demi-finale avec 2 tours d'avance sur son second. Cette performance mérite d'être signalée, car ce jeune pilote en est à sa première saison

de tout-terrain et risque de faire très mal l'année prochaine...

La finale s'est déroulée dans de bonnes conditions, le soleil étant revenu et la piste ayant été passée au compacteur. Cette finale était le théâtre d'une mémorable bagarre à trois, entre Bailly, Frappé tous deux sur Macho et Marsaud sur Yankee. Ce pilote, très adroit aux manches de son Yankee, devait concéder sa victoire, à cause d'une panne d'essence mal interprétée par ses mécanos. Benoît Arnaudet (encore lui!) finit 4^e suivi par Bernizet.

RESULTATS 4X2

NOM	TOURS	MARQUE
1. Bailly	60 t 7'07	Macho
2. Frappé	60 t 18'79	Macho
3. Marsaud	60 t 21'73	Yankee
4. Arnaudet	55 t 34'83	Buffalo
5. Bernizet	53 t 5'11	Yankee
6. Pierot	53 t 30'80	Presto
7. Lassagne	45 t	N.C.
8. Bessaudou	45 t 14'09	N.C.
9. Sicurani	44 t 10'08	N.C.
10. Chaleix	31 t	N.C.



La coupe de France 4X2 pour Bailly.



Une belle seconde place pour Gilles Di Lorenzo.



Frappé, le deuxième Macho de cette coupe de France.



Un habitué des podiums, C. Lachat.

Catégorie 4X4

Dix concurrents de plus qu'en 4X2, cette catégorie plaît décidément beaucoup. Pour départager ce monde-là, deux manches de qualifs et dimanche on commencera par des 32^e de finale. Aux qualifications le meilleur sera J. Debros avec son Presto fortement allégé, qui fera 11 tours et des secondes, 11 pour être précis. Les cinq premiers d'ailleurs, Debros, Pinteaux, Vaquaise, Lachat et Désarménien feront 11 tours mais en un peu plus de temps. Gilles Di Lorenzo loupera son 11^e tour à quelques centièmes prêt puisqu'il fait un très bon 10 tours tout rond. Procot sera le dernier qualifié d'office. En demi-finale, dure bagarre pour les trois premières places entre Beaudoux, Vauzelle et moi-même, la première victime étant Lion, sans doute à cause d'un carambolage dans les derniers tours. La finale verra un Beaudoux (Yankee) en super-forme suivi par G. Di Lorenzo et C. Lachat (Yankee) dans le même tour. Les 4^e et 5^e sont deux Micro-Racing avec Pinteaux et Vaquaise, Debros finissant 6^e devant Maurus, victime d'un pneu décollé et d'une rotule de direction balladeuse (c'est ça les débutants!). Viennent ensuite Vauzelle, Procot et Désarménien.

RESULTATS 4X4

NOM	TOURS	MARQUE
1. Beaudoux	63 t 22''42	Yankee
2. Di Lorenzo	61 t 3''33	Yankee
3. Lachat	61 t 26''30	Yankee
4. Pinteaux	60 t 0''	Micro-Racing
5. Vaquaise	60 t 1''00	Micro-Racing
6. Debros	56 t	Presto
7. Maurus	56 T 11''39	Yankee
8. Vauzelle	50 t 17''05	N.C.
9. Procot	47 t 26''27	N.C.
10. Désarménien	26 t	Yankee

La journée se termina par un vin d'honneur et un petit essai Yankee - Micro-Racing effectué par notre pistard de service qui nous donne ci-contre ses impressions à propos de ses débuts en T.T. Par ailleurs, M. Gardet s'est plaint de "l'emprunt" indélicat de son compresseur. C'est la seule réclamation au sujet de cette coupe de France 83.

**COUPE DE FRANCE
T.T. 83**



Les deux protagonistes de ce court essai, le Yankee et le Micro-Racing. Il a bien souffert, le Yankee, depuis la couverture du n° 20 !

LE TOUT TES REINS "contact et manipulation"

Je devais participer à l'EFRA en Belgique mais au dernier moment un contretemps m'empêchait de m'y rendre assez tôt pour courir le samedi matin. Que faire, seul à Paris pour un week-end? J'ai déjà visité les catacombes, la tour Eiffel, le musée Grévin, mais pas R.C.M. place du Marché à Evry! Coup de fil à Monsieur Maurus qui me passe Rocky Méthanol. "Tu ne sais pas quoi faire? viens donc à Dijon voir la coupe de France tout-terrain qui doit s'y dérouler!"

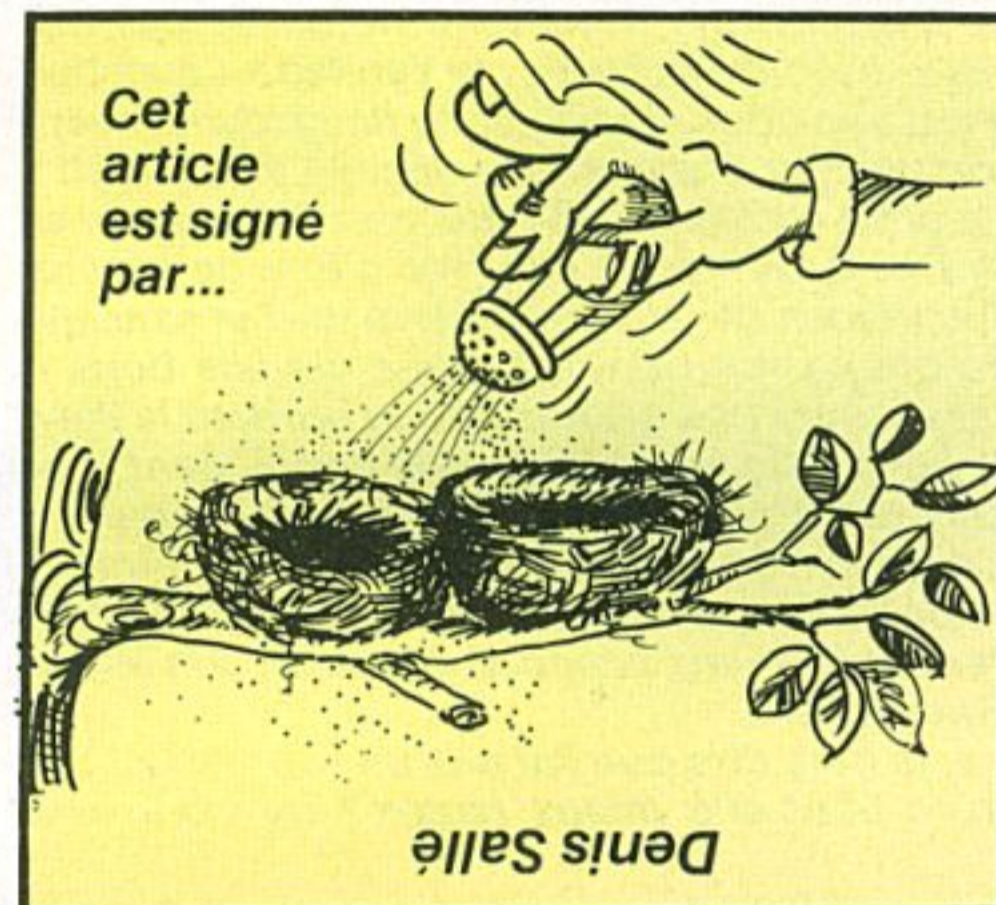
Rendez-vous pris, nous nous rendons donc à Dijon pour que je découvre pour la première fois une piste de tout-terrain! Eh oui, en Auvergne il n'y en a pas!

Pour une première fois ce n'était pas le "pied". En effet il tombait des cordes, tant et si bien que la piste était rapidement transformée en borborygme. Je sais maintenant pourquoi on les appelle les glaiseux!... Il fallait les voir avec leurs bottes, courir dans la boue jusqu'à la buvette! Toutes les grandes surfaces du coin ont été dévalisées et il n'y avait plus une seule paire de bottes à 10 km à la ronde. Pas de chance donc, le soleil n'était pas de la partie. Cela m'a permis d'admirer la bonne humeur qui règne dans ce milieu et que l'on aimerait rencontrer plus souvent sur les pistes. Des garçons très gentils, sympas, pas grincheux du tout. De plus, j'ai pu apprécier leur courage et leur ténacité. Il en faut pour démonter une auto déguisée en tas de boue, la nettoyer, le tout avec la goutte au nez, et les pieds dans l'eau. Les pauvres autos se traînaient sur le circuit, en effet la terre se collait aux pneus et,

au bout de deux ou trois tours, la cloche d'embrayage devenait toute bleue, la couronne fondait, et le bolide restait immobilisé sur la piste. Heureusement, il y eut la journée du dimanche, la piste avait un peu séché, et le spectacle allait s'améliorer au fil des heures, ce qui allait me permettre de me faire vraiment une impression sur ce qu'est le tout-terrain. J'ai été un tout petit peu déçu, m'attendant à voir des autos dérapier des quatre roues dans la poussière. Mais là personne n'y est pour rien, la météo rendant ce spectacle impossible. On m'a toutefois juré que cela existe, et je veux bien le croire.

J'avais devant moi les meilleurs représentants français sélectionnés, mais j'ai quand même trouvé que la course ressemblait un peu à de la balade (comparé à la piste bien sûr). Cela se comprend facilement sur une piste truffée de flaques et de bosses toutes plus grosses les unes que les autres.

Ce qui m'a également surpris, c'est que les voitures passent vraiment facilement sur le toit et le pilote qui mène la course peut, sans que ce soit de sa faute se retrouver sur le dos,



caler et perdre toute chance de bien figurer au classement. C'est peut-être pour cela que les trajectoires se semblent pas être le souci premier des concurrents, et qu'ils préfèrent passer où ça va bien, plutôt qu'à la corde.

L'impression qui se dégage également est que ces autos subissent des contraintes extraordinaires, qui n'ont rien à voir avec la réalité. Les amortisseurs après une journée de compétition, les cardans, les triangles, enfin tout, souffre terriblement, le travail de préparation doit être primordial, et fiabiliser tout cela ne doit pas être évident. Le spectacle est très agréable à suivre et ces petits bolides sautillants me donnèrent envie d'essayer...

Après la finale, le rédacteur en chef de votre revue préférée, me proposait son Yankee 4X4 qui venait de subir le dur traitement d'une finale.

Quelques tours, doucement, pour régler le débattement de sa radio à ma convenance, et pour prendre la piste en main. L'aspect sautillant de mon nouveau bolide ne me rassure pas beaucoup. On a l'impression qu'à la moindre



Beaucoup de concurrents peuvent remercier les pompiers locaux pour leurs lavages sous pression !

réception de bosse il peut aller n'importe où, et prendre une trajectoire ne paraît pas évident du tout. (N.D.L.R. : le Yankee en question avait une demi-finale et une finale dans le ventre avec un pneu arrière décollé de surcroît !) La prise en main s'effectue tout de même et en fait, le gros travail m'a l'air d'être de repérer les pièges de la piste. Malgré tout et sans que je n'y puisse rien le Yankee est allé boire la tasse dans une grande flaque bordant la ligne droite, juste après la grande bosse, dont je ne sais toujours pas comment il faut la prendre. Ce bain forcé mettait fin à cette première expérience trop courte, quand Pinteaux que je remercie ici me proposa d'essayer son Micro-Racing 4X4.

Là, je dois dire que j'ai pris un super pied. Son auto était-elle mieux réglée ? ou l'O.S. plus

souple que le Picco convient-il mieux en tout-terrain ? Toujours est-il que j'ai eu "entre les mains" une auto beaucoup plus stable, que j'ai pu accélérer à fond, balancer avant les courbes, jeter à fond dans la ligne droite. Pinteaux était fou lorsque sa voiture décollait à fond dans la ligne droite à un bon mètre du sol, mais le plaisir de pouvoir accélérer à fond, décoller, dérapier, glisser, était tel que j'en oubliais que son propriétaire en tremblait de tous ses membres. Si je devais comparer ces deux 4X4, je comparerais le Micro-Racing à une Alpha très stable que l'on a envie de "violenter" et de pousser dans ses limites et le Yankee à une Columbia, plus pointue à piloter, demandant plus d'attention, plus vive.

Le tout étant de savoir ce qui vous convient le mieux. Une auto calme est plus agréable à

piloter, mais on en trouve vite les limites (ce qui permet d'aller à fond partout) ; une auto plus pointue demande plus d'attention, mais peut aller plus vite si l'on se concentre sur le pilotage.

Peu après Maurus me repassait le Yankee sec et cela allait beaucoup mieux. En fait j'avais pris l'habitude de la piste, et de plus, elle commençait à bien sécher et à devenir presque poussiéreuse. Re-coup de Micro-Racing et là le record du tour tombait il est vrai sur une piste de meilleure qualité. (Précisons que ce Micro-Racing est un prototype qui devrait voir le jour bientôt.)

Je me suis réellement bien amusé avec ces deux autos. Très amusant de décoller sur les bosses. De plus quand on a l'habitude des voitures de piste il n'y a aucun problème au niveau des réflexes que demande le tout-terrain. Le poids de l'engin donne une certaine inertie que l'on ne rencontre pas en piste. Par contre il n'est pas évident de doubler un concurrent sur une piste qui n'est pas trop large et avec une auto qui sautille et tient presque toute la route. Il faut également pouvoir improviser assez souvent au niveau du pilotage, la voiture ayant souvent des réactions que l'on a pas prévues. Et encore j'ai essayé des 4X4 car avec un 4X2 je crois que cela aurait été un peu plus problématique, celui-ci étant beaucoup moins stable et encore plus surprenant. Après avoir mis le Micro-Racing à son tour dans la grande flaque (y a pas de jaloux) je me décidais à reprendre la route après un week-end passé bien trop vite, loin de la pollution et des embouteillages. A dire vrai cette petite séance de tout-terrain m'a réellement séduit. Une ambiance extraordinaire, des gens qui n'ont pas la grosse tête et un super pied dans la poussière. Par contre il ne faut pas avoir peur de mécaniser dans des conditions pas toujours faciles. Alors pourquoi pas une saison l'année prochaine si le père Noël n'oublie pas nos petits souliers !



Les "meilleurs" : de gauche à droite : Beaudoux, le grand vainqueur, Di Lorenzo, Lachat et Pinteaux.