

COUPE DE FRANCE G.T. OU « COUP DE DÉ A MONTPELLIER »



Avant toute chose, et c'est justice, je me dois de vous donner quelques explications au sujet du sous-titre. Nous sommes le 23 mars 1985 et nous allons participer à la Coupe de France G.T. 84. Cette date tardive est justifiée par le fait que le Championnat Régional G.T. s'est déroulé à l'automne 84 et que les sélections n'ont pu être faites avant. Or cette Coupe de France va permettre à elle seule de sélectionner les pilotes pour le Championnat d'Europe G.T. qui cette année se déroule à... Besançon, c'est-à-dire « chez nous ». De plus, une dérogation permettra aux pilotes régionaux non-experts de participer à ce Championnat d'Europe s'ils sont sélectionnés par la présente Coupe de France. Et cette sélection ne se fera pas sur les valeurs, c'est-à-dire les temps de qualification, mais sur la place du pilote à l'arrivée, ce qui ouvre un peu plus le jeu. Je m'étends un peu sur ces éléments car tout ceci est nouveau et qu'il faut bien considérer la motivation de la plupart des pilotes car l'enjeu est de taille et ne se joue que sur une seule épreuve : tu gagnes ou tu perds, un point c'est tout !

Olivier Moulin

Nouveau est aussi le terrain sur lequel va se dérouler le jeu : le circuit municipal de Montpellier. Construit par la municipalité approximativement au même moment que son voisin de Carnon que vous connaissez déjà, celui-ci n'avait pas encore accueilli de grande compétition de niveau national. Grâce à l'opiniâtreté des membres de l'A.M.O., l'oubli est réparé et le « Tout Modélisme » français peut aujourd'hui découvrir cette piste.

Le circuit

Le développement du tracé est peut-être un petit peu trop court et le manque de longueur de la ligne droite ne permet pas

aux pilotes de souffler. Mis à part cet inconvénient le tracé est des plus intéressants parce que difficile et varié. Quelques épingles à cheveux, isolées ou en « pif-paf », des courbes relativement rapides encadrant la ligne droite et deux enfilades très techniques dont une très rapide. Bien entendu comme sur tout circuit sinueux, freinage et accélération sont d'importance primordiale et il vaut mieux choisir le bon rapport de démultiplication si l'on veut avoir l'impression de conduire autre chose qu'une deux chevaux anémique. Bref, cette piste a beaucoup de personnalité, elle est difficile à souhait, cependant, un peu étriquée, elle entraîne une désagréable impression de conduire

la voiture « sous ses orteils », tant il est difficile d'anticiper.

Quant aux structures d'accueil, eh bien, disons que les membres de l'A.M.O. se sont donnés tout le mal possible pour obtenir de la Mairie concernée quelques équipements nécessaires au confort des pilotes et du public. Mais vous connaissez les administrations ! J'espère qu'à l'avenir certains responsables prendront conscience qu'il faudrait peu de chose pour mettre en valeur ce très joli petit circuit. Enfin, n'oublions pas que nous sommes dans le Midi de la France et qu'ici, c'est bien connu, il ne pleut jamais.



Le matériel

Les voitures à quatre roues motrices sont maintenant nombreuses dans les stands. Deux marques sont actuellement en présence : S.G. et Serpent. Deux modes de transmission différents sur le plan mécanique (arbre longitudinal chez S.G., courroie crantée chez Serpent) pourtant toutes deux ont opté pour la prépondérance de motricité sur l'arrière (roues libres sur le train avant). Je pensais que sur un circuit aussi sinueux les transmissions intégrales ne seraient pas des plus avantageuses à cause de leur tendance naturelle au sous-virage, mais il me faut admettre que les Serpent s'y comportent à merveille. Leur architecture leur conserve sensiblement la même maniabilité que la deux roues motrices mais elles ont beaucoup gagné en stabilité. La S.G. par contre, semble lourde et donne une impression de paresse dans les changements d'appui très vifs qu'exige la piste. Une des plus belles voitures des stands est celle que nous appellerons « Serpen-Jouetec » : toute en fibre de carbone, ultra-légère, et une esthétique à couper le souffle. Chez S.G. ça travaille beaucoup et c'est un vrai plaisir de voir sur pratiquement toutes les MK 4 présentes un petit

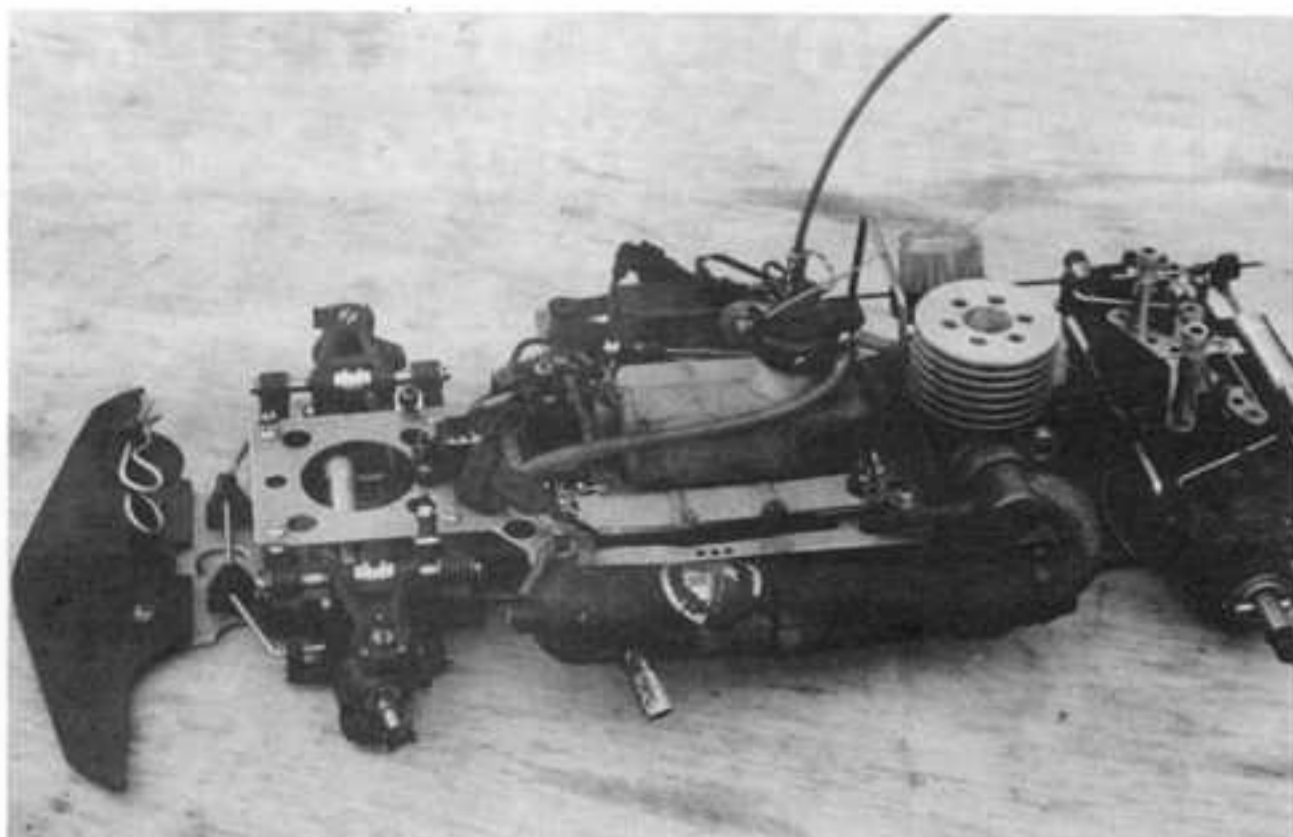
quelque chose de personnel, un léger « plus ». Apparemment, beaucoup cherchent à freiner correctement cette voiture. Nous trouvons deux MK 4 avec des freins sur l'avant qui agissent sur les quatre roues, celle de Denis Gabolde et celle de votre serviteur. Dans ce cas de figure, je dirais que la principale difficulté consiste à éviter le blocage des roues avant lors d'un freinage tardif. D'autres concurrents ont plus simplement travaillé sur le frein dans sa position d'origine en cherchant à allier puissance et progressivité et on peut voir quelques belles réalisations personnelles. La chasse aux kilos superflus est ouverte et dans ce domaine aussi on peut voir beaucoup d'ingéniosité et beaucoup de travail. La voiture la plus significative est sans doute celle de Philippe Collet : platine radio en fibre de carbone, frein spécial double disque, etc... La plus étrange est celle de Michel Bernard car sous une apparence « sortie de boîte » elle est certainement la plus légère de toutes.

Pour le reste nous trouvons les voitures habituelles, des S.G. MK2, des Serpent Quattro, des P.B. Nova. La voiture de David Lecat me désole toujours car je ne trouve jamais rien à écrire à son sujet, si ce n'est que c'est une Nova d'origine, simplement montée avec soin, et que cela suffit bien souvent pour être compétitif.

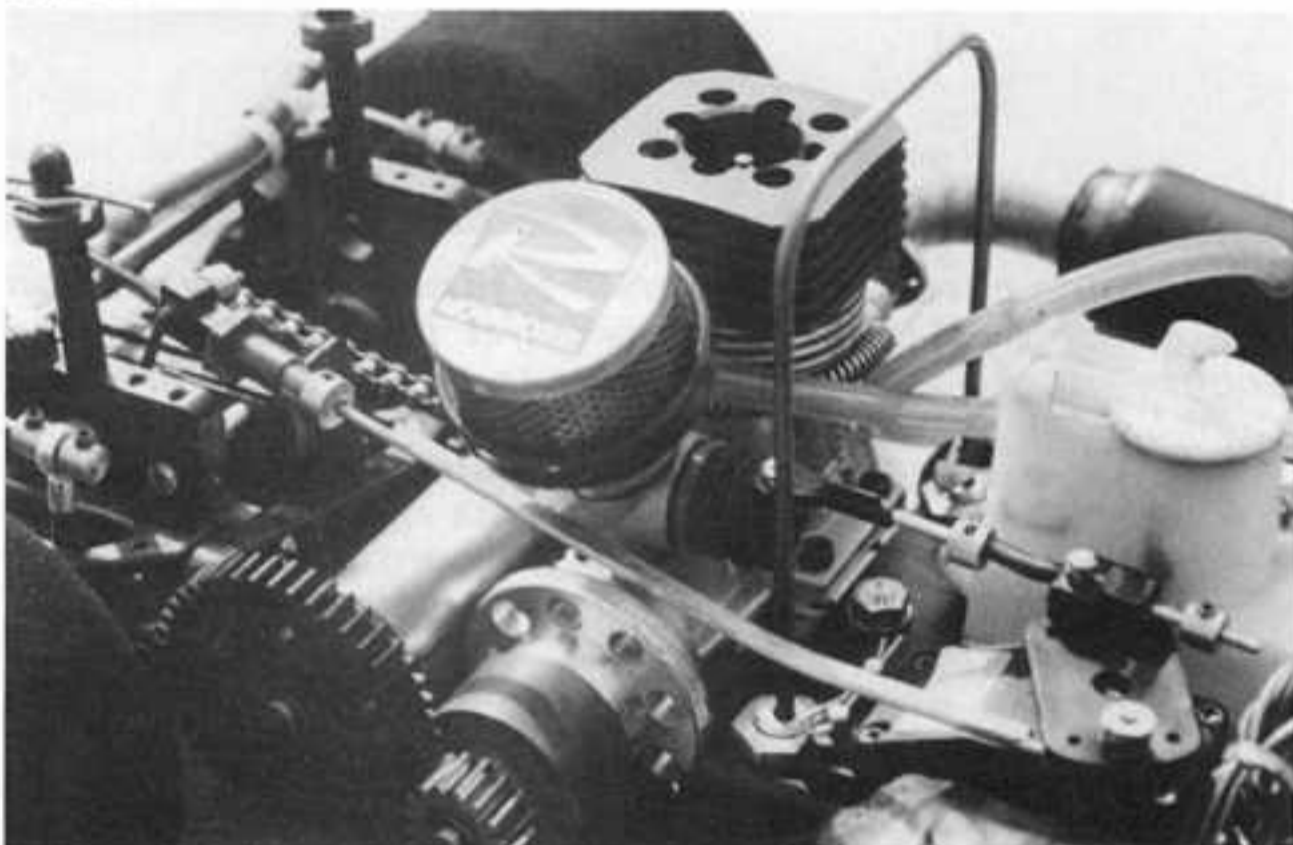
... « Et j'en dirais, et j'en dirais... » mais je ne peux hélas citer tous les beaux bricolages que j'ai pu voir dans les stands et croyez-le je le regrette.

Les qualifications

Un de mes bons amis se plaît à définir le principe des qualifications de la manière suivante : - « nous avons droit à trois coups de cinq minutes pour tenter de nous placer le plus haut possible dans le



S.G. Columba MK IV



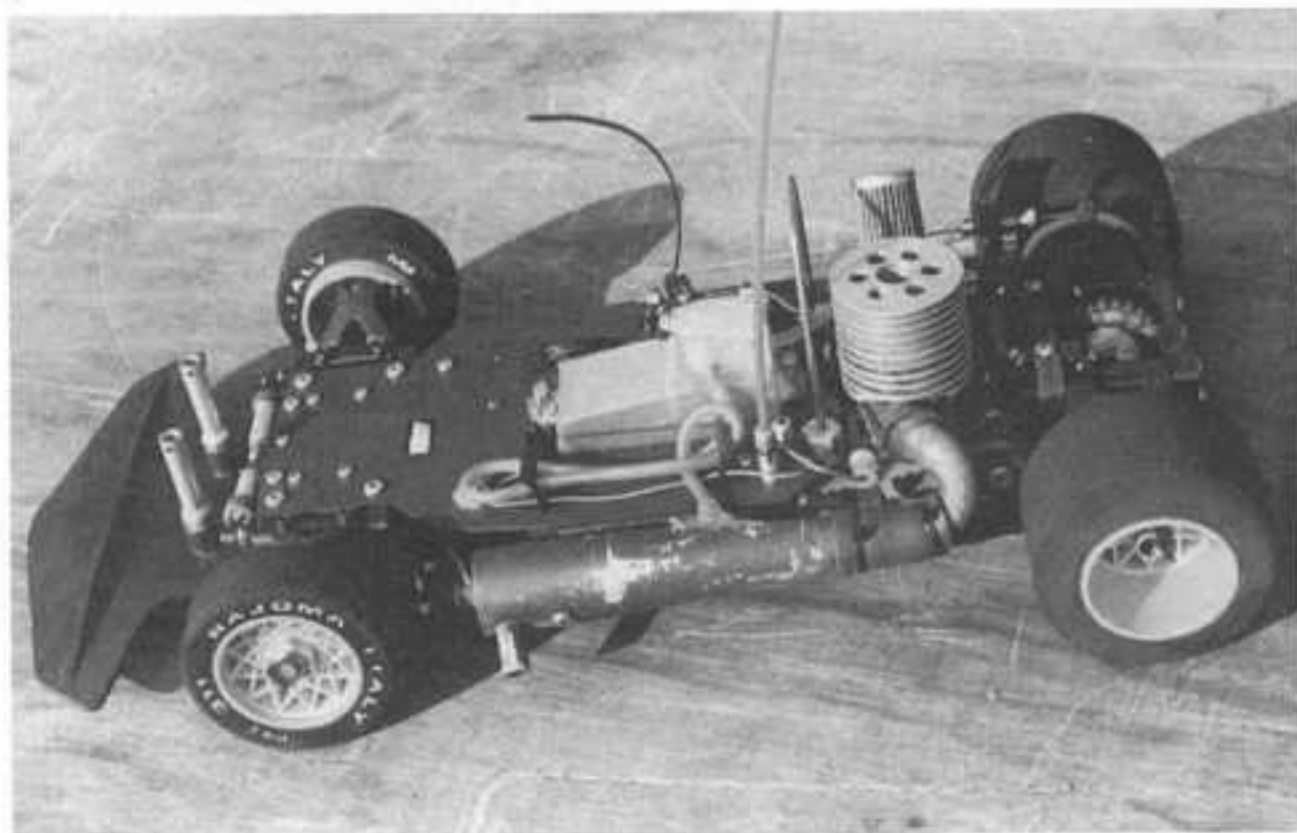
Le Nova Rossi Testa Rossa



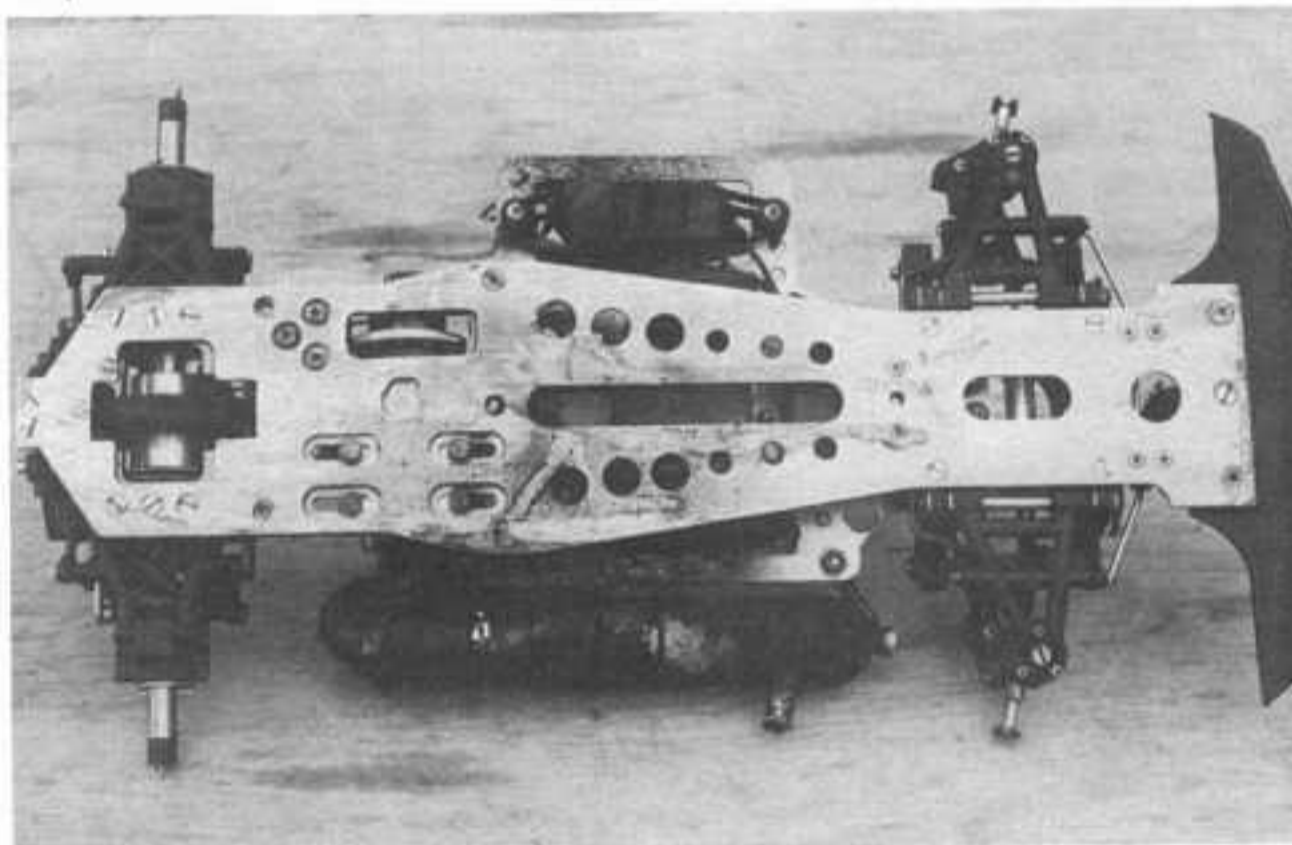
classement : le premier coup pour avoir un ennui mécanique, le deuxième pour se faire sortir de la piste par un concurrent, et le troisième pour avoir si peur qu'il arrive quelque chose que l'on a les doigts paralysés sur les commandes et les genoux qui s'entrechoquent... » J'ajouterais qu'il arrive parfois qu'il pleuve. Mais - béni soit le climat méditerranéen - les giboulées de mars semblent vouloir faire une trêve et nous laisser courir en paix.

Le comptage électronique du GNMARC est en place et chacun de nous amène sa voiture aux vérifications techniques. Un certain émoi règne dans les stands car beaucoup de concurrents utilisent une carrosserie non homologuée par l'EFRA.

Mais comme le règlement français reste vague à ce sujet on décide d'accepter ces carrosseries. Un autre point ambigu du règlement concerne le trou autorisé dans le pare-brise des G.T. Là aussi, on admet que l'article du règlement n'est pas assez explicite et on ferme les yeux sur quel-



Serpent Quattro 4 WD



SG Columbia MK IV

ques ouvertures exagérées. Tout ceci est bien dommage car, d'une part, le but du G.T. est d'apporter un peu de réalisme à nos petits bolides, d'autre part au Championnat d'Europe les commissaires techniques seront certainement un peu plus pointilleux. Ceci étant dit et les concurrents ayant été prévenus qu'ils couraient le risque d'une réclamation ultérieure, les premières séries se mettent en place.

Ce sont les voitures de la catégorie classique qui ouvrent le bal. Neuf concurrents seulement sont inscrits et les deux premières séries leur sont consacrées. Sivent dix séries en catégorie libre. En tout soixante quinze pilotes qui vont s'affronter durant toute la journée du samedi au cours des trois manches prévues.

A l'issue de ces qualifications nous avons des résultats assez rapprochés puisque onze pilotes sont classés dans les dix-huit tours et onze encore dans les dix sept tours. La pole-position est réalisée par Eric Nougier qui confirme l'excellent comportement de sa Serpent. Philippe

Collet se place en deuxième position, même commentaire pour sa S.G. Suivent Mansiet sur une Serpent-Jouatec, et Michel Bernard. David Lecat place sa P.B. Nova en cinquième position, suivi de Aygon et de Berron.

Dimanche : Les finales

Commençant à partir du 1/512 les finales de rattrapage se déroulent sans trop de problème. Certains concurrents signalent des ennuis radio qu'ils jugent anormaux et les organisateurs pleins de bonne volonté acceptent de revoir quelques détails des installations du circuit. Le coup de théâtre vient au moment du 1/16 de finale. Le ciel qui était menaçant cesse de l'être et éclate en sanglots. La pluie de mars tombe sur les petites voitures et sème la confusion dans les stands. Pendant que les mécanos changent à toute vitesse les pneus les stands couverts se remplissent dans une atmosphère de camaraderie qui réchauffe le cœur. Aucune mauvaise humeur, beaucoup d'entraide, bref, au sens propre comme au sens figuré on se rapproche les uns des autres. Pendant ce temps, sur la piste, les voitures à transmission intégrale font merveille aux mains de Brun et Ghuigon mais José Scholle et sa Mantua nous rappellent une fois de plus qu'ils aiment les glissades.

La pluie a cessé mais la piste est encore mouillée au départ du 1/8 de finale. Les voitures ont été soigneusement préparées pour le mouillé et comme on pouvait s'y attendre les quatre roues motrices font la loi. Ghuigon et Bevacqua paraissent s'amuser en tête et la seule 4x2 qui peut garder le contact est celle de Lopez qui arrive troisième derrière les S.G.



La piste est toujours mouillée pour le 1/4 de finale et le scénario précédent se répète avec des acteurs différents. C'est le jeune Bellanger qui termine à la première place suivi de Mouton et de Causse.

Pour la demi-finale la piste n'est plus vraiment mouillée mais pas encore tout-à-fait sèche. De grandes zones d'humidité nous inquiètent et le choix des gommes risque une fois de plus de déterminer la course dès le départ. Comme des fourmis les mécanos vont et viennent, s'affairent pour des essais de pneus et nous bénissons les systèmes de démontage rapide des jantes. Dans les derniers tours de chauffe les bonnes gommes sont trouvées et le départ est donné. Sur cette piste à l'adhérence incertaine je peux vous assurer que c'est réellement un plaisir de piloter est de courte durée car au bout de cinq minutes mon collecteur d'échappement trouve que le moment est bien choisi pour se casser. Fini la course ! Et il me faut bien avouer que c'est avec un peu d'amertume que j'assiste en spectateur à la fin de cette demi-finale où Laurence Lyaudet arrive en tête, suivie de Veysseyre et de Cassagne.

La finale

Les préparatifs du départ sont toujours aussi fébriles mais à ce niveau de la course, pilotes et mécanos sont presque tous des abonnés aux finales et leurs gestes sont quasi routiniers. 17 h30. Les voitures sont sur la grille de départ... le starter lève son drapeau et les dix bolides s'élancent ! Premier incident pour Mansiet qui prend un tour de pénalité, son mécano n'ayant pas lâché sa voiture à temps. Dura Lex, sed Lex. Philippe Collet est parti en tête, suivi de Nougier.

A 1 minute de course les positions sont celles-ci : Nougier, Bernard, Aygon, Collet, Lyaudet...

A 5 minutes, nous avons dans le même tour Nougier, Collet, Lyaudet, Mansiet, Veysseyre et Lecat.

Mais à la 6^e minute le moteur de Nougier cala. Puis Michel Bernard se fait « sortir » par un concurrent un peu trop volontaire. A 8 minutes, Nougier est passé en neuvième position.

A 9 minutes, nous trouvons en tête la voiture de Veysseyre.

Berron, qui a eu des ennuis mécaniques, a quatre tours de retard.

A 10 minutes, Lecat prend la tête. Veysseyre a calé. Ce dernier semble être la cible favorite d'un de ses camarades au style de pilotage très particulier et sa mécanique a certainement souffert des chocs répétés.

A 13 minutes c'est au tour de Collet de prendre la tête, profitant d'un ravitaillement de Lecat. Puis Collet s'arrête pour ravitailler à son tour et Lecat reprend la première place.

A 16 minutes Lecat a plus d'un tour d'avance sur Collet.

Temps de qualification

Finale

1. Nougier	18 tours	5' 02" 9
2. Collet	18 tours	5' 04" 8
3. Mansiet	18 tours	5' 05" 4
4. Bernard	18 tours	5' 05" 7
5. Lecat	18 tours	5' 06" 0
6. Aygon	18 tours	5' 12" 7
7. Berron	18 tours	5' 14" 2

1/2 Finale

8. Cassagne	18 tours	5' 14" 4
9. Lyaudet	18 tours	5' 16" 1
10. Pastor	18 tours	5' 18" 1
11. Veysseyre	18 tours	5' 18" 4
12. Moulin	17 tours	5' 02" 4
13. Lestum	17 tours	5' 02" 9
14. Sune	17 tours	5' 05" 9

1/4 Finale

15. Ortigosa	17 tours	5' 07" 0
16. Bellanger	17 tours	5' 09" 0
17. Siamal	17 tours	5' 09" 6
18. Torres	17 tours	5' 09" 7
19. Causse	17 tours	5' 11" 7
20. Bonnain	17 tours	5' 11" 9
21. Mouton	17 tours	5' 13" 8

Finale libre (30 mm)

1. Lecat	104 tours	P.B. Nova
2. Aygon	101 tours	Serpent 4 x 4
3. Collet	101 tours	S.G. MK 4
4. Cassagne	98 tours	P.B. Nova
5. Berron	96 tours	S.G. MK 2
6. Lyaudet	94 tours	P.B. Nova
7. Bernard	93 tours	S.G. MK 4
8. Mansiet	80 tours	Serpent 4 x 4
9. Nougier	77 tours	Serpent 4 x 4
10. Veysseyre	70	Serpent 4 x 4

Finale classique (30 mm)

1. Arnaud	76 tours
2. Berton	73 tours
3. Rolland	69 tours
4. Bressoux	65 tours
5. Francoz	64 tours
6. Chomette	60 tours
7. Mouton	29 tours
8. Richard	23 tours
9. Darbelet	1 tour

1/2 Finale (20 mm)

1. Lyaudet	67 tours
2. Veysseyre	65 tours
3. Cassagne	65 tours
4. Bellanger	65 tours
5. Mouton	63 tours
6. Lestum	63 tours
7. Pastor	54 tours
8. Causse	48 tours
9. Sune	44 tours
10. Moulin	21 tours

1/4 Finale (20 mm)

1. Bellanger	60 tours
2. Mouton	57 tours
3. Causse	56 tours
4. Bevacqua	51 tours
5. Bonnain	49 tours
6. Ortigosa	41 tours
7. Torres	39 tours
8. Lopez	38 tours
9. Siamal	4 tours
10. Ghuigon	3 tours

1/8 Finale (20 mn)

1. Ghuigon	54 tours
2. Bevacqua	50 tours
3. Lopez	49 tours
4. Scholle	46 tours
5. Garcia	45 tours
6. Leblanc	26 tours
7. Brun	15 tours
8. Basora	5 tours
9. Clastres	0 tour
10. Barthelemy	0 tour

1/16 finale (10 mn)

1. Brun	20 tours
2. Scholle	18 tours
3. Ghuigon	17 tours
4. Guinand	15 tours
5. Sempey	14 tours
6. Ouhocine	13 tours
7. Lang	10 tours
8. Collomb	4 tours
9. Savasta	4 tours
10. Desplan	0 tour

1/32 Finale (10 mn)

1. Sempey	32 tours
2. Lang	31 tours
3. Collomb	31 tours
4. Rocher	30 tours
5. Richard	30 tours
6. Yvois	30 tours
7. Fonda	29 tours
8. Affolier	25 tours
9. Gastou	23 tours
10. Tochet	0 tour

1/64 Finale (10 mn)

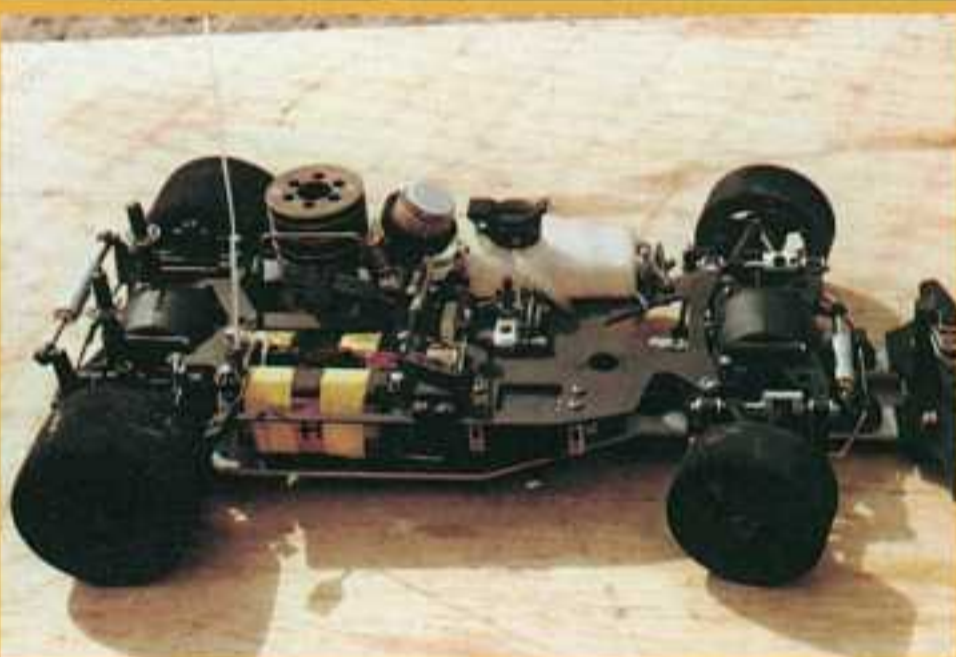
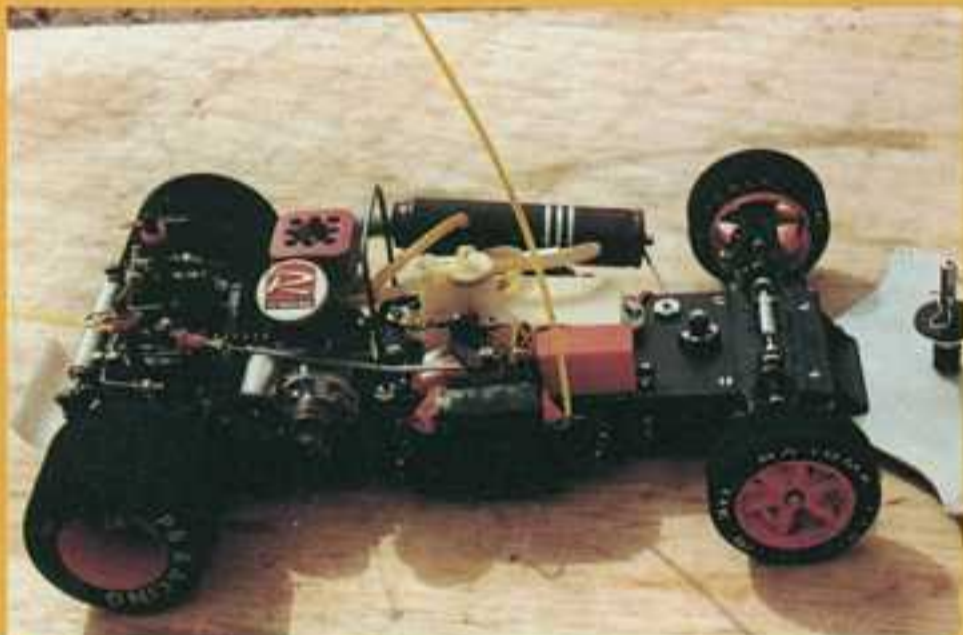
1. Sempey	31 tours
2. Yvois	31 tours
3. Richard	28 tours
4. Cassola	28 tours
5. Boulay	28 tours
6. Hogard	27 tours
7. Lehoux	26 tours
8. Bataillard	23 tours
9. Dubrunquet	9 tours
10. Castet	0 tour

1/128 Finale (10 mn)

1. Castet	23 tours
2. Sempey	31 tours
3. Dunbrunquet	30 tours
4. Gabolde	30 tours
5. Schiavon	29 tours
6. Favier	28 tours
7. Belchi	12 tours
8. Anlorte	9 tours
9. Sanchez	0 tour
10. Meyer	0 tour

1/256 Finale (10 mn)

1. Dubrunquet	31 tours
2. Schiavon	31 tours
3. Meyer	29 tours
4. Lagoutte	24 tours
5. Grimaldi	24 tours
6. Lortolary	24 tours
7. Rabajotil	22 tours
8. Jarry	21 tours
9. Lecollinet	9 tours
10. Dezarnaud	0 tour



1	2
3	4
5	6

1. Montage « new look » du servo sur la serpent de Nougier. Ce montage déjà vu sur les serpents Hollandaise au salon de la voiture de course semble faire école.
2. Une entrée remarquable et remarquable dans la compétition la New 4 roue motrice Serpent. Ici pole position aux qualifs l'auto de Nougier.
3. Pas de grands changements sur la PB Nova de Lecat. Un moteur chasse un autre et c'est Rossi qui prend maintenant place sur les battis moteur de l'auto de David.
4. Peut-être pas l'unique petit changement mais le plus facile à voir. La barre anti-roulis arrière est plus efficace car doublée par soudure à l'étain et les accroches sur les triangles sont elles aussi nouvelles. Toujours un travail aussi propre pour David.
5. Du frein encore du frein. Ce frein monté sur la platine carbone de l'auto de Collet assure à l'auto un freinage souple mais puissant.
6. S6 MK 4 de Collet (Noir c'est Noir !). Plastique noir, platine noire en carbone tout à été fait pour alléger cette auto au max !

A 20 minutes Collet s'arrête à son stand quelques secondes et perd aussi sa deuxième place. C'est maintenant Aygon qui est second à deux tours derrière Lecat.

A 23 minutes, Nougier semble toujours avoir des ennuis assez graves.

A 24 minutes Mansiet casse une pièce de son train avant mais faisant fi du règlement, il reprend tout de même la piste en roulant sur trois roues (!!). C'est Michel Bernard qui est actuellement second, suivi de Aygon.

A 25 minutes le moteur de Bernard cala et Philippe Collet profitant du ravitaillement de Aygon reprend la deuxième position.

Dans les dernières minutes de course,



Collet, gêné par la voiture de Mansiet doit laisser la deuxième place à Aygon, et c'est dans cet ordre qu'ils passent la ligne d'arrivée, derrière Davide Lecat. Cette finale a été passionnante à suivre car elle nous a offert de nombreux rebondissements. Il est toutefois regrettable que ce beau spectacle ait été entaché par le comportement d'un concurrent, sur la piste et sur le podium. L'utilisation - ô combien justifiée - du drapeau noir aurait certainement bien soulagé les autres pilotes. Mais peut-être le problème est-il plus profond que cela et demanderait une toute autre analyse. Malgré cette ombre au tableau il est heureux de constater que

nos pilotes de top niveau sont en pleine forme et il est certain qu'ils sauront défendre honorablement nos couleurs au Championnat d'Europe. Si je n'ai pas fait plus de commentaire sur l'excellent prestation de Laurence Lyaudet, c'est que je considère que louer ses mérites constituerait une autre forme de sexisme. (Mais je n'en pense pas moins et cela me fait bien plaisir de la voir de plus en plus souvent bien classée). Bon, voici venir la remise des Coupes, et après le discours de Monsieur le Maire de Montpellier promettant de faire en sorte que le modélisme détrône le Foot-ball et le tennis, chacun reçoit sa récompense et

le public se fait copieusement arroser de champagne. Le moment est venu de nous séparer, nous nous donnons rendez-vous à Lyon pour la première manche du Championnat de France 1985.

Le mois prochain : l'Interview « à bâtons rompus » redémarre avec Philippe Collet, premier champion d'Europe Français.