

LES TRUCS DES VAINQUEURS.

Tout le monde a ses petites astuces pour gagner. Le secret de l'équipage CALLAT-CHANQUET réside, outre le choix de son matériel (une PLUS), par la préparation et le soin donné aux détails des accessoires indispensables. La poignée par exemple. Celle ci, remarquablement fiable et parfaitement adaptée à la voiture, à la piste, et aux styles de pilotage (très différents selon l'un ou l'autre pilote) est un paramètre important pour une compétition de ce niveau. En l'occurrence elle a été empruntée à Philippe GRENET quelques minutes avant le départ. Mais d'autres éléments ne sont pas à négliger comme le « moo » (*), le chiffon et l'essence pour le nettoyage du châssis, les tresses, et le meilleur train de pneus. Tout cela a été trouvé dans la boîte à outils de Jean-Luc PEURIERE. Nous reprendrons donc les propos de Jean-Luc: « Y en a qui ont un sacré matos quand même... »

(*) Produit qui est sensé empêcher (sans succès visiblement) la voiture de glisser.

12 HEURES DE THOIRY PORSCHE LEADER DU CHAMPIONNAT

Le championnat d'endurance débute la saison nationale 1987 française. Le 14 mars, huit équipes se retrouvent autour de la piste de Thoiry pour une 12 heures.

Prévues à l'origine non stop, départ à minuit arrivée à midi; les nuisances sonores pouvant indisposer le voisinage ont obligé à scinder la course en deux fois six heures. Six heures le samedi après-midi puis repas en commun (IMPORTANT !), courte nuit (de sommeil ou autre) et six heures le dimanche, mais dans l'autre sens ! Attention dans le banking !

DANS LES PADDOCKS.

Huit « PLUS » identiques candidates à la victoire. François CALLAT – Daniel CHANQUET (Thoiry) et Philippe GRENET – Thierry POLIN (Rouen), sans doute mécontents de leur Lancia LC 2 de la saison 1986, ont choisi des Porsches 956 respectivement soutenues par Blaupunkt et par JDavid. (à 400 000 deutschmark l'engin, ces pilotes ont trouvé le gros sponsor). Équipes en vue après leur domination aux 24 Heures du Mans hors championnat en février, les manceaux présentent une WM et une Rondeau M482. Transfert du début de saison, Olivier DEMOGET a signé au club du Mans et il pilotera efficacement la WM le dimanche. Il a été un des pilier du club de La Bouille à ses débuts et avait changé pour le prestigieux club de Rouen en 1986. Un bruit courrai comme quoi il a été « invité » à quitter le club de Rouen ainsi que Sylvain PIGNY. Que ce passe-t-il en Normandie ? Aucun commentaire de la part d'Olivier ou de Jean-Pierre ETIENNE. Allégations sans fondements devons nous supposer. Thoiry, outre la Porsche 956, est représenté par une Lola T600 Chevrolet du Cook-Kendall racing pour Antony DEPOUX, Frédéric PROVOST et un débutant Olivier CHAMBON. William INGHELBRECHT représente le nouveau club de Mantes avec son équipe des 24 Heures du Mans sur Lola mais avec une Corvette neuve (Daytona 1985) pour lui même, Philippe « chou » POLIN, frère du Thierry de Rouen, et un novice Denis GIROUX qui remplace Daniel CHANQUET qui avait fait flamber la Lola au Mans. Venus de plus loin, cinq Brondillants présentent une vieille Ferrari BB 512 avec l'objectif de faire toute la saison d'endurance française. Jean-Luc PEURIERE et Fred NIVET, les deux pilotes de valeurs confirmées, sont secondés par deux débutants, Alain CHALVEYRA et François AGENEAU. Jean-Louis DUBOIS n'est pas leur chef mécanicien ni leur directeur technique ou sportif. Il ne fait qu'accompagner ses copains pour le plaisir et ne cours pas. Mais un individu de sa trempe ne peut, hélas pour lui qui pensait passer un week-end reposant, rester inactif. Il est immédiatement requis

au poste important de directeur de course. Fonction dont il s'acquitte avec sa compétence coutumière à la satisfaction générale. Sa notoriété de pilote le verra se faire engager par Bob Tulus sur la Jaguar XJR-5 group 44 au côtés de Philippe POINT et du débutant Michel VERDIER du club de Thoiry.

LES ESSAIS.

Ils montrent la forte motivation des équipages de GTO et surtout l'aisance des V 8 Chevy dans le banking.

William INGHELBRECHT réalise la pôle position (plus grand nombre de tours en une minute plus les centièmes de piste).

<i>Noms</i>	<i>Club</i>	<i>Auto</i>	<i>Tours +</i>
William Inghelbrecht	Mantes	Chevrolet Corvette 1985	10 t + 81
Fred Provost	Thoiry	Lola T 600 Imsa	10 t + 17
François Callat	Thoiry	Porsche 956 Blaupunkt	10 t + 6
Philippe Point	Thoiry	Jaguar XJR-5	9 t + 44
Jean-Claude Malherbe	Le Mans	WM	8 t + 95
Fred Nivet	Bron	Ferrari BB 512	8 t + 50
Philippe Grenet	Rouen	Porsche 956 JDavid	7 t + 87
Jean-Claude Leroux	Le Mans	Rondeau M 482	7 t + 84

A-t-on déjà vu des Corvettes habituées aux fonds de grilles se distinguer de la sorte ?

Lors de son temps Jean-Claude LEROUX connaît des problèmes (déjà ? !) avec sa poignée.

RUN RUN RUN.

Au départ William prend la tête (de la course bien sur, pas des autres pilotes; William n'est pas un violent) avec autorité. Il impose sa loi aux sept autres voitures qui prennent elles aussi, un départ fumant. Après vingt minutes a rythme soutenu, arrêt aux stand de la Porsche JDavid. Problème moteur. Les autres continuent sur le même tempo lorsque les commissaires de piste trouvent une roue arrière sur la ligne droite. On peut ressentir un léger malaise parmi les pilotes et un fort soulagement pour six d'entre eux (la Porsche n'est pas repartie) lorsque la Corvette s'arrête car c'est elle qui l'a perdue. « Peut être ai-je oublié de la serrer ? » serra l'explication de William. Conséquence: changement de leader. C'est au tour de la Ferrari de montrer ses feux arrières. Mais qu'est ce que c'est que ces GTO de seconde zone devant les protos les plus évolués ? La vitesse de pointe de la Ferrari est phénoménale. « C'est normal. Le moteur est quasiment neuf. Juste les 6 Heures de Bron, la saison 1986 produc et quelques petits entraînements. Un bon rodage. » Nous explique Jean-Luc PEURIERE, l'ingénieur mécanicien de la Ferrari. Le rythme ne baisse pas et la Jaguar explose ses pneus. Sur la fin de ce premier segment, François CALLAT place la 956 Blaupunkt en tête en regardant la Ferrari embrasser le mur. Quelques incidents apparaissent au cours des segments qui se suivent mais tout le monde reste très groupé. La Lola se montre pressante. La 956 creuse un léger avantage malgré un fil cassé. Réparé au briquet sur le bord de la piste par François. Il maîtrise parfaitement cette technique. Ce qui est très utile lorsque comme lui ou son équipier on ne possède pas de fer à souder. Après une heure et demi de course les quatre premiers sont en dix tours. La Ferrari anime toujours la course mais de manière différente après le remplacement de Fred NIVET par François AGENEAU. Nous savons que ce nouveau pilote est un pilote d'avion. Mais au cours d'un vol un mur vient se projeter sur cet innocent aéroplane rouge.

L'atterrissage qui suit endommage un palier qui endommage la couronne qui endommage le pignon qui endommage le moteur. Le moteur s'en trouve légèrement grippé. « - Atchoum ! C'est grave docteur ? » Mais non, mais non. Le bon docteur PEURIERE le dégrippe avec ses remèdes miracles du fond de sa boîte et il repart. Malheureusement des rechutes chroniques handicaperont l'équipage de Bron pour le reste de la course. Dernier temps chrono, la Rondeau remonte petit à petit pour venir se meller à la bagarre pour la troisième place que se livrent la Jaguar et la Lola. Pour la première place un duel s'est engagé entre la 956 Blaupunkt et la WM. L'écart se réduit un moment à zéro. Les deux voitures sont dans le même tour mais la WM ne parvient pas à doubler la 956. Elle garde le leadership malgré un comportement perturbé par un mauvais train de pneus. La 956 JDavid sombre et se retrouve lâchée après un changement de ressort de charbon et le bris d'une transmission. La Lola casse ses fils et est décramponnée. Pour la troisième place, la Rondeau se bat contre la Jaguar et aussi contre ses poignées-accélérateurs inadaptées. Au bout de six heures tout le monde va dîner . Le classement est : 956 Blaupunkt, WM a 70 tours soit cinq minutes derrière, puis 100 tours plus loin la Rondeau devant la Jaguar et 200 tours après la Lola la Corvette et la Ferrari bien groupées. La 956 normande lointaine huitième.

Pendant la courte nuit (le dîner s'est un peu prolongé) on rêve de victoire, de podium, de champagne, de gloire et de foules en délire... ..et on change le moteur de la WM et les carrosseries de la Porsche Blaupunkt, de la Lola et de la Ferrari.

Dimanche. Six heures de course encore. Tout peut être bouleversé vu les faibles écarts. Certains pilotes sont perplexes face à la difficulté du changement du sens de rotation. Après le passage sur le pont on prend le gauche qui commande la longue ligne droite qui se prolonge donc par le banking. Tout cela à fond. Et la on freine DANS le banking. Pour ensuite plonger dans la chicane en descente. En plein baston, la Rondeau et la Jaguar plongeront si bien que de nouvelles glissières et de nouveaux grillages seront installés sur cette portion de la piste. Ces deux voitures, toujours en pleine bourre, testeront immédiatement ces nouvelles protections. Elles seront renforcées. Le renfort sera testé par la Ferrari. Rail de sécurité 1 Ferrari 0. Passage de la Ferrari au garage. Les Porsches semblent en forme. L'une creuse une mince avance, et l'autre entreprend une remontée fantastique. L'équipage de la Lola perd beaucoup de temps en cassant encore ses fils, la réparation est douloureuse pour Antony DEPOUX qui fait face avec une froide détermination. Après avoir fougueusement embrassé les grillages la Rondeau souffre d'un gros ennui sur un palier. Elle perd sa troisième place au profit de la Jaguar qui se transcende avec Jean-Louis DUBOIS. Le V 12 marche sur toutes ses pattes. Cependant, en tête, la WM remonte son handicap pour revenir à 30 tours de retard sur la Porsche. Hélas, des ennuis de poignée et surtout un gros problème de carrosserie l'empêchent de rattraper la 956 qui garde son avantage bien que glissant énormément. Le duel est terrible. Les pilotes de la WM demandent le maximum à leur engin qui n'en peut plus. Des sorties de piste s'accumulent. Impossible de revenir sur la Porsche 956 qui, constante depuis le départ, voit la victoire. Derrière, la Corvette sombre suite à un porte charbon cassé après un vol au dessus des rails de sécurité (le pilote Denis GIROUX s'en est sorti indemne, merci pour lui, mais n'a pas égalé la distance du vol de François AGENEAU) et la 956 JDavid remonte trois places grâce à Thierry POLIN qui a empêché Jean-Pierre ETIENNE de piloter.

CLASSEMENT FINAL DE LA COURSE ET PROVISoire DU CHAMPIONNAT

<i>Pilotes</i>	<i>Équipe</i>	<i>Tours</i>	<i>Voiture</i>	<i>Transmission</i>	<i>Pneus</i>
François « <i>Wonderboy</i> » CALLAT Daniel « <i>Intermediate</i> » CHANQUET	Thoiry	6456 soit 195 Km	Porsche 956 Joest Blaupunkt n° 8 Klaus Ludwig	12x38	PLUS et SCS
Arnaud BEAUMESNIL Nicolas ROUSSEAU Olivier DEMOGET Jean-Claude « <i>l'ignoble</i> » MALHERBE (DNA Denis TRICOT)	Le Mans	6373	WM Peugeot WM P86 – n° 41 François Migault Jean-Daniel Raulet Michel Pignard	13x40	SONIC orange
Michel « <i>bouffe pneus</i> » VERDIER Jean-Louis « <i>Top Driver</i> » DUBOIS Philippe « <i>PP</i> » POINT (DNA Michel BOIVIN)	Thoiry Bron	6081	Jaguar XJR-5 group 44 IMSA Bob Tulus n° 44	13x34	PLUS
Fabien BOURRELLY Jean-Claude « <i>tain de poignée</i> » LEROUX Dominique POTELOIN	Le Mans	6016	Rondeau M 482 LA CINQ n° 39 (existe pas)	13x40	SONIC orange
Thierry « <i>Grand frère</i> » POLIN Jean-Pierre « <i>Incapable</i> » ETIENNE Philippe « <i>Graine Graine</i> » GRENET	Rouen	5664	Porsche 956 #110 JDavid - BP n° 11 John Fitzpatrick David Hobbs Dieter Quester	12x40	PLUS
Antony DEPOUX Frédéric « <i>Fred</i> » PROVOST Olivier CHAMBON	Thoiry	5564	Lola T 600 GTP Chevrolet Cook- Kendall racing Chuck Kendall Jim Cook n° 11	12x34	PLUS
Jean-Luc « <i>Crew-Chief</i> » PEURIERE Fred « <i>Leader</i> » NIVET Alain « <i>Crash Fly</i> » CHALVEYRA François « <i>Le légume volant</i> » AGENEAU	Bron	5548	Ferrari BB 512 ELECTROLUX MTW n° 65 Prancing Horse Farm Racing Rick Knoop Carson Baird Tom Pumpelly	12x35	SCS et PLUS
William « <i>Willing</i> » INGHELBRECHT Philippe « <i>Chou</i> » POLIN Denis « <i>l'aveugle</i> » GIROUX	Mantes	5425	Chevrolet Corvette GTO Ormond racing associates n° 70 Don Cummings Greg Walker Craig Rubright	13x34	PLUS

Classement des plus beaux crashes, (combiné longueur bruit dégâts) 1 – François AGENEAU.
2 – Denis GIROUX. 3 – Alain CHALVEYRA

Rendez vous à la deuxième manche...