

UN MOIS DANS

## AMPUS

### Tarrès bon pied, bon œil

Celui dont on pouvait craindre en octobre dernier qu'il ne fût perdu pour la course a réussi l'exploit exceptionnel de renouer avec la victoire pour son premier grand rendez-vous.

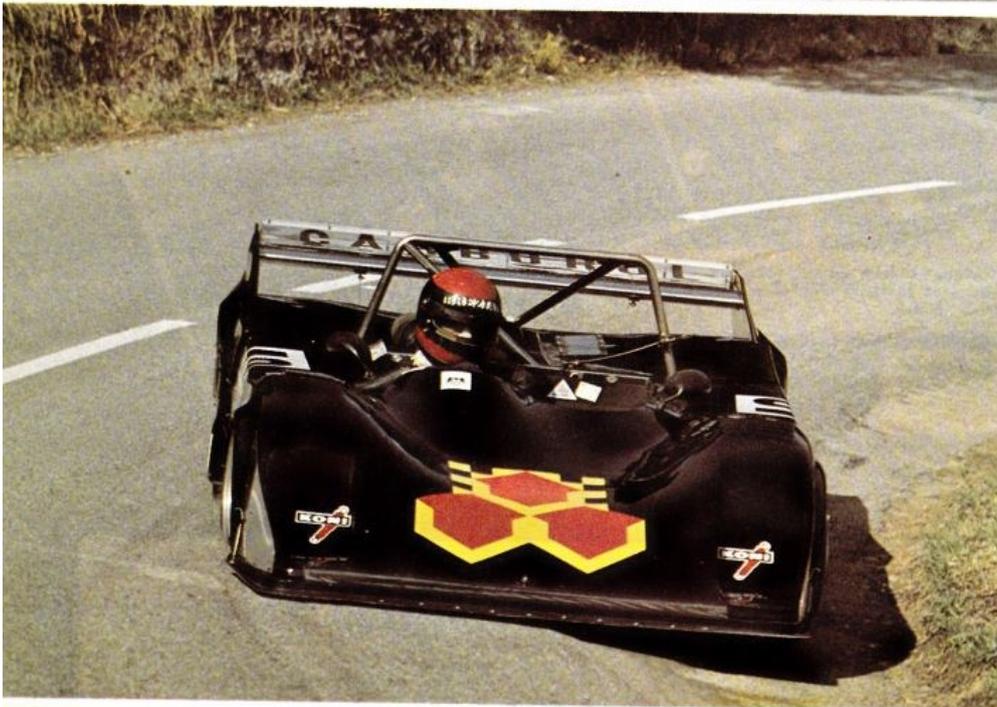
Lorsqu'on le vit arriver à Ampus accompagné d'une simple mécanicien, tractant avec sa Golf la F2 qu'il a lui-même construite et s'appuyant sur des béquilles, on salua de toutes parts son courage et sa ténacité. Que dire de son incroyable victoire face à Sourd, sinon qu'elle a stupéfait jusqu'à ses plus ardents supporters.

Début janvier, l'ancien leader de l'écurie Carburol n'avait plus rien : plus d'équipe, plus de budget, plus de voiture et même plus la certitude de pouvoir encore piloter. Il était bien difficile de croire quatre mois plus tard à ses chances d'indépendant face à Sourd et l'écurie Roc. Après avoir dominé les essais, ce dernier paraissait pourtant déjà battu au terme d'une première montée de course assez moyenne, avant de sortir de la route lors de la deuxième. Le pilote Yacco démarrait ainsi sa saison sur une double faute, laissant filer au moins 12 points qui risquent de peser lourd dans les comptes d'un championnat qu'il a pour mission de gagner pour la seconde fois.

Venu courir avec sa Martini F2 en attendant de terminer le montage de sa BMW groupe 5 nouvelle version, Debias limitait ses ambitions à la 3<sup>e</sup> place. A la différence de Sourd, il avait laissé les éléments « wing car » sur sa Martini MK28 mais cet hypothétique effet de sol ne l'empêchait pas de s'inscrire au scratch devant la Lola groupe 6 d'un Gérard Xiberras déchaîné. Désormais seul pilote de l'écurie Carburol, le Marseillais s'est fait construire un wing-car, mais s'était engagé en groupe 6 devant les résultats décevants des essais de roulage de sa nouvelle arme. Ayant une revanche à prendre sur cette course, où il s'était fait disqualifier l'année précédente d'une manière bien sévère — pour ne pas dire injuste — Gérard avait véritablement « la colère » et ne faisait, au passage, qu'une seule bouchée de J.-P. Grand. Le Tourangeau aurait pourtant aimé lui aussi en appeler de sa sortie de route de l'année précédente.

En effaçant de quelque 3" le record sur une montée détenu par Pignard, le jeune Marseillais démontrait ses progrès et sa per-

*Couleurs ci-contre : Degout était le premier prêt en groupe A avec sa Sunbeam TI. Gérard Xiberras a signé un bel exploit avec sa Lola, en devançant Debias ! Et revolla encore « Gomme » qui a misé sur l'Alfetta GTV 6 en groupe N.*



### Temps des essais

1. Sourd (Martini-Roc) 3'01"23 (1<sup>er</sup> groupe E), 2. Tarrès (Martini - BMW) 3'01"85 - 3. Debias (Martini - BMW) 3'10"93 - 4. Xiberras (Lola - BMW) 3'11"00 (1<sup>er</sup> groupe 6) - 5. Lapière (Martini - BMW) 3'13"82 - 6. Nerguti (Martini - BMW) 3'15"01 - 7. Grand (Lola - BMW) 3'18"33 - 8. Anne Baverey (Ralt BMW) 3'22"03 - 9. Damaisin (Ralt BMW) 3'22"71 - 10. Magnan (Chevron Ford 1600) 3'28"66... 12. J.M. Almeras (Porsche 935) 3'35"66 (1<sup>er</sup> groupe 5)... 14. Goring (BMW M1) 3'41"82 (1<sup>er</sup> groupe 4)... 19. Guillet (Porsche 930) 3'46"56 (1<sup>er</sup> groupe B)... 28. Dasières (Escort 2000 RS) 3'55"30 (1<sup>er</sup> groupe 1)... 30. Brazey (Talbot Lotus) 3'55"59 (1<sup>er</sup> groupe 2)... 53. Degout (Sunbeam TI) 4'08"49 (1<sup>er</sup> groupe A)... 56. « Gomme » (Alfetta GTV 6) 4'10"69 (1<sup>er</sup> groupe N), etc.

plume». Enfin, en 1300, l'élimination de l'intouchable Castellana sonnait l'heure de la victoire pour P. Coll et son originale réalisation, la P.F.H., une construction artisanale animée d'un moteur de Citroën G.S. En groupe 6, loin derrière Xiberras et Grand, les Italiens Casciaro et « Black Tiger » se disputaient les places d'honneur en même temps que le prix de l'élégance avec leurs rutilantes Osella et leurs combinaisons « haute couture ». La lutte la plus indécise opposait les 1300 de Ricci (SIB) et Ciravegna (GRAC) à la Grac 1600 de De Martis. Les

bien les 700 ch du moteur 3.2 L double turbo. On était loin d'en dire autant de la magnifique Capri Turbo de l'Allemand Stenger, dont les 560 ch avaient bien du mal à passer sur la route, mais qui progressera certainement au fil des courses. Face à ces deux monstres, les BMW 320 silhouette des habitués que sont Schimpf, Fischhaber et le Hongrois Czerkuti ne purent que se faire admirer.

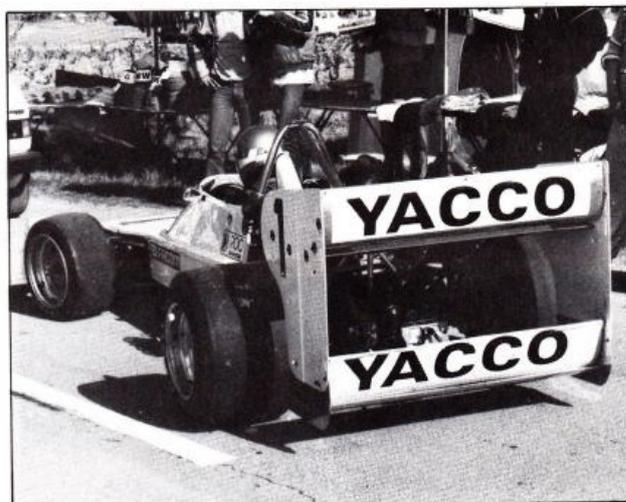
Admirables aussi les BMW M1 de l'Allemand Goering (GS Tuning) et du chevronné Jeanneret (Heidegger), mais avec en plus

moindre niveau de celle d'Alberto.

Si l'on excepte la voiture de réserve de Duby, étrangement admise dans un groupe qui de toute évidence ne lui était pas destiné, et que pilotait le revenant Rossiaud, le groupe B se composait de deux Porsche 930 turbo face à une escouade de Citroën Visa. Côté Porsche, on vit Guillet prendre avec autorité le meilleur sur le Suisse Buehrer, laissant ainsi bien augurer de sa saison européenne sur la voiture louée pour la saison aux frères Almeras. Quant à la quinzaine de Visa, dont les pilotes peuvent compter



Les Rallye 2 (ici celle de Pérouse) forment toujours l'essentiel du spectacle dans le groupe 2, qu'il aurait été bien dommage de supprimer.



Double aileron arrière sur la Martini Roc de Marc Sourd, qu'une touchette en course empêchera de concrétiser son meilleur temps des essais.

formance évoquait d'ailleurs quelques-uns des exploits de son aîné. Cette saison pourrait du reste voir les performances des meilleurs groupe 6 se rapprocher de celles des F2 puisque la réglementation impose à ces dernières une cinquantaine de kilos supplémentaires. On notera aussi au passage que les pneumatiques Avon qui vont équiper progressivement tous les témoins apportent plutôt un progrès par rapport aux Goodyear utilisés l'an dernier comme en témoigne la progression du record en groupe 6.

Ancien de l'équipe Carburol, le Vauclusien Nerguti s'est remontré une Martini MK 25 motorisée par Mader. Visiblement très motivé, il signait une belle performance en devançant tous les autres amateurs sur F2. Parmi ceux-ci, le chevronné Lapière, toujours égal à lui-même, gardait l'avantage sur Anne Baverey dont la Ralt a été considérablement modifiée pendant l'hiver par les soins de Tarrès. Celle de Damaisin a aussi reçu une cure de jouvence chez Bonnet, mais le doyen des pilotes de F2 se vit freiné par de persistants ennuis d'allumage. Bien esseulé, Magnan signa sur sa Chevron 1600 une énième victoire de classe, après avoir eu la surprise de constater que sa monoplace accusait 500 kg sur la bascule. Heureusement que le Varois fait partie des pilotes « poids



Casclaro meilleur étranger à Ampus, 1<sup>er</sup> épreuve du CEM 82.

petites avaient finalement le dernier mot sur la « moyenne » pilotée par le protégé de J. Ortelli. Beaucoup de « belles Européennes » en groupe 5 où J.-M. Almeras faillit rater l'entrée en scène de sa nouvelle arme, arrivée en retard aux vérifications. L'aîné des Almeras ne dut qu'à son talent procédurier de prendre le départ, ce qui permit de vérifier que le châssis de la « silhouette A 5 » et ses nouveaux Michelin TRX digéraient assez

biliser deux résultats de courses de côte dans le classement du trophée richement doté par le constructeur, la victoire s'y jouait entre Coppier et Arbant, le second ayant l'avantage d'une meilleure connaissance du tracé. Dominé aux essais, Coppier prenait ensuite l'avantage sur son rival avant d'en être débarrassé sur ennuis mécaniques. Chantreaux devenait ainsi le second d'une compétition où les écarts sont trop importants pour que l'on puisse croire à un matériel vraiment homogène.

J. C. Brazey n'avait guère d'adversaires à sa hauteur en groupe 2 et cueillait une large victoire, bien que sa Talbot-Lotus-Ruggeri fût restée dans sa configuration du « Touraine ». Dans la classe unique qui regroupe désormais les 1000, 1150, 1300 et 1600 cm<sup>3</sup>, c'est encore une 1300, la Rallye 2 du Bourguignon Lhermet, qui fit la loi. Comme l'an dernier, son pilote animera encore sans doute le groupe 2 cette saison ou la Rallye 2 aura toujours son mot à dire. Malheureusement, les 1150 et même les 1600 devront trouver un autre terrain pour s'exprimer, espérons que les groupes A et N leur en donneront la possibilité, faute de quoi les épreuves perdront quelques partants.

On pouvait également remarquer les bons débuts du Varois krippes sur une Kadett GT/E et ceux, plus laborieux, de Pasquier

dont la BMW 320 a reçu depuis l'an dernier un 6 cylindres dont elle n'a pas encore digéré la puissance.

Souhaitons un avenir meilleur au groupe A où seule une nouvelle voiture était prête : la Sunbeam TI du Lyonnais Degout. Avec 140 ch dans une caisse « usine » de 800 kg, l'ex-pilote de Pantera pensait « causer » aux Golf G11. Elles n'étaient pas au rendez-vous, ou du moins ne parlaient pas le même langage, comme celle de Vantaggi, reléguée à quelque 20". Chassigneux, avec une Escort ex-groupe 1 privée de ses deux double-corps (carburateur d'origine oblige !) donnait une meilleure réplique mais sans pouvoir inquiéter le vainqueur.

Faute d'égaliser les temps records réussis par Vuillermoz l'année précédente, les Escort restées en groupe 1 dans leur ancienne définition se montraient tout de même plus en verve. En attendant un acquéreur pour sa voiture, Dosières dominait aisément Rossi qui se laisserait bien tenter par le championnat d'Eu-



La photo de famille des courses de côte : de gauche à droite, Nani Nerguti, Christian Debias, Jean-Philippe Grand, Marcel Tarrès, Jean Lapière, à demi caché par son ami Roger Damaisin...



La Sib de Ricci s'imposera en classe 1300 du groupe 6.



Chantiaux, une des Visa groupe B du Trophée.

## Tarrès et les pilotes : la sécurité d'abord

Avec sa deuxième victoire de la saison, Marcel Tarrès a trouvé la réponse aux questions qui l'obsédaient depuis sa sortie de l'hôpital : serait-il encore dans le coup ? Sa voiture serait-elle compétitive ? Et surtout saurait-il encore attaquer sans gamberger ? Redevenu indépendant, l'ex-pilote Carburol ne cache pourtant pas ses préoccupations en ce qui concerne la suite de la saison.

« Mon budget de cette année n'est alimenté que par mes primes d'arrivée : aucun pétrolier, encore moins de sponsor. Il n'est pas question pour moi de me laisser entraîner dans une escalade au championnat. Mon ambition est de courir, et de gagner le plus possible. Mon objectif est d'en vivre. Chaque course doit pouvoir financer la suivante. C'est loin d'être le cas ici où il a fallu acheter un train de nouveaux pneus à 4 500 F, et où les prix ne couvrent même pas les frais de déplacement pour le second du classement ».

— Certains vont encore penser que les pilotes de F2 ne pensent qu'aux problèmes d'argent !

« Non, car il y a un problème encore plus angoissant que l'argent, c'est celui de la sécurité. Au nom de la sécurité, on nous a fait redescendre nos ailerons et lester nos monoplaces. Je crois que c'était une bonne chose et nous avons joué le jeu, mais ce que je vois ici me fait craindre que les organisateurs

n'aient pas joué le même : aucune des glissières ou des filets qu'on nous avait laissé espérer l'année dernière ne sont là. Pire, la route s'est dégradée et nos voitures talonnent en plusieurs endroits. Si les pouvoirs sportifs pensaient éviter d'investir sur les tracés en freinant les voitures, le fait que nous ayons refait aujourd'hui à peu près les temps record de l'an dernier suffit à les rappeler au bon sens. Et quand encore la vitesse des voitures aurait vraiment baissé, je pense que le malheureux qui sortirait dans les enfilades rapides qui précèdent l'arrivée ne sentirait pas beaucoup la différence si c'est à 190 au lieu de 200. Par contre, il y en aurait une très grande si quelques glissières bien placées l'empêchaient d'aller au trou ou dans les arbres comme c'est le cas actuellement.

— Il y a pourtant une commission de sécurité qui inspecte les côtes du championnat ?

« Je ne sais pas qui en fait partie ni comment elle se réunit, mais je pense que si une commission de sécurité a jugé que le tracé d'Ampus n'était pas dangereux, elle peut économiser des frais de déplacement en déclarant tous les autres conformes. Aucun pilote de monoplace ou de groupe 6 ne me contredira, je pense, c'est ici que nous redoutons le plus les conséquences de la sortie de route ! ».

— La sécurité des tracés, c'est souvent un problème de budget.

« Naturellement, il faut de l'argent pour organiser des courses valables, mais je constate que certains en trouvent mieux que d'autres. Pour qu'une organisation réussisse, il faut qu'elle sache non seulement monter



**Stenger, fidèle du Championnat d'Europe de la Montagne, dispose maintenant d'une monstrueuse Ford Capri Turbo.**

rope. Les Allemands Bohme et Hueter, habitués de cette compétition ont été une fois de plus débordés, le premier nommé faisant juste jeu égal avec Bourrié. Jourdan, sur une Rallye 3 esseulée, dominait sans problème la classe 1300 alors que Point faisait de même en 1600 sur une Golf d'emprunt en attendant de disposer de sa R5 turbo préparée en groupe B pour la nouvelle saison.

*un spectacle, mais aussi le vendre : au public bien sûr, mais aussi à la presse régionale, à la télévision, aux « locomotives » locales qui mobiliseront les spectateurs. Si ceux-ci sont satisfaits, ils reviendront encore plus nombreux l'année suivante. Je constate que certains organisateurs ont compris et utilisé mieux que d'autres ces mécanismes. Je ne mets pas en doute la bonne volonté des moins brillants et ne leur en veux pas le moins du monde... à condition qu'ils laissent à d'autres leur place parmi l'élite. C'est la loi de la compétition que nous acceptons tous... — Comment vois-tu l'évolution des voitures dans la suite de la saison ?*

*« J'ai gagné la course d'aujourd'hui avec une voiture classique, mais Carburol et Stalder travaillent actuellement sur des wing cars. Avec la règle des 460 kg, on peut remettre les flancs et les jupes tout en restant au poids mini. Il est donc tentant de rechercher l'effet de sol. Le problème est de l'équilibrer et de le rendre suffisamment régulier sur des revêtements qui sont loin d'être aussi parfaits qu'en circuit... Le jour où on y réussira, les vitesses de passage en courbe seront tout à coup bien plus élevées qu'avec nos formules libres de 1981. Il faudra alors investir énormément sur les tracés - ce qui sera difficile - ou interdire complètement les monoplaces en côte. Avant d'en arriver là, je pense qu'il serait plus sage d'interdire tout de suite d'utiliser les wing-cars en côte avant qu'une équipe n'ait réussi à en mettre une au point et ne se sente brimée par cette mesure.*

J.P.C.

## Les anciens vous saluent bien

Si Roger Damaisin et Jean Lapierre sont agacés d'être considérés comme les doyens de la course de côte en France, qu'ils se rassurent : Georges Lacroix, vaillant 15<sup>e</sup> du groupe 2 à Ampus sur sa Golf GTI pourrait très bien, avec ses 75 printemps, être leur père !

Silhouette svelte, cheveux d'argent et regard bleu clair malicieux, il se trouve tout à fait à l'aise au milieu de tous ces « gamins » qui l'entourent.

*« L'ambiance des jeunes, ça me plaît. Si je me trouve avec des gens de mon âge, ça me donne envie tout de suite d'aller me coucher : ils me barbent ! Alors, comme je ne fume pas et que je ne mets jamais les pieds au bistrot, la course automobile me donne l'ambiance amicale et sportive qui me convient. J'ai toujours aimé le sport, et j'ai fait des courses cyclistes jusqu'à 45 ans. Depuis une vingtaine d'années, je suis retiré dans le midi, mais je continue d'exploiter une boutique d'artisanat à Vallauris. C'est José Albertini qui m'a entraîné il y a maintenant 18 ans dans la course automobile. Mon meilleur souvenir, c'est à lui que je le dois lorsqu'il m'a fait courir sur le circuit du Castellet. Je suis d'abord monté à côté de lui dans sa BMW, puis j'ai pris mon Austin et j'ai suivi sa roue pour bien assimiler les trajectoires. Je n'oublierai jamais le plaisir que cela m'a donné.*

*Je pense que je suis très bien accepté partout, et même mes enfants sportifs eux-mêmes sont très fiers de ce que je fais. Quant aux jeunes qui m'entourent ici, je prends plaisir à leur donner quelquefois un bon conseil ».*

Merci de vos conseils, Monsieur Lacroix ! Donnez-nous-en longtemps encore, et surtout bravo pour la leçon d'enthousiasme et de simplicité.

J.P.C.

Le groupe N (comme série normale) voyait s'opposer deux des plus fameux pilotes de voitures de série de ces dernières années : Vuillemoz sur une BMW 323 I et « Gomme » sur une Alfa GTV6. Les deux meilleurs pilotes sur les deux meilleures voitures

Turcan



**La victoire de Jean-Marle en groupe 5 préfigure-t-elle un grand retour des Almeras à la côte ?**

du nouveau groupe N : le duel promettait d'être assez vite à l'avantage de la BMW. Espérons que « Gomme » dont la patience n'est pas la vertu dominante ne se découragera pas pour autant car les voitures sont encore susceptibles d'évolution.

On remarquait aussi en 1600 le duel des deux Golf de Roy et Renault, dont ce dernier sortait vainqueur avec un temps à peine supérieur à celui de la groupe A de Vantaggi. Souhaitons un brillant avenir à ce groupe N qui devrait ouvrir les portes de la compétition à toutes les voitures de série à tendance sportive.

Encore faudrait-il peut-être que les organisateurs sachent les attirer en prévoyant quelques classes de cylindrée supplémentaire par exemple, car avec 9 concurrents classés à Ampus, l'objectif est encore loin d'être atteint.

Jean-Paul Calmus  
Photos Morelli-Berthier,  
René Alezra et F. Rolland

### Fiche technique

18<sup>e</sup> édition les 2, 3, 4 avril 1982. - 1<sup>re</sup> épreuve du Championnat de France - Organisée par l'ASA Draguignan Verdon avec le concours des municipalités de Draguignan et Ampus - Ouverte aux groupes N, A, B, E, 1, 2, 4, 5, 6 - Longueur 6,8 km - dénivellation : 377,3 m - pente moyenne 5,55% - départ sur la CD 49 au PK 04 - Arrivée sur la CD 49 au PK 7,2 - Situation géographique : à 8 km au NO de Draguignan - Partants : 129 - Classés : 108 - Montées officielles : 2 aux essais, 2 en course (temps des 2 mon téés additionnés) - Engagement : 450 F Conditions atmosphériques : très beau temps - Prix : 60 850 F distribués au total - Environ 6 000 spectateurs - Record : 2'59"19 par M. Sourd (Martini MK 31 - Roc) en 1981.

### Palmarès des 10 dernières années

1972 : 1<sup>er</sup> X. Perrot (March 742 - BMW) 6'48"1 (3'22"5 et 3'25"6) - 1973 : J. Mieuisset (March 722 - Ford) 6'40"6 (3'17"6 et 3'23"1) - 1974 : J. Mieuisset (March 742 - BMW) 3'16"2 (1 montée annulée) - 1975 : J. Mieuisset (March 742 - BMW) 6'42"23 (3'17"86 et 3'24"37) - 1976 : Maublanc (March 762 - BMW) 7'18"80 (3'37"19 et 3'41"61) - 1977 : P. Maublanc (March 722 - BMW) 6'27"43 (3'12"19 et 3'15"24) - 1978 : Ch. Debias (Ralt RT1 - BMW) 6'15"89 (3'09"01 et 3'06"88) - 1979 : M. Mammers (March 782 - BMW) 6'10"09 (3'04"66 et 3'05"43) - 1980 : M. Mammers (March 782 - BMW) 6'08"47 (3'01"78 et 3'06"69) - 1981 : M. Sourd (Martini MK 31/Roc-Roc) 6'00"32 (2'59"19 et 3'01"13).

### Classement scratch

1. Tarrés (Martini FL-BMW) 6'01"29 (3'01"45 + 2'59"84) (1<sup>er</sup> groupe E) - 2. Xiberras (Lola T 298 BMW) 6'14"13 (3'07"27 + 3'06"86) (1<sup>er</sup> groupe G) - 3. Debias (Martini MK 28 - BMW) 6'16"24 - 4. Nerguti (Martini MK 25 - BMW) 6'21"35 - 5. Lapierre (Martini MK 28 - BMW) 6'24"19 - 6. Grand (Lola T298 - BMW) 6'24"64 - 7. Anne Baverly (Ralt FL - BMW) 6'26"83 - 8. Damaisin (Ralt RT1 - BMW) 6'36"77 - 9. Casciara (Osella PA 5 - Ford) 6'50"08 - 10. Magnan (Chevron B37 - Ford) 6'50"65, etc.  
Voir classements complets des groupes p. 179.