

L'ANNÉE

DU

Dès la première course, la saison nouvelle nous a apporté une surprise : avec sa Lo-

CHANGEMENT?

la groupe 6, Xiberras a mis fin à onze années de suprématie des monoplaces sur les pentes d'Ampus. La saison s'ouvre aussi sur une note optimiste : alors qu'on redoutait le dépérissement, Ampus a connu une belle affluence de concurrents. La possibilité de participer, enfin offerte aux pilotes du groupe S n'y est pas étrangère, mais les nouveaux groupes N et A commencent aussi à faire recette. Espérons que l'escalade ne les décimera pas trop vite.



DRAGUIGNAN-AMPU

Xiberras saisit sa chance

Même si la victoire historique de Xiberras a été facilitée par l'abandon malheureux de Tarrès, elle confirme les ambitions que peut avoir le vice-champion 1982 à l'orée d'une saison où les prototypes ont vu leur handicap de poids encore réduit par rapport aux monoplaces.

Marcel Tarrès apparaissait pourtant comme un favori sans discussion au volant de sa nouvelle monoplace impeccablement présentée. Sa marge d'avance aux essais sur ses suivants lui permettait d'envisager une course sans risque inutile compte tenu du peu d'essais réalisés au volant de sa dernière création. Un extincteur insuffisamment arrimé allait en décider autrement, éliminant le champion dès sa première ascension. C'était une occasion rêvée pour Debias, le leader de l'écurie Yacco devait pourtant concéder une demi-seconde au proto de Xiberras à la première montée à cause d'un excès de sous-virage de sa Martini F2. Survolté par l'enjeu, le Marseillais creusait l'écart au cours du second passage et, malgré quelques gouttes de pluie sur le haut du parcours, descendait de près de 3" un record vieux d'un an qu'on croyait pourtant bien accroché.

- Avec Guy, mon mécanicien, nous avons reconstruit nous-mêmes une coque neuve d'après le modèle de l'ancienne. C'est beaucoup moins onéreux que de l'acheter toute faite et cela nous a permis de renforcer les points de fatigue que nous avons remarqués sur l'ancienne. Pour les moteurs BMW, par contre, nous faisons toujours confiance à Mader. Notre objectif est de gagner pour Carburol le championnat de France. Il n'est donc pas question de programme européen ».

Pour Tarrès, cette première course manquée constitua une douche froide au sortir d'une inter-saison fructueuse. Bien épaulé par de nouveaux sponsors, le champion sortant avait utilisé tout son savoir faire pour construire en partant d'éléments Martini les deux monoplaces du team « Primagaz-BMW-Motul » auquel il a associé Anne Baverey. Sa déconvenue d'Ampus doit plus au mauvais sort qu'à ses rivaux et il en faudrait davantage pour abattre l'homme qui sut arracher le titre 82 à des adversaires aux moyens bien supérieurs aux siens. On peut même supposer que ce handicap de départ va lui donner un regain de motivation face à une opposition qui ne semble pas pouvoir encore le menacer.

Le plus dangereux pour lui reste Debias, reparti pour une nouvelle saison sur sa « vieille » Martini Mk28 aux couleurs Yacco. Mal-

gré une première course un peu décevante, ses chances d'inquiéter Tarrès semblent meilleures pour le moment que celles de Nerguti. Ce dernier a dû reconstruire une voiture pendant l'hiver, la précédente ayant été détruite à la fin de la saison dernière. Il se passera donc quelques courses avant qu'elle n'atteigne une mise au point idéale. Cela n'empêcha pas le nouveau poulain de l'écurie Carburol de reprendre la quatrième place à Anne Baverey, ce qui n'était pas du tout acquis d'avance tant il est vrai que notre championne est devenue la Michèle Mouton des courses de côte et figure à part entière dans la hiérarchie des pilotes de pointe. Outre ces valeurs confirmées, on remarqua avec plaisir la présence

Championnat d'Europe : vers un programme court ?

Le championnat d'Europe de la montagne risque-t-il d'être l'année prochaine victime de son propre succès? L'attrait qu'exerce sur les organisateurs le label européen avait eu pour effet durant les dernières années de faire passer de douze à quinze le nombre des épreuves inscrites. Malheureusement, cette inflation ne faisait pas précisément le bonheur des concurrents, pour la plupart Français et Allemands. Le nombre et surtout la dispersion géographique des épreuves les entraînaient tour à tour de la Bohême au Portugal et de l'Auvergne à la Sicile, alourdissant des budgets dont les fidèles du championnat, amateurs pour la plupart, financent une bonne partie sur leurs propres deniers. Sensibles au risque de désaffection ainsi créé, les promoteurs du CEN ont décidé en décembre dernier, lors de l'assemblée tenue à Turckheim en même temps que la remise des trophées 1982, d'alléger progressivement le calendrier. Ce dernier serait ramené à 12 courses en 1984, mais plusieurs pays organisateurs verraient alors leur quota d'épreuves réduit, notamment la France qui, au lieu de trois épreuves actuellement, risquerait de n'en avoir plus que deux. La concurrence jouerait ainsi entre Ampus, le Mont-Dore et Turckheim. Toutes trois ont de solides arguments à faire valoir et aucune n'a démerité au niveau européen. Plutôt que de déclencher une lutte d'influence ou de procédure visant à écarter l'une d'entre elles, on souhaiterait que ces trois organisations puissent s'entendre à l'amiable pour organiser une alternance, chacune d'entre elles ne comptant pour le CEM que deux années sur trois. Affaire à suivre en tout cas...

J.-P. C.



Debias n'a pu répliquer au rush de Xiberras.



Avec la BMW 635 groupe A qu'il partage avec Jean Louis Bos dans le championnat d'Europe des « Tourisme », DUBY l'ancien champion de France de la Montagne s'est rappelé au bon souvenir de ses adversaires...



Anne Baverey sauve l'honneur de l'équipe Primagaz-Motul avec une très honorable cinquième place.

Temps des essais

1. Tarrès (Martini FL BMW) 3'07"42 (1^{er} groupe E) - 2. Xiberras (Lola T298 BMW) 3'12"45 (1^{er} groupe B) - 3. Debias (Martini MK 28-BMW) 3'16"47 - 4. Nesti (Osella PA 9 BMW) 3'18"79 - 5. Nerguti (Martini FL BMW) 3'19"56 - 6. Baverey (Martini FL BMW) 3'21"58 - 7. Lacaud (Lola T298 BMW) 3'23"94 - 8. Vidal (Martini FL BMW) 3'26"47 - 9. Simonetti (Martini MK 32-BMW) 3'28"12 - 10. Casciaro (Lola BMW 1600) 3'28"55... 15. Jeanneret (BMW M1) 3'44"08 (1^{er} groupe B)... 18. Goring (BMW M1) 3'48"34 (1^{er} groupe 4)... 21. Duby (BMW 635 CSI) 3'54"46 (1^{er} groupe A)... 23. Deschamps (Ford Escort RS) 3'55"25 (1^{er} groupe 2)... 52. Renoux (VW Golf GTI) 4'12"16 (1^{er} groupe N), etc.

de nouveaux venus au volant de F2, ce qui ne s'était guère produit les saisons précédentes. Sans pouvoir tout à fait se mêler au concert des ténors, ils firent des débuts plus qu'honorables, sans vouloir brûler les étapes. Magnan fit valoir sa déjà longue expérience de la monoplace pour se classer en tête des promus, juste devant Serge Vidal. Pour sa première sortie sur la monoplace rachetée à Tarrès, le Clermontois, dont vous trouverez le portrait complet page 146, confirma les bonnes dispositions dont il avait fait étalage l'an dernier sur sa Lola ROC. Castellana fut un peu moins « saignant » mais l'Aixoise avait à franchir une marche plus haute n'ayant jusqu'ici piloté qu'une 1300. En outre, le fait d'avoir opté pour une A.G.S. dont il n'existe aucun autre exemplaire en course de côte rend la détermination des bons réglages un peu plus longue, puisqu'il n'est pas question d'aller copier sur le voisin une solution déjà éprouvée.

Bien qu'un peu éclipsés par la performance exceptionnelle de Xiberras, deux autres pilotes de prototypes se mirent en valeur en s'intercalant parmi les F2. L'italien Nesti, sorti de sa semi-retraite après quatre ans d'absence d'Ampus, montra qu'il avait de beaux restes en prenant la 3^e place devant Nerguti. Pour Lacaud, qui a consacré la saison dernière principalement aux circuits, la découverte d'Ampus fut longue et le Berrichon dut attendre la toute dernière montée pour réaliser un temps digne de sa valeur. Malgré le handicap accumulé au premier passage, il parvint à placer sa Lola devant la F2 de Magnan.

En monoplaces, la classe 1600 revint à la famille Mauveaux, le fils devançant sur sa Grac la Jefa de son père, tous deux disposaient de moteurs Renault dont les chances vont peut-être devenir meilleures après le passage en F2 de ténors tels que Magnan. En groupe 6, la classe 1600 fut l'apanage de l'italien Casciaro, dont la Lola est équipée d'un moteur BMW 1600 assez inédit chez nous. Sur sa Grac-Renault en net progrès, De Martis termina second de cette classe, dans un temps qui le plaçait juste derrière la Capri turbo de l'Allemand Stenger. Suite à la suppression du groupe 5, ce dernier a préféré modifier sa voiture pour pouvoir l'engager en groupe 6, même avec des chances réduites, que d'in-



Gendarmes et pompiers : que faire, et qu'en faire ?

Organisation : comment s'en sortir ?

Une importante table ronde traitant des problèmes actuels des courses de côte a été organisée le 16 mars sous l'égide du D.S.N. dans les locaux de la Fédération. Ses participants réunissaient presque tous les organisateurs des principales épreuves plus quelques journalistes, sponsors et pilotes. Tous les organisateurs présents s'accordèrent à souligner le niveau trop élevé des frais fixes qui grèvent le budget de leurs épreuves et les empêchent d'offrir des prix plus substantiels aux vainqueurs.

Les dépenses de service d'ordre et de sécurité arrivent en tête de leurs préoccupations, avec des disparités très importantes selon les épreuves. Cette course se verra imposer 80 gendarmes pendant qu'une autre pourra se contenter d'une demi-douzaine, quelquefois même de deux motards. Quand on sait que chaque gendarme est facturé forfaitairement pour le temps passé et le déplacement, on mesure les conséquences financières de l'ampleur du service d'ordre. Or son effectif est décidé par une commission préfectorale au vu du projet de l'organisateur, sans que ce dernier puisse beaucoup l'infléchir. La présence des services d'incendie a elle aussi eu tendance à s'amplifier au cours des dernières années, sans que les organisateurs soient le moins du monde demandeurs de tels déploiements de force. Là aussi, les disparités sont énormes selon les épreuves. Si certaines peuvent se justifier par un environnement forestier de type méditerranéen, il semblerait que la lourdeur des effectifs de pompiers découle parfois du désir de paraître de certains chefs de corps, chauds parti-

sans de manœuvres dominicales, alors que d'autres se refusent à quitter leur caserne. L'établissement de relations personnelles entre les organisateurs et les chefs de corps de la gendarmerie et de la protection civile semble le meilleur moyen d'éviter la présence d'effectifs sans rapport avec les besoins réels... et surtout avec les budgets.

Le second poste important du budget d'une organisation est celui des assurances. Représentant le groupement technique des assurances, M. Pasquier apporta quelques précisions sur les critères de tarification. Il en ressort que les voitures sont réparties en deux catégories selon les performances dont elles sont capables, et que les épreuves nationales et inter ont un tarif plus élevé (à kilométrage égal) que les régionales.

Le tarif de base pour une tourisme ou GT passerait ainsi de 149 à 197 F et celui d'une sport ou monoplace de 175 à 236 F. On voit donc qu'il représente en gros 50% du montant d'un engagement !

La plupart des organisateurs présents, représentant surtout les côtes internationales du championnat, regrettèrent que le risque ne soit pas suffisamment personnalisé selon la qualité de l'organisation et la rigueur de son dispositif de sécurité, soulignant que leur pénalisation par rapport aux courses régionales leur semblait arbitraire plutôt que justifiée par un risque statistiquement plus grave.

Le succès remporté par les courses régionales ne laisse pas d'inquiéter les organisateurs de grandes épreuves qui voient leurs plateaux stagner et leurs budgets de plus en plus difficiles à boucler. Il semble que la concurrence des régionales soit réelle. La solution ne sera cependant pas trouvée en pénalisant ces der-

nières. Tout juste devra-t-on veiller à ce que toutes soient organisées avec assez de rigueur, ce qui n'a pas toujours été le cas. Les grandes épreuves, de leur côté, doivent émerger du lot par leurs propres performances : tracé, plateau, sécurité, qualité de spectacle, publicité, impact presse, etc. C'est naturellement une question de moyens financiers et humains. C'est aussi, comme le souligna le président Goutard, une question d'état d'esprit. Organiser une course de côte qui fasse recette ne consiste plus seulement à donner un cadre juridique et technique à une compétition, mais surtout à organiser un spectacle. Sans spectacle, pas de spectateurs, pas de recette, peu de prix, peu de pilotes de notoriété, et à nouveau encore moins de spectacle : c'est le cercle vicieux. La course de côte a la chance de bénéficier d'un public naturel, ce qui n'est pas le cas du circuit. Il suffirait souvent de penser un peu plus à le satisfaire ou à le respecter, pour le voir revenir plus nombreux. Pour y parvenir, il faut d'abord que le spectacle soit dense : voir passer 80 voitures deux fois dans une journée avec d'interminables interruptions inexplicables ne justifie pas un billet d'entrée. Bien des épreuves gagneraient à donner plus de rythme à leur déroulement. Les pilotes ne s'en plaindraient d'ailleurs pas non plus et joindraient probablement leur voix à celle du public pour réclamer davantage de montées, moins d'attente et la généralisation d'une animation sonore qui sache faire vivre et comprendre la course. Certaines épreuves inscrites au championnat n'ont pas encore vu l'urgence de ces problèmes. Il ne leur reste plus guère de temps pour le faire et les résoudre !

J.-P. C.