



BERTET

Encore une fois je le précise : je ne mets pas en doute les déclarations faites pour les essais du samedi. Je n'étais pas sur la route. Pour la course, alors là, pas question de cinéma. Sur toute la journée d'essais, le meilleur chrono était réalisé par MIEUSSET en 3'18"4 suivi de MARTIN 3'21"4 et MAUBLANC 3'28"6. MAUBLANC préférait changer ses rapports (trop longs) et optait pour une cinquième à 200 km/h.

DANS LES GROUPES 5-7

Les Italiennes semblaient bien placées mais les pilotes étaient tout de même un ton en-dessous d'un ORTNER, de SCHETTY ou de MERZARIO, ce qui finalement sans vouloir paraître chauvin laissait de grandes chances à nos pilotes. L'Espagnol FERNANDEZ devait sortir du lot avec sa Lola Abarth. C'est Jean BELIN qui était le plus rapide aux essais en 3'49"9. Un temps moyen



STAIANO qui court cette saison sous les couleurs des Meubles COMBES effectuait un tête à queue, son meilleur essai donnait 3'40"2. Jean-Claude SOLA dont on se souvient encore les exploits en rallye était aligné avec une Formule 3 AGS modifiée pour la montagne. Il devait toucher légèrement et tordre un triangle avant, mais tout serait en ordre pour la course.

qui ne donnait pas satisfaction à son auteur car la pompe électrique de sa Lola (ex Larrousse) ne fonctionnait pas normalement. Sa journée fut bien remplie avec la remise en état du clapet et les changements de rapports beaucoup trop longs. FERNANDEZ lui, aussi réalisait un temps assez moyen en 3'50" tandis que POZET touchait légèrement l'avant de sa Chevron B 23.

CANAUD



chaque virage clé un schéma représentait le plan du virage, précieux repère aide-mémoire. Des bottes de paille furent à l'origine de quelques critiques de pilotes qui les touchèrent avec souvent pour conséquence la sortie de route. Sans vouloir ranimer l'incident ni mettre en doute la bonne foi des concurrents, j'ai tout de même constaté que pour la course les bottes de paille étaient très bien placées et que de nombreuses voitures pour gagner quelques centimètres (sur une trajectoire pas toujours des plus techniques) réussissaient tout de même à les toucher mettant bien sûr leur sécurité en jeu. Dans les virages qui en étaient dépourvus, toujours pour gagner quelques centimètres, les voitures prenaient appuis hors du goudron et projetaient de gros cailloux sur la route. Alors pour ou contre les bottes de paille. N'allez pas vous plaindre après avoir cassé une jante ou crevé. Photos à l'appui, je vous expliquerai pourquoi. La course de côté se fait sur le goudron : le raccourci tout terrain n'est pas encore prévu dans les règlements !