

Course de Côte d'**AMPUS**

**encore SCHETTY !...
mais sur la Ferrari 212**

Déjà en 1968 toutes les prévisions avaient été dépassées avec le temps incroyable de 4'01" que venait de réaliser SCHETTY sur une Abarth 2000 laissant à 14 secondes le temps absolu de ORTNER pour l'année 1967.

Abarth comptait bien rééditer son exploit avec la nouvelle 3000 et donner un grand coup avec deux autres 2000 d'usine (dont une identique à celle de FINKEL et SCHETTY en 68) pilotées par BISCALDI et LUALDI. C'était compter un peu large car Ferrari, aussi, voulait être de la partie et engageait la toute dernière barquette destinée au championnat d'Europe de la montagne : plus de 300 chevaux pour une cylindrée de deux litres, répartie en 12 cylindres avec 48 soupapes. Le poids total ne dépassant pas 500 kilog.

Le modèle essayé à Ampus était à injection et confié aux mains expertes de Schetty, passé désormais dans le clan Ferrari après une très belle carrière chez Abarth.

Pierre MAUBLANC n'était pas encore prêt pour prendre le départ. En 1968, il s'était classé deuxième avec le temps de 4'12"1. La participation française était très bien représentée par Alain FINKEL, Daniel ROUVEYRAN, PONT, etc.

Aux essais, ROUVEYRAN s'avéra être le plus rapide, mais, en course, FINKEL réalisa une très belle monte, lui assurant la première place des Français, battant la Tecno de ROUVEYRAN de 1 dixième de seconde seulement.

Cette quatrième place au Scratch est très méritoire si l'on considère que les trois premières occupées par des voitures d'usine étaient pratiquement intouchables.

ROUVEYRAN donc en cinquième place, mais vainqueur des groupes 8 et 9 avec 4'14"5. Dans les formules, très belle démonstration



SCHETTY FERRARI 212



SCHETTY



FAURE

de Jean FAURE qui, sur une formule France de sa fabrication (JEFA) se place septième au scratch et deuxième du groupe avec le temps remarquable de 4'29"4.

Perrichon sera troisième avec la formule Martinez, son temps de 4'38"4 lui permet de battre le Toulousain MOGA qui ne connaissait pas le circuit et qui réalise néanmoins une bonne performance avec 4'39"1.

Groupes 4, 6 et 7 : Magistralement enlevés, ainsi que le Scratch, par la très belle barquette Ferrari en 3'56"7 devant l'Abarth 3000 de ORTNER 4'00"8.

BISCALDI place la 2 litres en 4'11"3 devant la même voiture pilotée par Alain FINKEL 4'14"4.

LUALDI est assez loin mais son temps de 4'21"6 ne correspond pas aux performances réelles de la voiture. Celle-ci, un nouveau prototype tout aluminium avec un moteur de 2000 parcourut les 500 derniers mètres avant l'arrivée avec une roue crevée ce qui lui fit perdre de précieuses secondes.

Nouvelle démonstration de ACHARD qui, sur sa Dauphine, prend la relève de PERRICHON et réalise le surprenant « chrono » de 4'32"1, devançant la très puissante Alpine de MELOT qui réalise 4'39"3.

Groupe III. Nouvelle victoire de Henri BALAS avec la Porsche 911 T en 4'36"4, devant l'Alpine de Jean ORTELLI qui réalise 4'39"6.

Jean-Marie ALMERAS ne put réaliser le temps qui lui convenait, il fut gêné par la Matra 530 qui lui refusa le passage quelques virages avant l'arrivée.

Groupe II : Jean-Pierre SAUGET attaque très fort la nouvelle saison, confirmant ainsi



SAUGET

Mme PAULETTE DELCROS



ses performances 1968 dans le critérium national, qui l'avaient bien souvent hissé au-dessus des meilleurs internationaux dans le groupe 2.

Il remporte donc ce groupe II avec la Gordini dans le temps de 4'45"1 devant Buzzi Alfa Roméo tubulaire 4'52"8.

Groupe 1 : La Mustang sera encore victorieuse des tourisme de séries, pilotée avec précision par Jean-Marc MASSONERIE qui réalise 4'53"9 devant la deuxième Ford Mustang de QUARIN 4'56"8.

La première Gordini, conduite par BOYER s'octroie le temps de 5'08"1, devant celle de PUPPO 5'11"9.

CRITERIUM NATIONAL

Une fois de plus, AGOSTINI sut imposer sa finesse de pilotage tout au long de ce difficile tracé de 6,800 km à la chaussée très abîmée par d'importants travaux en cours.

Les pluies du samedi avaient rendu la route très glissante avec la terre des tranchées rebouchées trop rapidement. Fort heureusement, la pluie cessa dans la nuit et la course du dimanche se déroula sur un sol sec.

Le temps de 4'36"5 pour AGOSTINI lui assure une large victoire au scratch devant l'Alpine de MEISSONIER, 4'40"2.

Une nouvelle révélation, le jeune ROSSELLO de Hyères devance son camarade d'écurie SALIBA, tous les deux sur Alpine, 4'46"6 pour 4'47". ROSSELLO ayant été le navigateur de SALIBA notamment au critérium des Maures en 1967 où ils réalisèrent une excellente performance pour leur première course sur une NSU 1000 TT.



PONT





ACHARD

Depuis, ROSSELLO était pris par ses obligations militaires.

Son entrée sur une Alpine neuve nous montre qu'il est toujours décidé à s'occuper des courses automobiles.

Le Groupe 2 sera pour Renault avec la Gordini de ROUVIER. Menée très fort en 4'54"2 devant un autre spécialiste Gordini, CHAPEROT, qui réalise 4'57"3 avec une voiture préparée par Alain ERRANI de Marseille dont la réputation de metteur au point... et de pilote n'est plus à vanter.

Une Cooper également bien placée par NICOLAI en 5'06"8 devant une NSU TT pilotée par Robert MARTY (BP Culligan).

Groupe 1. Avec ce groupe, la victoire Renault est complète dans le critérium national grâce à PUPPO qui se place 1^{er} en 5'11"9 sur R 8 Gordini.

GOUGASSIAN, BMC, a pris un bon départ après une victoire de groupe, il s'assure ici une très bonne deuxième place en 5'16"4 devant BOUISSE R 8 en 5'16"8.

La course de côte d'Ampus remporte chaque année un succès croissant de par l'élite des engagés avec la participation des deux grandes écuries officielles Abarth et Ferrari et aussi par le public très nombreux qui assiste, chaque fois, à la chute vertigineuse des records.

Un seul point noir à cette épreuve, pourtant bien organisée par le dynamique président BOQUIS et son équipe de Draguignan-Verdon, la négligence des consignes au service d'ordre afin de faciliter la tâche des journalistes et photographes au lieu de les empêcher de bien se placer pour réussir de belles photos.



LUALDI



ROUVIER

C'est ainsi que l'on a pu assister à des scènes pour le moins étranges, des gendarmes poursuivant certains photographes (en règle, bien entendu) rappelant des séquences fort appréciées du public (tout comme la chasse au photographe) du feuilleton « Le Fugitif ».

Souhaitons que ce problème assez désagréable pour notre métier et soulevé par de nombreux journalistes sera vite reconsidéré par les organisateurs et résolu rapidement sous peine de nous voir bouder des épreuves parfois fort intéressantes.

