

## International Open Circuit de Magny-Cours, 10 – 11 juillet 2010

---

### L'été est chaud

Dès jeudi, - ce qui est tout de même bien tôt dans la semaine - les paddocks sont presque pleins – ce qui est tout de même incroyable. Le meeting regorge de plateaux. Un mélange de genres, un mélange excessif allant de l'A1 GP aux Mitjets et TTE. Qui connaît tout ça ? J'explique. A l'origine les organisateurs espagnols du GT Open avaient réservé ce week-end de juillet, comme ils le font depuis quelques années, pour leurs beaux championnats GT et F3 moderne, celui que Nicolas Prost a disputé avec succès. Pour compléter ce programme, quelques plateaux étaient acceptés. Nous avons sauté sur l'opportunité puisque c'était le seul moyen de courir à Magny-Cours. De proche en proche, de nombreux autres plateaux faisaient de même car, curieusement, il n'y a pas d'autres meetings possibles sur ce circuit très demandé mais peu accueillant. Espérons que l'arrivée de Serge Saulnier à la Direction du circuit ouvrira les possibilités. L'organisateur acceptait tout ce qui se présentait, frisant le ridicule avec des essais dès le vendredi matin, des paddocks surchargés, et surtout des commissaires de piste sur la brèche de 7h du matin à 22h. Pas très normal d'abuser des bénévoles pour faire rouler des professionnels et des catégories qui relèvent plus de l'« Entertainment » que du sport-auto. Je pense aux Mitjets et aux Legends Cars qui doublonnaient dans le même meeting. Comme ces deux derniers plateaux se doivent d'offrir un confortable espace à leurs clients - on dit réceptif de nos jours - nous disposons pour nos 44 voitures d'un paddock deux fois plus petit que celui dévolu aux 28 voitures des Legends Cars. Un bon tiers de nos concurrents ne pouvant s'installer dans l'espace qui nous était réservé, était envoyé à l'autre extrémité du paddock... pas très convivial. Pas très normal. Que voulez-vous, je ne comprends plus les évolutions de notre sport qui est de moins en moins sport. Je dis ceci sans venin car je sais tout le mal que Christine Villalon (Pits Organisation) se donne pour monter ces journées et le très faible rapport qu'elle en tire. Alors qu'est-ce qui patine dans notre système ?

Bon, à part tout ça, il a fait chaud, une chaleur saharienne qui heureusement n'a pas dramatiquement affecté les mécaniques ou les bonhommes comme on aurait pu le craindre. Pour calmer le soleil, des séances d'arrosage collectif assez drôles ont permis de survivre même si elles ont emmoussaillé quelques équipes dont les structures se sont retrouvées inondées. Pour continuer à propos des futilités, le pique-nique du vendredi soir s'est terminé vers 23h avec un gâteau géant pour fêter les 8 ans de Clara, la fille de Bernard Lacour.

On fait la liste des malheureux ?

Commençons par Jean-Charles Leininger : il se faisait une joie de venir à Magny enfin bien équipé avec un camion bien aménagé – chez Jean-Charles bien veut dire parfait tant il sait soigner les détails. Manque de chance, dans sa région les ponts sont trop bas et le camion neuf a été décapoté brutalement. Heureusement il était vide et sa FR n'a pas souffert. Walter Hoffmann devait encore retarder sa rentrée 2010 car sa blessure à l'épaule l'empêche toujours de piloter. R. Fraisse, moteur HS. Problème de soupapes (peut-être dû à son bricolage de boîte à air comme il y a quelques années ? Il nous dira près contrôle) Hubert Vallery-Masson était bien présent et apparemment en forme mais il préféra sagement ne pas courir avec le traitement médical qu'il ingurgite. Pierre Lemasson découvrait des supports moteurs cassés (suite à son choc de Spa ?) et une pompe à eau grincheuse. Patrice Faurie lui aussi constatait dès ses premiers tours une fuite à sa pompe à eau. Ne voulant pas risquer d'abimer son moteur, il renonçait à courir. Jean-Michel Conception se débattait avec sa commande de boîte et ne put faire les essais.

Fabien Strickler était aussi absent mais pour un pur bonheur : il assistait à l'arrivée sur terre de sa petite Gaëlle. C'est la deuxième naissance de l'année après celle du fiston de Stéphane et Emmanuelle Bouges.

On fait la liste des nouveaux ?

Alain Quéré transfuge d'autres Formules a acheté l'Orion FR 1721 vue au Val de Vienne avec Vépierre. Il doit la prendre en main et surtout la fiabiliser : plein de détails à régler, aucun n'étant fondamental mais plusieurs empêchant de rouler sereinement. François Durat dont la réputation est planétaire – il doit sa réputation à ses participations au Challenge Asavé avec une... Simca 1100 au milieu des Porsche et Corvette ! Il sortait en voisin et sans roulage préparatoire, la Martini qu'il stagnait au fond de son garage. Jean-Baptiste Chateaux faisait sa toute première course de voiture sur la FR noire ex-Matthieu, vue avec Riaux en début de saison. Il y a toujours un nouveau Chateaux quelque part. Nous parlions de famille, de clan Chateaux, en fait c'est un trust qui a du décider de faire main basse sur le Trophée et utilise un moyen imparable, limite régulier : la jeunesse. Comment lutter ? JB profitait de la nouvelle possibilité de courir en VH juste avec un titre de participation à la journée ; un bon moyen de se tester sans avoir à prendre une licence couteuse. Rentrée de Dégremont sur l'Argo ex-Klein tout juste équipée d'un Toyota. Claude n'a pas pu la tester avant ce week-end. Marchera-t-elle ? Calmels présente sa nouvelle Argo : un bijou. Une voiture courte qui va le changer de sa longue Anson. Il n'a encore jamais roulé avec mais il est très confiant – et visiblement heureux. En FR, Rivière a sorti sa magnifique Martini.

**Essais qualifs, vendredi soir :** Les deux familles FR / F3 sont réunies pour ce meeting. Application du principe de réalité : ensemble nous remplissons la grille. Séparés, nous n'avons que deux épreuves un peu clairsemées qui de plus pèsent sur nos finances...

La hiérarchie habituelle semble respectée. Leone, la pôle en poche, s'arrête pour préserver ses pneus. Chateaux et Dégremont sont tout près. Savoye pris par ses taches de chef d'équipe se présente tardivement alors que la séance est bien entamée. Faurie et Honnorat roulent ensemble et longtemps dans cet ordre. Puis Honnorat laisse Faurie partir pour avoir du champ libre. Un tour calme pour rafraîchir moteur et pneus et un tour rapide tout seul. Bingo, il prend la pôle juste lorsque la séance s'achève. Trop tard pour que Leone reprenne la piste. Raté car à coup sûr il avait la marge nécessaire pour conquérir la pole. Carini aussi s'est arrêté alors que tout était possible pour lui. La gestion des qualifs devient très stratégique en F3Classic ! Vallery-Masson était dans de bons temps en début de séance mais cassait son couple conique. Il perdait là toute possibilité de disputer l'épreuve avec sa F3. Son week-end ne s'arrêterait pas pour autant. Son père Hubert ayant renoncé par prudence, Laurent prendra sa FR en course et nous le verrons, avec succès. En F Renault, Monnet devance Porte de 3/10<sup>ème</sup> ce qui annonce un nouveau beau mano à mano. Le troisième, Boizeau est relégué à 2 secondes pleines. Les autres sont assez groupés avec dans l'ordre, Brosseau, Tourand, Logut, Chateaux, etc... Comme prévu les FR1721 sont handicapées par les trop grands pneus. Il faut aussi souligner que ni Quéré ni Durat n'ont une grande expérience de leur nouvelle voiture. A ce jeu c'est Quéré qui gagne dans le sillage de la Tecno de Guy Rimbart. Conception ne tourne pas. Logut prie le ciel pour que son arbre de roue, coupé, raccourci avec l'aide de Martini puisse tenir...

### **Course 1, Samedi**

Départ lancé pour pouvoir accepter toutes les voitures engagées. Deux tours derrière le pace-car afin de chauffer correctement les pneus. Il se trouve que le pace-car roulait si doucement que ces deux tours se firent majoritairement en première et que, en plus des pneus, les moteurs ont chauffés. Si lentement parce que derrière, des concurrents laissaient un espace et qu'il fallait regrouper les voitures. Précepte n°1 : Concurrent, toujours combler les intervalles tu dois derrière le pace-car. Dans ce tour de lancement à la sortie d'Adélaïde, le moteur de Monnet coupe. Le coupe-circuit est en cause. L'a-t-il malencontreusement actionné ? Il se fera ridiculiser par les commissaires de piste qui voient en Jean-Charles un béotien. Il ne pourra prendre le départ. Précepte n°2 : Concurrent, de ton coupe-circuit tu t'assureras.

Dès la chicane franchie, les feux passent au vert mais le premier (moi en fait) n'accélère pas. Précepte n°3 : Concurrent, au départ, les feux regarder tu dois. Presque un tour plus tard, au freinage de la chicane des tribunes, Savoye saute Honnorat. Dans Estoril c'est Leone qui passe puis Chateaux. Dégremont et Leone semblent – je dis semblent – s'être légèrement touchés. Andouard, victime de quelques Brrrrrrrs qui lui rappellent furieusement ses Beurkkkkks de début 2009, ne boucle pas un tour. Débarrassé de Monnet, Porte est premier des FR. L. Vallery-Masson a déjà gagné 6 places. Un tour plus tard une vis de triangle cède sur l'Argo de Dégremont. Encore un tour et après Adélaïde, c'est Leone qui se gare sur le bas-côté. Devant Savoye et Chateaux qui se sont faufiletés, ont déjà une avance de quelques secondes. Ils s'échappent. Non, Carini revient vers eux à un rythme rapide. Nous sommes au sixième tour et Carini bat le record du tour. Les pneus commencent à se dégrader et les temps au tour remontent. Arbeit moyennement qualifié, double dix voitures. Il remonte sur Gallo, Klein et Dumolié et les passe. Ils terminent groupés, 6,7,8,9 après une très jolie course. Calmels fait mieux au nombre. Parti plus loin, il gagne onze positions et s'octroie la 13ème place derrière un Hoodless constant qui découvrait le circuit. Bonne rentrée donc de François-Régis Calmels tout heureux de sa nouvelle auto, simple et efficace. Comme c'est étrange, tout le monde gagne des places ! Je reprends le classement, il n'y a aucun doute : seul Honnorat perd des places puisque parti premier il est quatrième au port. Mais il est tout de même très content car la veille le week-end ne s'annonçait pas très bien. Même Lacour dont le moteur est bien bien calme, améliore sa position tout en se faisant doubler. Va comprendre Charles. Si on oublie les abandons, il n'y a que des vainqueurs en somme. Un scénario parfait pour rendre les gens heureux. Mais en bon copain, justement, nous n'oublions pas ceux que le sort a si injustement abandonnés au bord du chemin sous un soleil de plomb. Une pensée affectueuse pour eux. Il délire le scribe ? Un coup de chaud sur la casque ! Rimbart et Morize sont à la fête. Partis dans les dernières lignes, réguliers et rapides, ils doublent des congénères. Aux basques de Morize, André Bernard et Quéré ne veulent rien lâcher. Rivière est plus loin mais il va terminer alors qu'on lui donnait peu de chance car son moteur a fumé durant toute l'épreuve. C'était une petite fuite du joint de cache culbu qui par chance n'a pas eu de conséquence fâcheuse. C'est moins simple pour JB Chateaux qui se voyait bien 4 ou 5 des FR mais doit stopper. LVM a encore gagné 5 places. Il revient vers la tête des FR et double maintenant Boizeau.

La course n'est pas finie mais Savoye devrait gagner. Il a la course en main. Certes, Chateaux est juste derrière mais il lui manque le petit truc pour passer. En fait Chateaux observe depuis quelques tours et il décide d'attaquer au virage du 180 dans le dernier tour. Il attaque un peu vivement dirons ceux qui assistent à la scène. Les voitures se touchent. La roue avant de Matthieu heurte le ponton de la RT3 de Savoye mais ne se contente pas de le toucher, elle escalade. La RT3 de Chateaux monte assez haut, retombe sur l'arceau du tableau de bord de Savoye. Pas de roue arrachées les deux autos roulent. Matthieu gagne. Bravo pour cette nouvelle victoire mais elle laisse un goût amer aux deux copains. Ils se sont connus bébés car papa Savoye est depuis toujours ami avec papa Chateaux. Vincent est amer. C'est peut être la course mais ce n'est sûrement la F3Classic. LVM revient sur Porte, il bat le record du tour mais il lui est impossible de faire la jonction. Serein, Fabrice gère sans difficulté sa position et sa victoire. Boizeau est troisième.

Tourand passe encore au pied du podium ! Je suis convaincu qu'il manque très peu au pilote Tourand mais en revanche, qu'il manque quelque chose à sa voiture. Cherche Claude !

Soyons o-b-j-e-c-t-i-f-s. Il y a eu des performances : Grandin qui gagne 4 secondes par rapport aux essais. Pas mal, non ? Il a été stimulé par Président Lolo qui revenait du diable vauvert. Parti 42<sup>ème</sup>, Laurent terminait 19<sup>ème</sup> mais surtout deuxième des FR. Pas mal, non ? Chez les FR, Quéré aussi a gagné du temps et des places mais j'empiète sur le sujet de Fabrice qui s'attèle au compte rendu des FR. Lammelin régulier gagne cinq places, calmement. Yes ! Calmement. Magne qui roulait vite a vu son classement flétri par un T-à-Q. Delplanque mal installé dans sa caisse passe Gonin sur la même voiture. Eynard gagne sept places et améliore ses temps de 8/10<sup>èmes</sup>. Duthé qui aurait du faire un Top Ten. Lambert qui découvrait le circuit ...

Damier. Vite à boire ! Parc fermé. Re-Contrôle rigoureux de Philippe Boespflug qui recommence pour les 3 premiers ce qu'il avait déjà contrôlé à l'issue des essais : poids, hauteur de caisse, bride, étanchéité de la boîte à air. Tout est bon.

### **Au parc**

Souvenez-vous que Vincent est amer, non pas parce que Matthieu a gagné mais à cause de la manière. Les deux potes en discutent et conviennent qu'il faut à tout prix éviter ces situations. Ils vont plus loin et décident d'en parler à tous. Un briefing-réunion est organisé à leur initiative avec tous les pilotes. Il n'est pas question de distribuer des bons points, des images Panini ou des cartons rouges ni de se mortifier. Il est question de regarder les questions en face : tout pour éviter ça qui n'est pas « F3Classic attitude ». Vincent, Matthieu vous avez peut être l'un ou l'autre fait des âneries, seuls vous pouvez le savoir et nous ne jugeons pas - Ce serait prétentieux car nous n'étions pas dans vos autos - Chacun peut être maladroit mais la maladresse peut engendrer des conséquences graves. Il faut tout faire pour les éviter. Nous avons entendu vos paroles. Déjà vous allez vite, mais en plus vous pensez bien. Espérons simplement que les concurrents retiendront le message et n'oublieront pas que la course est un sport ce qui veut dire que le seul comportement admissible est celui du gentleman. C'est à cette unique condition qu'une victoire est belle.

### **Course 2, Dimanche**

Lemasson est au départ avec son châssis ressoudé mais il est inquiet au sujet de sa pompe à eau bricolée. Savoye a renoncé car il ne veut pas abimer plus sa voiture ce qui permet à Honnorat de lui emprunter un injecteur.

Départ selon la même grille que pour la course 1. Honnorat et vite débordé par Leone à l'intérieur d'Estoril et par Carini dans la ligne droite. Un intervalle immédiat est créé. Honnorat et Degremont sont sur un rythme proche. Plusieurs pilotes abandonnent vite. Lammelin sort au Nurburg alors qu'il veut attaquer Degremont. Calmels, Andouard et Duthé ne font qu'un tour. Puis BH loupe et son freinage et une vitesse au 180 et Degremont le passe. Quatre tours plus tard, c'est Degremont qui cafouille mais sa voiture n'a pas une tenue de route exemplaire et Honnorat passe. Claude finira par s'arrêter à deux tours du but. Chateaux est quatrième sans être menaçant. Le groupe Klein, Dumoliè, Arbeit s'est reformé comme la veille après une nouvelle belle remontée de Michel Arbeit. Delplanque au châssis lourd et Lacour au moteur mou, suivent Hoodless. Le Britannique guidé par le robuste Eynard-Machet, prend peu à peu la mesure de Magny-Cours. La piste est peut être un peu moins rapide que la veille, les pneus plus usés pourtant des pilotes tournent plus vite. Porte d'abord qui a maintenant Monnet en Challenger. Plus question de gérer en bon père de famille, il faut s'appliquer. Les deux tournent dans le même temps avec malgré tout avantage Porte. Fabrice est chez lui à Magny ce qui n'est pas le cas de Jean-Charles qui y court pour la première fois.

On s'achemine vers une fin de course sans changement quand Leone s'arrête aux stands. Pneu dégonflé, la valve s'est sectionnée. Il est fou de rage : deux courses, deux abandons. Son titre de 2009 est probablement définitivement perdu. Carini tiendrait-il son premier succès en F3Classic ? Probable car son avance est de plus de dix secondes. On est à quelques tours du but et subitement l'écart fond de moitié. De plus la piste est maintenant embouteillée, des voitures se font doubler. Grandin se fait petit dans Estoril pour ne pas déranger la tête de course. L'écart est devenu 3 secondes, puis 2. Chateaux revient lui aussi un peu sur Honnorat le second. A la sortie du virage du Château d'Eau la belle Ralt ex-Pirro de Carini par en tête à queue, loin dans le bas coté intérieur. Honnorat est en tête. Encore deux ronds et il gagne à sa grande surprise. Et au grand plaisir de JC Savoye qui lui avait refait en urgence un moteur avec des pièces éparses. Chateaux moins en verve qu'en Course 1 prend une belle et profitable seconde place qui conforte largement sa position au championnat. Carini fait son deuxième brillant podium du week-end. Il compense les déboires des autres pilotes du team Hervé David Racing et surtout, il s'empare pour la deuxième fois du record du tour. Entre temps, Gallo et Lemasson se sont arrêtés à 5 tours du but, tout comme Magne. Beaucoup d'arrêts ; il faudra voir si les moteurs ont été touchés ou s'il s'agit de problèmes mineurs.

Boizeau a été notablement plus lent que le samedi et il ne peut éviter la remontée de L. Vallery-Masson parti de la dernière position. Il est même menacé sur la fin par JB Chateaux qui fait enfin une course sans problème et prend la cinquième place des FR. Avec une meilleure position sur la grille il aurait pu viser un podium pour sa première course. Morize est débordé par A. Bernard. Ils terminent à ½ seconde. Belle bagarre. Porte gagne en FR un poil devant Monnet. LVM est troisième. Il devance donc Boizeau, JB Chateaux, Brosseau, Rimbart qui a gagné 16 places. Bernard, Morize, Géraud et Rivière suivent. Durat est premier des 1721, Quéré s'étant arrêté en début de course. Cette fois Tourand n'a fait que quatre tours.

Les March de Delplanque et Lacour sont encore siamoises, temps voisins, et résultats proches, neuvième et dixième. Celle de Gonin est un juste peu plus loin mais peu. Nous observerons la fin de saison de ces March 793 et de leurs pilotes : qui prendra l'ascendant ?

Le podium est joyeux car les coupes sont remises par Tico Martini. Le grand Tico qui sort rarement pour ce genre d'évènement a accepté notre invitation et il prend le temps de bavarder et de s'émerveiller sur nos voitures. Un grand Monsieur qui a aussi déjà accepté d'être le parrain du Trophée 2011 !

Retrouvez la suite des aventures de F3Classic 2010 au mois de septembre. D'ici là bonnes vacances et faites de beaux rêves avec vos petites voitures.

La remontée MOTUL est signée Laurent Vallery-Masson, 23 places gagnées en course 1 et 29 en course 2.