

revue du sport automobile

# echappement

PRIX - France 1974 - Ret. 45 FF - Suisse 150 FS - Lux. 35 FL

MARS - N° 19

auto-racing



Chaque année, le petit circuit de Nogaro prend plus d'importance, tant par la qualité du plateau, que par le nombre des spectateurs présents. Il faut dire que, grâce aux dates de ses épreuves (Pâques et le mois d'août), Nogaro évoque toujours un peu les vacances, et ce n'est pas le merveilleux week-end ensoleillé que nous avons connu qui peut nous contredire.

Le circuit de M. Castagnon est aussi le théâtre des premières épreuves de l'année (Coupe R 8 ou Formule 3 et apparition du Groupe B de Formule France) et le rendez-vous des nouveautés. Se situant huit jours avant Pau, et seul circuit permanent à plus de 500 kilomètres à la ronde, il est aussi le siège d'une pleine semaine d'essais en vue de l'épreuve paloise. Tout ceci peut expliquer l'intérêt croissant des concurrents pour cette épreuve.



Alain Cudini.

Une belle trajectoire dessinée par les Gordinistes.



#### Les essais.

*Les anciens mènent la danse.* Notons tout de suite que Nogaro est l'un des trop rares circuits à accorder deux séances d'essais. Quand on sait l'importance que peut avoir la position du pilote sur la grille de départ sur un tel circuit, on apprécie ce genre d'initiative.

Lors de la première séance, seul Cudini survole le lot avec un temps de 1' 9" 4, laissant Brunetti à 1 seconde. Par contre, pour le reste du peloton, les observateurs sont assez déçus, car on note autant de fautes de trajectoires que de roues qui « cirent » à l'accélération d'une façon désordonnée. Seul Bros, Brunetti et Malcher échappent un peu à ces remarques.

Le dimanche, repos complet, les voitures laissant la place aux motocyclistes qui se chargent de maculer généreusement la piste de projections d'huile.

Le lundi matin, deuxième séance. Cudini ne force pas et laisse « Nanar » Mangé faire le meilleur temps. Par contre, pour les autres, heureuse surprise. Les nouveaux ont très vite appris. Prenant exemple sur les quatre meilleurs temps du samedi, beaucoup ont monté des SP Sport 155 x 15, autorisés cette année. De toutes façons, le style s'est

en général affiné, et le spectacle est de bien meilleure qualité.

Il y a une telle émulation dans la Coupe Gordini que les progrès sont inmanquablement rapides, mais tout de même, la cuvée 70 n'aura pas attendu longtemps pour être dans le coup.

La course se déroulera (innovation 1970) en deux manches qualificatives et une belle.

#### 1<sup>re</sup> manche

DE COSTER	LE BRIS	CUDINI
	BROS	GERSTEEN
SOURD	MALHERBE	CAPION

La course sera sans surprise. Au premier tour, Alain Cudini part en tête suivi de Le Bris et De Coster, puis Bros, Gersteen et Malherbe. Au fil des tours, Cudini prend le large, laissant ses deux poursuivants engager un beau duel. Ils précèdent d'environ 4 secondes Bros et Gersteen qui contrôlent le reste du peloton. Au 10<sup>e</sup> tour, De Coster s'empare de la deuxième place, il est vrai d'ailleurs que Le Bris, handicapé par des pneus trop neufs, perd un peu de temps dans des glissades particulièrement spectaculaires.

# R8G

## Nogaro

Les 5 derniers tours, Gersteen attaque systématiquement Bros au freinage qui saura résister avec une belle maîtrise. Derrière, Malherbe assurera sa qualification pour la finale.

#### 2<sup>e</sup> manche.

BRUNETTI	MALCHER	MANGÉ
BICHET	FORESTIER	
DUMONTEL	MANDONATO	DA COSTA

Dans cette série, les seuls « anciens » sont Mangé et Forestier, ainsi que Dumontel. Dans les nouveaux, on note les noms de Brunetti, bien connu par ses spectaculaires courses en 4 CV 1440 Sport Proto l'an dernier, et Malcher, apprécié par les amateurs de karting.

Dès le premier tour « Nanar » Mangé s'installe en leader et il ne sera plus inquiété. Brunetti, Malcher et Forestier le suivent à distance, alors que Da Costa, Dumontel et Bichet emmènent le reste des concurrents.

Dès le deuxième tour, Forestier, grâce à des freinages très tardifs, place sa voiture verte en deuxième position. Trois tours plus tard, Malcher passe à son tour Brunetti de la même façon. Il semble d'ailleurs que Malcher fasse partie des « freine-tard » qui sont bien entendu très à l'aise sur un circuit tel que Nogaro.

Derrière tout le monde attaque avec une belle ardeur et au 11<sup>e</sup> tour Dumontel et Mandonato font un fort beau tête-à-queue de concert devant les tribunes : Perraud et Breton les évitent avec une maîtrise et un coup d'œil dignes de vieux routiers, qui sont d'autant plus admirables que l'on connaît le « cirque » qui se produit dans ces cas-là dans les groupes 1, 2 ou 3, voire même en Sport Proto.

Deux tours avant la fin, Brunetti repasse Malcher et les six qualifiés de cette manche seront, dans l'ordre, Mangé, Forestier, Brunetti, Malcher, Da Costa et Bichet.



Bernard Mange,  
le vainqueur.

## La Finale

Contrairement aux autres épreuves et aux manches qualificatives, la grille de départ est en 2 par 2, pour tenter d'éviter les bousculades lors du premier virage.

MANGE	CUDINI
FORESTIER	DE COSTER
BRUNETTI	LE BRIS
MALCHER	BROS
DA COSTA	GERSTEEN
BICHET	MALHERBE

Lors du départ, Mangé se laisse surprendre et enfermer (5<sup>e</sup> au premier freinage). L'expérience aidant, lors du premier passage, il est déjà troisième derrière Cudini et Forestier et devant Le Bris et De Coster. L'habitude du peloton joue à fond et on note que, jusqu'à présent, il n'y a que des gordinistes confirmés par un an de pratique. Les nouveaux suivent, emmenés par Brunetti et Bros.

Au deuxième tour, de légers écarts commencent à se creuser et Cudini prend le large. Forestier sentant le danger raccourcit encore ses distances de freinages, mais la piste est plus glissante que le matin et il est contraint à emprunter l'échappatoire. Il repassera bon dernier, mais nullement découragé! Mangé a alors environ 4 secondes de retard sur Cudini, mais il précède aussi de 4 secondes Le Bris et De Coster qui reprend son duel du matin. Derrière Bros passe Brunetti et s'en détache.

Mangé, alors, rattrape très régulièrement Cudini (à raison de presque une seconde par tour), puis le passe au 7<sup>e</sup> tour. A l'arrière, Forestier a comblé son handicap et entreprend de remonter les derniers concurrents. Bien évidemment, plus il va de l'avant, plus la résistance rencontrée est coriace. Au neuvième tour, Forestier est 8<sup>e</sup>. Deux tours plus tard, Gersteen sera doublé et Brunetti est en ligne de mire. Deux tours avant la fin, il cède; Forestier est alors 6<sup>e</sup>, et Bros est désormais trop loin pour pouvoir être rattrapé.

Cette fantastique remontée est particulièrement spectaculaire et facilitée sur le plan visuel par le fait que la voiture de Forestier

est d'un beau vert cru (comme celle de Roland Trollé en 1968) et que cette tache de couleur se repère facilement au milieu du train bleu des R 8 Gordini.

Cet exploit fait d'ailleurs un peu oublier ce qui se passe en tête : Mangé a stabilisé son avance sur Cudini entre 4 et 5 secondes. Derrière eux, Le Bris et De Coster n'ont pas pu se départager. Les pneus de Le Bris sont maintenant un peu plus rodés et, ainsi, il réussira à conserver sa 3<sup>e</sup> place.

**Classement :** 1<sup>er</sup> Mangé. 2<sup>e</sup> Cudini. 3<sup>e</sup> Le Bris. 4<sup>e</sup> De Coster. 5<sup>e</sup> Bros. 6<sup>e</sup> Forestier. 7<sup>e</sup> Brunetti. 8<sup>e</sup> Gersteen. 9<sup>e</sup> Malherbe. 10<sup>e</sup> Da Costa.

Record du tour Mangé : 1' 10" 4.

**Commentaires :** Cette première épreuve appelle plusieurs remarques.

Tout d'abord sur le plan des voitures. On sait que cette année le règlement a été durci et les voitures sont un peu plus proches de la série de l'an dernier. Cependant les moteurs semblent un peu plus puissants, mais il faut dire que les préparateurs ont encore plus pris pied dans la Coupe qu'auparavant. Dans l'ordre : Nanar Francia Racing, Giardini, Guitteny, De Coster faisant son moteur lui-même, à nouveau Francia Racing, Trollé, Colin Montrouge, Lagier etc.).

Par contre, la tenue de route est influencée par deux facteurs : on ne peut plus mettre de carrossage aux roues arrière, mais le Dunlop SP Sport 155 x 15, sur un tel circuit fait gagner pas loin d'une seconde.

Pourtant le record du tour de l'an dernier n'a pas été battu, et il est improbable qu'il le sera à Pau. Par contre, à Magny-Cours, à Montlhéry et au Bugatti, les temps seront améliorés.

Sur le plan pilotage, s'il y a moins de vedettes confirmées présentes (tout au moins sur le papier), les noms de Mangé, Cudini, et Forestier s'imposent, mais il semble que très rapidement ils auront à composer avec de nouveaux venus de qualité, tels que Bros, Brunetti, Malherbe, Malcher ou Bichet, sans compter ceux qui progressent plus lentement, mais qui pourraient se révéler dès les courses du mois de mai.

N'oublions pas non plus que seuls trente concurrents sur les 60 sélectionnés du Bugatti étaient convoqués à Nogaro.

Au chapitre des incidents, notons que durant ces trois jours, trois concurrents ont fait un tonneau : Chamard, Richard et Tison. Espérons que ce dernier ne sera pas trop inquiet par cet accident, car il tournait d'une façon très prometteuse. Notons encore qu'à l'arrivée de nombreuses voitures portaient des traces de frottement, et en particulier les nouveaux : ils n'ont pas été long à comprendre les ficelles (freinage au culot, s'appuyer sur les portières en virages et sortie dans l'herbe sans lever le pied...) et vraiment la saison s'annonce prometteuse.

Les voitures de Mangé et Malcher se sont révélées conformes lors des démontages qui suivent inmanquablement la course.

Au chapitre de l'organisation, il faut, une fois de plus, saluer les qualités de M. Bertaut. Dès la première course, les pilotes se sont vu offrir des combinaisons Nomex de fort belle qualité (grâce aux annonceurs officiels de la Coupe, Moteurs, Elf, Dunlop, Abex et Renault) ainsi qu'un sac de sport pour le transport de l'équipement du pilote. Dès la fin des essais, MM. Bertaut et Henault ont organisé un « briefing » où tous les problèmes techniques ont été évoqués. Les housses-baquets ont été autorisées après un vote très démocratique et cette réunion s'est terminée par un buffet offert par le sympathique concessionnaire Renault d'Aire-sur-Adour.

Non seulement la Coupe est une des meilleures épreuves dites « de promotion », mais en plus son ambiance et son organisation sont en avance de plusieurs années.



### Les essais

Louons les organisateurs qui accordent deux séances distinctes, l'une le vendredi après-midi et l'autre le samedi matin, car le circuit n'est pas facile à apprendre.

D'ailleurs, les anciens qui ont déjà eu la chance de courir ici sont tout de suite avantageés et la hiérarchie s'établit ainsi : Mangé, 1' 50" 2; Laffeach, 1' 50" 3; De Souza, 1' 50" 8; Coche, 1' 51" 1 et Gersteen, 1' 51" 5. Ensuite arrivent les meilleurs éléments de la promotion 70, Bros et Malcher qui font jeu égal avec Leroux en 1' 52". De Coster et Le Bris reprennent leur amical duel de la semaine précédente à Nogaro et n'arrivent toujours pas à se séparer en 1' 52" 6.

Les autres pilotes qualifiés sont Pérard, Marq, Foucault, Sourd, Vendeville et Guil-

lemin. Il y a trois suppléants : Bodard, Glas et Méлары.

Pour ne pas faillir à la tradition, les incidents ou accidents sont nombreux. Tout d'abord, Le Bris effectue un tonneau à l'entrée de la 2<sup>e</sup> courbe du parc Beaumont, à la suite d'une petite faute lors du changement d'assiette de la voiture dans ce passage très technique. Conte, de son côté, fait connaissance avec l'une des nombreuses bornes qui délimitent le circuit au même titre que les pylônes, statues et autres murs. Sa voiture sera complètement détruite.

Guillemin, lui, manifeste un peu trop d'ardeur à l'entrée de la chicane des maisons et son tête-à-queue sera violemment stoppé par un rail de sécurité.

De ces trois pilotes, seul Le Bris pourra réparer à temps.

# R8G

## Pau

Nanar négociant la « chicane des maisons ».



De nombreux autres pilotes doivent, de leur côté, travailler pour changer qui des jantes, qui des disques de freins, qui des arbres de roues, à la suite de contacts « un-peu-fort » avec les trottoirs.

La deuxième séance d'essais se déroulera sur une piste uniformément humide et jamais la hiérarchie de la veille ne pourra être bousculée. D'ailleurs, quelques pilotes, économes de leur mécanique, n'y participeront pas. Le plus marri de cet état de fait est Davril qui, handicapé par son allumage le vendredi, ne pourra en aucun cas se qualifier.

Bodard prendra le départ à la suite du forfait de Guillemin et Glas sera le seul bénéficiaire de l'affaire Gersteen à qui on interdira le départ.

L'affaire Gersteen n'est pas une affaire technique. Le pilote, pur amateur, participe à la Coupe R8 depuis 1967, et son esprit sportif et sa loyauté sont unanimement appréciés. Il a simplement prêté son macaron de pilote à un ami, qui lui en a fait un usage disons « éclatant » dans tous les sens du terme.

Il est bien évident qu'il faut une discipline et parmi les jeunes gens pleins de vie qui participent aux courses, elle n'est pas des plus faciles à obtenir. Mais avant qu'un monsieur muni d'un brassard officiel interdise à un concurrent de courir, il faut aussi penser que le pilote a dû la plupart du temps faire de longs efforts pour acheter son matériel, qu'il dépense durant son week-end pas loin de 500 F en essence et hôtel, qu'il perd un minimum de trois jours de travail, qu'il accepte de prendre des risques considérables, et tout ça pour ne même pas avoir le droit de voir de près les courses des catégories supérieures.

Dans ce cas précis, il semble bien que les blessures personnelles sont entrées en ligne de compte bien avant la simple discipline sportive. Versons une larme sur cette iniquité.



Jacques Coche.



Michel Leroux.

### La course

Les essais du matin se sont déroulés sous la pluie. Les essais des Formules II et III ont été entrecoupés par des giboulées, voire même par la grêle.

La course R8 a été reportée à 17 h pour permettre aux Palois de voir le match de rugby du Tournoi des Cinq Nations à la télévision, et si à ce moment la piste commence juste à être sèche, il n'en reste pas moins des nuages noirs et menaçants au-dessus de la chaîne des Pyrénées enneigée que l'on peut apercevoir du circuit.

Les problèmes sont nombreux : 135 x 15 ou 155 x 15? Pneus neufs ou rodés? Pression pluie, sec ou mixte? Ceux qui auront misé le sec auront trouvé la solution du rébus

DE SOUZA	LAFFEACH	MANGÉ
LE BRIS	BROS	LEROUX
PERRARD	DE COSTER	
SOURD	FOUCAULT	MARQ
BODARD	VANDEVILLE	
	GLAS	

Dès le premier freinage à l'épingle de la Gare, Mangé est en tête, suivi de Laffeach. De Souza qui se fait passer à l'intérieur par Coche et Bros qui essaie de prendre la bonne roue. Leroux précède Malcher qui a un peu manqué son départ.

Au deuxième passage, il y a déjà un léger écart entre les voitures, le parc Beaumont ayant opéré une sélection. Mangé est toujours en tête, suivi de Coche, Laffeach et Malcher, bien remonté. Plus loin arrive, isolé, De Souza qui précède Leroux qui a lui-même un peu lâché le peloton.

Il n'y a plus de changement jusqu'au 5<sup>e</sup> tour où Mangé laisse passer Coche qui le talonnait sans relâche, et fort de cette bonne entente, ils se mettront tous deux hors de portée d'un éventuel poursuivant.

Durant ce temps, De Souza a pris la 4<sup>e</sup> place au détriment de Malcher, et Bros passe en dernière position à la suite d'un tête-à-queue. Devant lui, il a un peloton très compact où la bagarre est vive : ce peloton

est emmené par De Coster, Foucault qui vient de dépasser Le Bris, Sourd et Glas. Pérard passe attardé, avec la roue arrière droite voilée.

Coche, durant un ou deux tours, semble prendre quelques longueurs d'avance, mais Mangé se ressaisit, réduit l'écart et au 10<sup>e</sup> passage, reprend la tête. A partir de maintenant, l'écart va se creuser sans cesse, jusqu'à totaliser 20 secondes à l'arrivée. Il faut dire que Coche est très handicapé par des 135 x 15 gonflés à une pression trop basse (en cas de pluie). La tenue de sa voiture est tellement délicate qu'il fera d'ailleurs un tête-à-queue deux tours avant la fin, sans que cela modifie son classement.

Laffeach suit à distance, mais maintenant il ne peut plus jouer que placé, De Souza échouant dans sa tentative de remontée. Il a d'ailleurs bien à faire avec Malcher, remarquable par ses freinages très courts (il freine encore dans l'entrée du virage). Leroux, lui, continue la course en solitaire, et De Coster prend ses distances sur le groupe Foucault, Le Bris, Sourd et Glas.

On note la remontée de Bros qui s'intercale dans ce peloton, mais il refera un tête-à-queue au 17<sup>e</sup> tour, ainsi que De Coster au 20<sup>e</sup>.

Pour les cinq derniers tours, les pilotes sprintent et attaquent au maximum. De Souza résiste à la pression de Malcher, mais Glas, qui commence à se sentir à l'aise (c'est sa première course), va passer successivement Sourd, Le Bris et Foucault qui commence à avoir des difficultés avec un embrayage qui patine.

Au baisser du drapeau, Mangé signe sa deuxième victoire consécutive avec vingt secondes d'avance. Il a fait bonne mesure et il semble que sa Gordini jaune et noire servira de point de mire à de nombreux concurrents durant l'année.

1<sup>er</sup> Mangé, 46' 58" 4. 2<sup>e</sup> Coche, 47' 19" 7. 3<sup>e</sup> Laffeach, 47' 24" 7. 4<sup>e</sup> De Souza, 47' 40" 8. 5<sup>e</sup> Malcher, 47' 43" 4. 6<sup>e</sup> Leroux, 48' 01" 7. 7<sup>e</sup> Glas, 48' 41" 8. 8<sup>e</sup> Foucault, 48' 44" 5. 9<sup>e</sup> Le Bris, 48' 47" 8.

Record du tour : Mangé en 1' 50" 8 (ancien record, Lagier 1' 50" 6).

Bien entendu, il y a des démontages à la suite de la course, et à Pau, deux voitures très rapides sont vérifiées : la n° 59 de Sourd qui se révèle conforme et la n° 51 qui sera déclassée, ayant une culasse non conforme (conduit d'admission poli). Ce genre d'entorse au règlement est tellement facile à vérifier, que nous croyons volontiers son pilote lorsqu'il prétend ne pas être au courant, ayant acheté sa voiture d'occasion. Malheureusement pour lui, le règlement est précis, strict et strictement appliqué.

Notons une fois de plus que les quatre premiers du classement ont déjà une solide expérience de l'épreuve, ce qui est bien normal sur ce circuit particulièrement difficile, et sur lequel personne ne peut s'entraîner en dehors des séances officielles.

Cependant, nous pensons que c'est grâce à ces valeurs établies que la performance de Malcher prend toute sa valeur et que l'enseignement des pilotes se perpétue d'année en année.



Puybaraud au parc Beaumont.