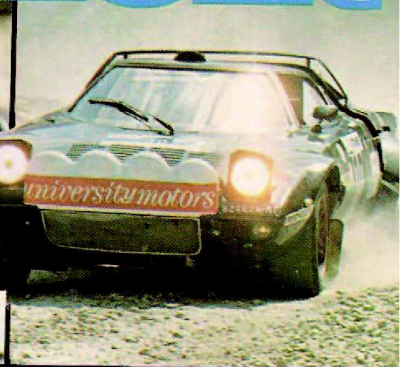
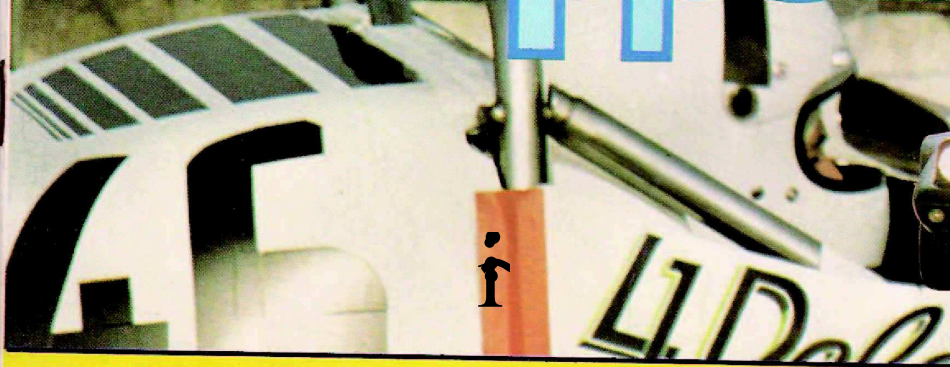
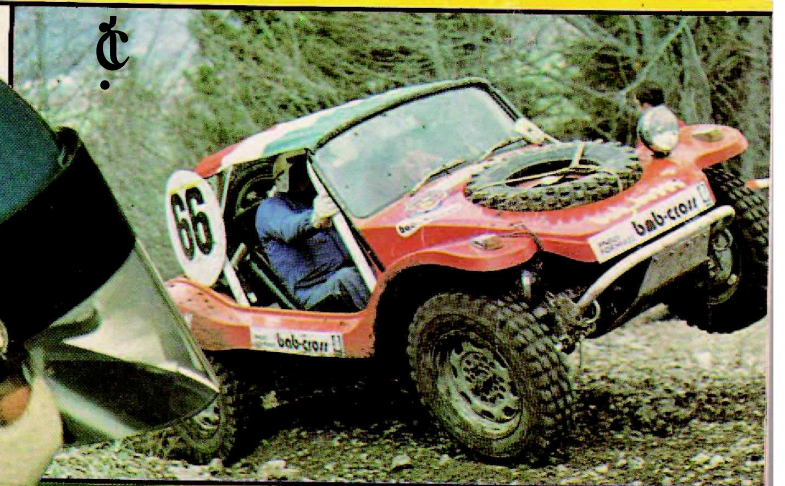
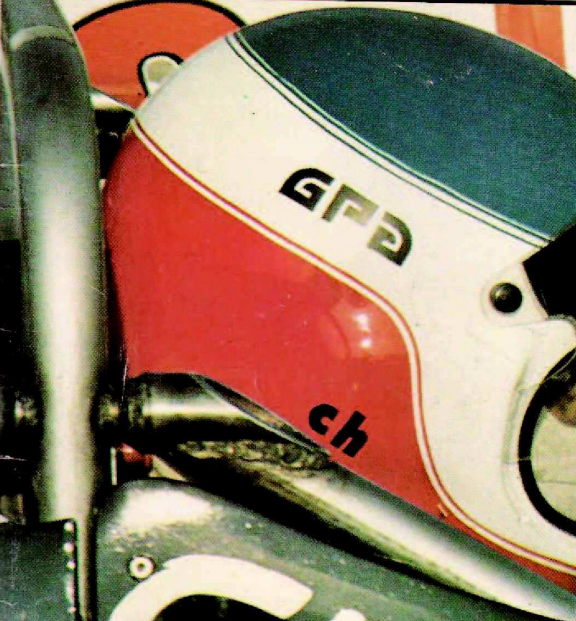


revue du sport automobile

echappement



ILS RACONTENT LEUR SAISON



**ESSAI:
PORSCHE 31.
BEGUIN**



François Hamon

Habitant Brest, une ville et une région mal desservies par le sport automobile et en particulier par l'absence de circuits, François Hamon avait décidé de s'expatrier en Angleterre, après une saison de coupe R5. Il en est revenu, à chaque fois, enthousiasmé. Enthousiasmé par le public anglais, par l'accueil des organisateurs, par le déroulement des courses et... par le coût de revient d'une saison.

Pour lui, il ne fait plus aucun doute, sa place dans le sport automobile est outre-Manche...

« Praticant depuis 5 ans le sport automobile, j'ai participé en 1978 à la Coupe R5 mais pour des raisons de fatigue et de déplacements, j'ai renoncé. Partir le vendredi soir sur les routes pour rentrer le lundi matin pour être au boulot, c'est de la folie. En 1979, je n'avais pas de problèmes d'horaires, puisqu'étant au



chômage. Cela ne m'a pas empêché de courir ! Le seul problème était d'ordre financier : n'ayant plus de voiture (ma R5 était déjà vendue), je ne pouvais me permettre d'en acheter une autre, aussi décidais-je d'en louer une. Seulement, les tarifs appliqués en France sont démentiels : 10.000 F. par course pour une monoplace, 6.000 F. pour une voiture de rallye, c'est trop... en tous cas pour moi. Je me suis alors tourné vers l'Angleterre qui offrait plusieurs avantages : déplacements limités (et pour cause !), système de locations très répandu et tarifs abordables, calendrier très dense et possibilité d'améliorer mon anglais par la même occasion...

Ces différents avantages ont très vite orienté mon choix : ce serait une Formule Ford 1600. Le nombre de constructeurs de ce type de voitures est très important (Royale, Van Diemen, Crossle, Image, Hawke, Titan, Merlyn...). C'est finalement sur la marque Image, dirigée par Alan Landridge, que se portait mon choix. Son atelier se trouve sur le circuit de Goodwood, près de Southampton, très facile d'accès pour moi. Alan me proposait la location d'une monoplace pour 200 £ (environ 1.900 F.) par course !

« Fantastic ! » Le RAC F. Ford 1600 Championship correspondait parfaitement à mes besoins et... à mon budget. Après avoir réservé la voiture pour six courses, il me fallait obtenir une licence anglaise, ce qui fut fait en me rendant au siège du RAC. Coût de la licence : 160 F. au lieu de 320 F. en France... Les conditions de location comprenaient la mise à disposition de la voiture sur le circuit, la fourniture de l'essence, de l'huile, la présence d'un mécanicien et d'un chronométrateur et les droits d'engagements ! La voiture était réglée à l'avance en fonction de chaque circuit. Mon seul souci : arriver à l'heure pour les essais qualificatifs et régler mon harnais ! L'assurance était également comprise mais en cas de casse, cela m'aurait coûté une certaine somme. Avant de participer aux essais, je remettais au « Team manager » une somme de 300 £ (environ 2.700 F.) en liquide. Si je pulvérisais la voiture ou si le montant des réparations dépassait

300 £, je ne les récupérais pas. Si le montant des frais était inférieur à 300 £, il me rendait la différence, correct, non ? Je prenais donc le Ferry le vendredi soir, je me rendais en voiture sur le circuit le samedi et je participais aux essais et à la course le dimanche. Retour le dimanche soir pour être à Brest dans la nuit du dimanche au lundi ou le lundi matin au plus tard. En Grande-Bretagne, tous les circuits sont situés à moins de 500 km de Plymouth, port d'arrivée du Ferry, contrairement en France où j'avais à effectuer 1.200 km pour aller au Castellet... Mes frais de déplacement me revenaient à 500 F., les partageant avec un ou deux copains.

Quand on a couru sur des circuits comme Donington, Thruxton, Oulton Park et bien d'autres encore, et qu'on les compare aux « french circuits », on s'explique très facilement le fossé qui existe entre l'Angleterre et la France. En Grande-Bretagne, les circuits sont conçus avant tout pour le spectacle (et les spectateurs). Des animations sont prévues pour ce public dans l'enceinte de chaque circuit et il n'est pas rare, parfois, de voir ces courses à la télévision ! Les essais et les courses sont en général très brefs : 1/4 d'heure d'essais et quinze tours de course. Le spectacle est permanent, il n'y a jamais de coupures. Si le public français avait la possibilité de suivre des courses de F. Ford (cf. projet de Philippe Jaffrenou) ou de super Saloon-cars, il viendrait plus nombreux sur les circuits : des VW équipées de moteurs 7 litres Chevrolet, des Skoda-Cosworth 3 L, des Escort-BMW F2, des minis de 160 cv se tirant des « bourres » épiques et spectaculaires, ça fait remuer les foules, je peux vous l'affirmer !

Mais comment obtenir des plateaux conséquents ? Il faut, avant tout, diminuer les droits d'engagements et par conséquent diminuer les montants des prix (tant que des sponsors ne financent pas entièrement des épreuves). Après tout, cela ne gênera pas les pilotes dont 20 % seulement touchent des prix à l'arrivée d'un rallye ou d'une course de côte. Certains diront que ce sont ces 20 % qui font le spectacle, c'est vrai, mais n'est-ce pas un peu à cause de la réglementation technique ? La réglementation idéale serait celle qui permettrait de courir à moindres frais mais ne nous leurrions pas. Il faut éviter l'escalade, un point c'est tout.

Sur un plan financier, il faudrait permettre au pilote d'amortir l'achat d'une voiture de course en organisant au moins vingt meetings par an, ce qui n'est pas le cas en France et ce qui, contrairement, l'est en Angleterre et ce dans un rayon de 500 km au maximum. Un pilote anglais amortit donc son matériel sans faire de grands déplacements. La France est, bien entendu, plus étendue mais ne serait-il pas possible de la diviser en deux zones ?

Toutes ces réflexions m'amènent à penser à une certaine réorganisation du sport automobile en France mais, rassurez-vous, il existe aussi des problèmes en Grande-Bretagne : tout n'est pas rose (si, leurs saucés !). Elles pourraient être le thème d'un débat entre les pratiquants... entre deux courses.

François Hamon