





GORDINI,

C'EST PARTI. *Les 16, 17, 18 mars, c'étaient les éliminatoires de la Coupe R8 et croyez-moi, il y avait du monde, du monde dans les stands et sur la piste. Pendant trois jours, les Manceaux n'ont vu que du bleu. Il y en avait partout, tout en était barbouillé, jusqu'au rose de leurs rêves qui virait au bleu des Gordini. Mais pouvaient-ils encore dormir et rêver au milieu du tintamarre de ces échappements plutôt plus bruyants que moins?*

O. de La Garoullaye ➤

L'année dernière, les journaux locaux subjugués par le nombre de fanatiques, parlaient de la « grosse réussite de cette opération de promotion ». Qu'en dire cette année, alors que quelque deux cents jeunes se sont engagés pleins d'espoir dans cette compétition soigneusement orchestrée, dont le règlement chaque année policé est maintenant très au point. Pensez que pour mettre sur un pied d'égalité tous les concurrents participant à la sélection, un barème correctif tenant compte des conditions atmosphériques avait été établi. Le fin du fin en quelque sorte. Seuls les finalistes 1966 et 1967 se voyaient fort justement dispensés de cette épreuve, les 189 autres pilotes étant convoqués pour ces trois jours nouvelle manière. Compte tenu des forfaits, le Bugatti vit tourner 151 R 8 et l'herbe du parc qui n'en avait jamais tant vu en devint bleue avec de-ci de-là une tache de couleur, auto anormale perdue dans ce milieu Gordini. 151 candidats pour 54 places, cela fait penser à des pourcentages d'entrée aux grandes écoles, d'ailleurs n'est-ce pas un peu cela? La Coupe, c'est une des portes d'entrée à la course, on y forge des pilotes qui acquièrent rapidement, épreuves après épreuves, le métier qui leur sera indispensable si, plus tard, ils veulent continuer dans cette voie. Il n'existe pas de meilleure pépinière et cela doit faire plaisir aux promoteurs de cette idée, lorsqu'ils voient des « anciens » participer avec succès à des compétitions plus importantes, lorsqu'ils considèrent les progrès de pilotage en fin de saison. Ils arrivent élèves, débutants, ils ressortent pilotes. Ce sont les mêmes garçons toujours nourris de la même passion, mais à ce moment-là, ils savent. Pendant une année ils se sont tirés la bourre sur tous les circuits de France et de Navarre au grand plaisir du public qui a, pour les gars de la Coupe, « ces enragés

de la Gordini », les yeux de Chimène.

Ces journées de sélection étaient présentées comme une séance de travail et non comme une course. Bien sûr, pour faire partie du cirque, il fallait aller vite, mais même ceux qui n'ont pas réussi à passer le cap des qualifications n'ont pas regretté leur déplacement. J'en veux pour témoin un vétérinaire d'âge indéfini qui, tout rigolard, expliquait à qui voulait l'entendre qu'il était heureux d'avoir pu partager un peu cette ambiance si particulière faite d'un mélange de rivalité amicale, de ferme tenacité et d'une courtoisie sans mélange. On dit que la Coupe forme des pilotes, allons plus loin, on y forme des hommes. A quand la Coupe obligatoire? Ce serait mieux que le service militaire, non?

Par tirage au sort, les candidats avaient été répartis en sept séries et la série A ouvrit les hostilités dès le samedi matin. Après une grosse averse, vers huit heures, les pilotes se mirent en piste. Ce groupe présentant le plus gros pourcentage de forfaits, seize voitures seulement s'élançèrent pour une heure et demie d'essais libres et non chronométrés. Tous eurent ainsi le temps matériel de se familiariser avec le tracé du circuit, d'effectuer les menus réglages indispensables et d'adopter la bonne pression des pneus. Ces essais suffirent aux observateurs, avertis ou non, pour distinguer deux garçons qui tournaient sensiblement plus vite que les autres du groupe. La voiture jaune de Jarier surtout retenait l'attention, tous les regards convergeaient vers la tache de couleur vive qui avançait vite, très vite, qui se ruait sur les virages. Elle passait la chicane placée avant la courbe du Chemin-aux-Bœufs pratiquement sans ralentir, en une savante glissade des quatre roues, sans à-coups, dans un style plaisant, empreint d'une grande souplesse. ➤





GORDINI, C'EST PARTI

Mais Marcadet sur une voiture portant l'insigne du Bat Club ne tournait pas beaucoup moins vite. Les autres de la série, mis à part Bruel, faisaient figure de petits garçons, et on se prenait à les maudire lorsque dans les passages délicats, rattrapés par ces deux bolides, ils ne leur cédaient pas tout de suite le passage. A la fin de ces essais préliminaires, les concurrents furent lâchés un à un sur le circuit. Mais dès le premier tour la R 8 jaune s'arrêta aux stands, elle était suivie d'une traînée d'huile marquant dans tous les virages la bonne trajectoire. On pensait déjà que Jarier, malchanceux en diable l'année dernière, n'avait pas mangé tout son pain noir et ne serait pas en mesure de se qualifier, quand, à la surprise quasi-générale, Marcadet après avoir tourné une demie-heure s'arrêta, retira son casque et dit à Jean-Pierre : « Prends la mienne et vas-y. L'embrayage est fatigué mais elle freine encore. Cela devrait suffire pour te qualifier. Amuse-toi bien, et ne la casse pas, je n'ai qu'elle. » Sur une piste encore légèrement humide de la pluie du matin, Jarier signa son meilleur tour en 2'25"7 et sa moyenne sur ses cinq meilleurs tours ressortit à 2'26", temps que beaucoup auraient aimé obtenir pour record. Après l'épreuve, mise en parc fermé avec ses congénères, la voiture était démontée, était reconnue conforme contrairement à celle d'un concurrent moins bien placé sur laquelle les gicleurs avaient été changés. Pour réglages de carburateurs interdits, Mathis se voyait donc exclu à vie de la Coupe.

L'après-midi, le rallye de l'A.C.O. s'arrêta pour une épreuve de classement en circuit et les candidats de la Coupe durent attendre le dimanche, à sept heures, pour reprendre possession de la piste.

Il pleuvait et les gordinistes du groupe B durent faire appel à leurs essuie-glace. Là encore, bien que le niveau des 26 pilotes en piste ait l'air légèrement meilleur que celui des précédents, seules les voitures 3, 5 et 11 de Bossart, Boullard et Darniche (le rallyeman bien connu) se détachaient du lot.

Cette série tourna avec beaucoup d'application en début de séance et sans retenue ensuite lorsque la pluie cessa.

Mais la piste était encore grasse et l'on assista à quelques spectaculaires tête-à-queue. Terrien eut moins de chance et alors qu'il tournait assez vite, il toucha la pointe de la chicane, sa voiture partit en travers, elle quitta la piste, se bloqua dans le sable de la berme et effectua un tonneau à petite vitesse. Le jeune pilote était cruel-

lement déçu, mais son auto n'avait apparemment pas trop souffert de ce contact un peu brutal avec la terre de Sarthe. L'arceau de sécurité rendu obligatoire par les organisateurs venait de prouver son utilité...

Le groupe C, fort de 25 unités, prit possession de la piste, alors que l'appétit commençait à venir. Pendant leurs essais libres la route était encore humide mais le soleil clignait de l'œil et, finalement, intéressé par l'épreuve, il vint sécher la piste pour la grande joie des concurrents qui purent ainsi tourner sur le sec pendant leur heure chronométrée. Deux anciens de la Coupe se mirent en vedette. Très proches l'un de l'autre, Exertier et Renouvel réalisèrent 2'25"8 et 2'26" au tour, mais le second plus régulier obtint un meilleur total sur l'ensemble de ses cinq chronos. Les officiels se contentant de sandwiches, il n'y eut pas de temps mort et à peine les C quittaient-ils les stands que les 25 garçons du groupe suivant faisaient leur entrée. Très vite, ils firent parler la poudre. Dieu que cela allait vite, diable que cela allait bien! Les tours d'accoutumance n'avaient rien à voir avec du tourisme rapide, de plain-pied ils entraient dans le vif du sujet. Il se forma un express, un train bleu se propulsant à toute allure de virage en virage. La séance de travail prévue par le règlement se transformait en un combat en règle dont émergeait Freuquin, un inconnu n'ayant jamais tourné en circuit, qui donnait l'impression de vraiment bien aller. Il était combattif ce groupe D, d'un niveau nettement supérieur aux autres déjà vus. Cela tenait du récital, tout y était, du simple balancer à la chicane à la longue glissade dans la courbe du Musée en passant par la trajectoire idéale dans les S. On frise les fascines au raccordement, on remet la sauce... A l'annonce des temps, les impressions des nombreux spectateurs furent confirmées au delà de toute espérance. 17 garçons avaient tourné à un peu plus de 106 km de moyenne, ce qui avec la chicane est une bonne performance. Le comportement plus que brillant de l'auto de Freuquin qui pourtant s'en plaignait à qui voulait l'entendre, intriguait cependant les organisateurs et la voiture fut mise sous scellés. Le lendemain matin, à la concession Renault, l'ingénieur effectuant les vérifications techniques eut la surprise de découvrir un arbre à cames n'ayant rien à voir avec celui de série. Pour les organisateurs la décision s'imposait et Freuquin fut donc justement disqualifié à vie. Il importe peu, en effet, de savoir si les tricheries découvertes sont intentionnelles ou non, un règlement conçu pour éviter toute irrégularité doit être appliqué avec rigueur et on ne peut que féliciter et remercier nos amis de *Moteurs* et de *L'Action Automobile* qui ont toujours et en toutes circonstances su se montrer

impartiaux, ce qui parfois n'était pas facile.

Dès 7 heures, le lundi, on faisait chauffer, on changeait les plaquettes, on bricolait ferme tout en discutant avec le voisin. Il faisait bien un peu frisquet, mais le moral était au beau fixe. Cette série E avait la particularité de compter les deux filles engagées dans la Coupe, Cathy Pitt et Dany Clément. Mais hélas, l'une n'avait pas une voiture très au point et l'autre n'avait pas encore touché la sienne. Chevaux et Coche montrèrent le chemin de la qualification aux autres, mais avec assez peu de succès, le groupe n'était pas exceptionnel. Il n'était que moyen et à part les deux garçons cités plus haut, seul Guitteny, à un échelon moindre, tira bien son épingle du jeu.

C'est du groupe F que devait jaillir l'étincelle. Dans les séries précédentes le ton avait été donné par des anciens de la Coupe ou par des pilotes chevronnés, mais là c'est un inconnu qui sidéra les gens présents. On courait d'un virage à l'autre pour le voir passer. Chacun maniait le chrono avec dextérité. On voulait savoir si son style vif, tranchant, spectaculaire se traduisait sur les petites aiguilles. Partout il attaqua comme une bête, comme une bête de race d'une rare souplesse, se tirant sans encombre, presque naturellement, de toutes les difficultés. Il rentrait vite dans tous les virages et en sortait aussi vite, à peine freiné par de longues glissades parfaitement contrôlées. Roger Dorchy puisque c'est de lui qu'il s'agit se révélait, tirait la couverture à lui, on n'apercevait plus les Blondel, les Retore, les Pascal... qui pourtant tournaient vite aussi. Je crois bien qu'au parc fermé lors des vérifications techniques, lorsque le démontage de sa voiture commença, plus d'un avait la gorge serrée. Mais sa voiture achetée en commun avec un ami était parfaitement conforme.

Après ce qu'on venait de voir, la dernière série parut fade, on avait déjà eu le sel, il ne restait rien, rien que la pluie qui se remit à tomber dru et rien que la grêle qui fit son apparition pour impressionner les concurrents en piste. Dès les premiers tours on en venait à comprendre le soleil qui s'était retiré. Il n'y avait plus rien à voir ou si peu. Lagniez qui la veille s'était montré le meilleur des Gordinistes au Rallye de l'A.C.O. déçut, ne faisant qu'une bien piètre exhibition. Peut-être était-il fatigué? Michel Leclère tourna le plus vite, pas mal, compte tenu des circonstances atmosphériques mais ce n'était plus cela. Il ne faut pas manger le dessert avant le fromage...

C'est fini maintenant, pour un temps. Les meilleurs d'entre eux nous reviendront pour Pau. Ils se mesureront avec les seize qualifiés d'office, et nous n'avons pas fini de nous régaler tout au long de la saison. Gordini, c'est parti. ■