

Ils racontent leur saison... en circuit

Trophée Leyland

Gilles DE CHEZELLES

Encore lui ! Effectivement, Gilles de Chezelles nous a déjà raconté sa saison. C'était l'an dernier. Mais, justement, vous allez voir que son nouvel article ne manque pas de sa-
veur. Les années se suivent et...

Il y a un an, à la même époque, je vous racontais ma première saison en compétition. Pour des raisons de goût (et de ticularité) j'avais choisi le circuit et plus particulièrement le Trophée Leyland. Avec la petite nouvelle : l'Austin Metro 1300 S. Une place de 9^e au Trophée m'avait incité à m'inscrire à nouveau. Et si la chance voulait bien s'en mêler... Tout avait bien commencé. En effet, armé d'un « press-book », j'ai réussi à intéresser quelques personnes. Autorama 92 me proposait de très bonnes conditions sur les pièces détachées et un annonceur semblait vouloir me suivre. Afin d'alléger les frais, nous avions décidé avec un ami, de faire équipe toute l'année. Tout allait bien, trop bien... Un mois avant la première course, mon sponsor fit faux-bond, m'obligeant à revoir entièrement mon « plan de bataille ». De plus, quinze jours plus tard, mon coéquipier se fit également poser un lapin

par son annonceur ! Le beau rêve de « super-saison » s'écroulait. On avait tout arrêté pour essayer de réfléchir. Attention avec tout ce temps perdu (bêtement) je me retrouvais au départ de la 1^{re} course avec une auto achevée la veille. Entre mon coéquipier de l'année précédente, dans le premier tour des essais, en sortant de Signes, en attaquant le double droit du Beausset, il ne se passait rien, mais alors rien du tout, au contact de la pédale de freins. Quelle frayeur ! Le temps de partir en toupie, de revenir aux stands, de purger et je repartais... pour un tour. Mon aiguille de température d'eau était dans le rouge. Moi aussi, du reste ! Voilà une saison qui démarrerait bien ! Je parlais néanmoins bon dernier sur la grille de départ (ça fait drôle !) et bien décidé à finir à une bonne place. En 5 tours, j'étais revenu à la 10^e place lorsque ma température d'eau déclenchait les hostilités. La course, j'allais donc la vivre en spectateur. Une fois la ligne d'arrivée franchie, le Trophée entraînait dans une période qualifiée par tous de difficile. Les déclassements allaient succéder aux déclassements. Une semaine plus tard avait lieu la course suivante sur l'autodrome de Montlhéry. J'y effectuais un tour aux essais et douze... au ralenti, en rentré dans l'ordre sauf le joint de culasse qui claquait au 5^e tour. A Albi, la séance d'essais s'était vite achevée dans la grande courbe lorsque je n'avais pu éviter la maladresse d'un concurrent en perdant. En redressant, tant bien que mal, la voiture, on devait découvrir que le berceau avant était ouvert. Le reste de la saison devait être à l'image de ce « brillant » début et les résultats se firent

Gilles DE Chezelles

garder
19 pei
la cour
tout. J
cer. Je
lorsqu
rejoins
était b
Acte 2
c

rars. 10^e à Charade, 10^e à nois, sans freins (c'est deve- tude) et enfin 10^e au Caste- de rideau du Grand Prix de- une saison sans résultats (s- palme de la malchance) ! Avec Charade. En partant, je cassai manquai de « planter » l'ensem- vitesses de mon véhicule tracte- re-remorque avant de casser un- de roue arrière sur la Métro au- Pas triste la descente avec la pe- voir doubler par sa roue arrière... gny-Cours, je manquai d'écraser... Luc Taillade, le photographe d'Ech- ment, et à Montlhéry un gentil cama- décidait de revoir profondément la fc- de ma portière. Pour me venger de c- vais choisir le rallye de Jeanne d'Arc. Po- Pour ma toute première participation, j- j'en vois qui sourient). On s'était conten- courir, j'avais pris une Mini Metro (la- té d'installer une roue de secours, un- siège passager, un extincteur et un- cric, un triangle, un pot d'échappement- piste avait été remplacé par un pot de... Kawasaki (là, j'en vois encore qui sou- non plus là, ils sont tous hilares). 150 km- de routier, 250 km de spéciales ne pou- vaient venir à bout de ma Metro (ni de son- échappement d'ailleurs) et c'est à la sur- prise générale que je la ramenai dans le- parc fermé de Rouen (tiens, là, plus per- à conduire. Dommage d'avoir gardé le- couple du Trophée qui était bien trop- iong. Dommage d'avoir pris les pneus du- Trophée (5 crevaisons !) et de n'avoir pas- assoupli la voiture qui sautait de bosse- en bosse. Oui, je referai un jour de bosse- C'est extra ! Le bilan de cette saison est- vite consommé : beaucoup de dépenses- pour autant de déceptions ! La compéti- tion automobile est vraiment un sport in- grat. Il y a des périodes avec et des pé- riodes sans. Malgré cela, ou à cause de- cela, on a toujours envie de repartir. A- lors, de nouveau on attrape une bonne- migraine...

raien...
s'appelle no...
Dany, un ancien me...
nous assistera. Hervé de...
avec la ferme intention de ne pas...
laisser compter. Quant à moi, pour ma
première saison je pars avec le souci
de courir aux moindres frais et de m'amuser
au maximum. Objectif, quand même (ou
rêve ?) : finir dans les dix premiers.
Acte 1 : Nogaro. Les amortisseurs ne sont
pas là, la course ne comptera pas pour le
classement. Ma séance d'essais est un
cauchemar, j'ai peur de gêner les autres.
Je sors épuisé de la voiture... il paraît que
c'est normal la première fois. J'apprends
que j'ai réalisé le 12^e temps, ce qui me
vaut les félicitations de toute l'équipe.
Merci, merci ! Nous apprenons que nous



LEUR SAISON

garderons nos numéros. J'aurais ainsi le 19 pendant toute la saison. Le départ de la course est un enfer, ils ont jailli de partout. J'ai eu l'impression de ne pas avancer. Je boucle le premier tour bon dernier lorsque la voiture se met à pétarader. Je rejoins les stands, l'arrivée d'essence était bouchée. La prochaine fois, je pense faire mieux!

Acte 2 : Magny-Cours. J'ai tiré une leçon de la course précédente. Il faut reconnaître... Je viens donc faire des essais...

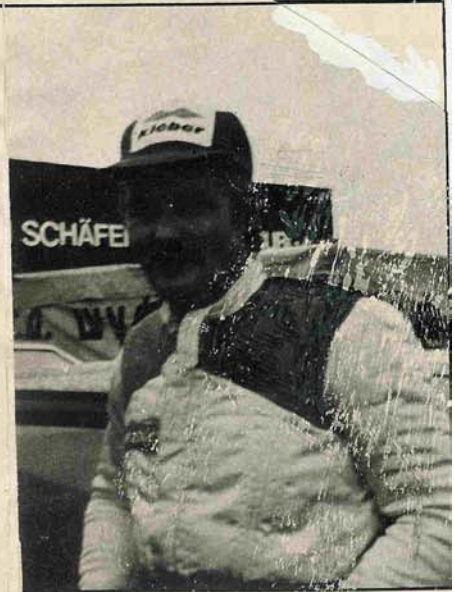
ma personne (alors que j'avais la hantise de ne pas me qualifier). C'est fantastique de voir de près Hervé, Bourdon et le paccar! Comment prendre un bon départ? Suffit de suivre Bourdon. Manque de chance, « Dédé » l'a raté. Je passe 6^e au 1^{er} tour et conserve cette place jusqu'à ce que mes freins m'abandonnent (si des gens veulent des renseignements au sujet des extérieurs des vibreurs à Croix, je possède de nombreuses informations...). La piste est grasse et en évitant les tête à queue, je finis 10^e, mais quelle frayeur! Acte 6 : Charade. 10^e temps aux essais, une pédale d'accélérateur... tordue en course me permet de finir à la 15^e place... sans commentaires.

Acte 7 : Castellet. Impossible de faire des essais libres et comme je suis maintenant 12^e au classement général, je décide de m'inscrire dans la course des groupe 2 du championnat de France des circuits, pour apprendre le circuit... ce qui me vaut le 13^e temps du trophée. Le manque de puissance, dû à mon choix en début de saison de ne pas préparer le moteur, se fait sentir. Je termine 11^e.

Acte 8 : Nogaro. J'y fais ma seconde grosse erreur de pilotage en course et je suis très heureux de finir... sans avoir pulvérisé mon auto à la 11^e place.

Acte 9 : Albi. 8^e temps aux essais... devant Hervé qui se plaint (ben voyons...) de son moteur. Il est 5^e au classement et doit assurer cette place. Il me demande donc de me « sacrifier » pour le pousser vers la tête. Nous finirons respectivement 5^e et 6^e. Coût de l'opération: un phare, deux pare-chocs et une calandre. Pas grave! D'autant que je suis maintenant 11^e à un point du 10^e. La finale à coefficient 1,5 est donc très attendue...

Acte 10 : Montlhéry. Malgré un onzième temps aux essais, je suis confiant car ayant sans cesse été gêné lors des essais (on évolue!). Après un bon départ (j'étais



4^e), je me retrouve avec la ferme intention de venir chercher Hervé qui se promène quelques secondes devant moi. Hélas, comme à Croix, mes freins me trahiront. Je dois pomper comme un shaddock. Je finis 7^e de la course... neuvième du Trophée et premier des débutants. Pour conclure, je serais tenté de faire la bouclade suivante: l'équipe Autorama comprenait deux pilotes qui n'avaient pas grand'chose à faire dans des voitures de course. En effet l'un ne peut conduire que de voitures à boîte automatique et l'autre possède une telle force des pieds qu'il tord des pédales et brutalise les freins. A part ça tout va bien et l'on songe bien sûr à la première course du nouvel an...
Gilles de Chezelles

à Charade, 10^e à Croix-en-Ter... freins (c'est devenu une habi... fin 10^e au Castellet, en lever... du Grand Prix de France. Bref... sans résultats (sauf pour la... partant, je cassai la boîte de... on véhicule tracteur puis je... planter » l'ensemble voitu... vant de casser un goujeon... sur la Métro au départ... scente avec la peur de se... sa roue arrière... A Ma... anquai d'écraser Jean-... photographe d'Échappe... éry un gentil camarade... rofondément la forme... ir me venger de cette... is disputer un rallye... ère participation, j'a... Jeanne d'Arc. Pour... ne Mini Metro (là, On s'était conten... e de secours, un... extincteur et un... d'échappement... par un pot de... ncore qui sou... as été relevée, (lars). 150 km... iales ne pou... tro (ni de son... est à la sur... enai dans le... à, plus per... it marrante... r gardé le... bien trop... neus du... avoir pas... e bosse... rallye... on est... enses... péti... rt in... pé... de... A... ne



as - our ma uci de amuser ime (ou 's. ne sont pour le est un autres. rait que prends qui me équipe. ie nous