




CIRCUIT VHC

30ème Circuit de



1 - de Patrick Dine montre bien la proximité entre le public et les pilotes.

2 - Place du Palais de justice, l'Alfa club sud-ouest a ses habitudes. Le samedi, 18 voitures ont participé au rallye touristique international dont ils ont apprécié la beauté du parcours et la qualité de l'accueil.

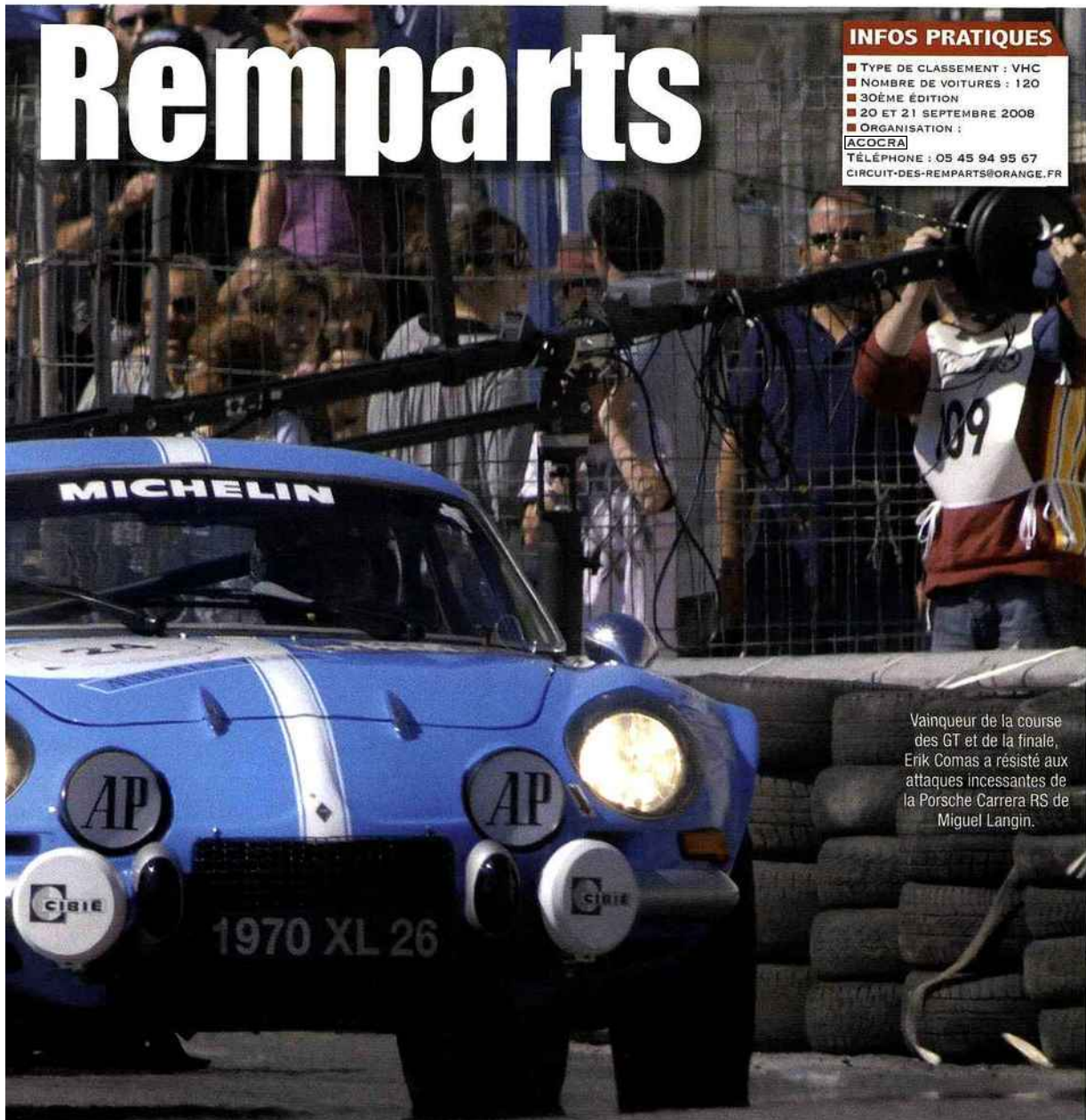
3 - Dans le peloton des MG, Pascal Creil-Ribery négocie l'épingle de la cathédrale au volant de sa «T» special.

Texte et photos : Laurent Cornée

Remparts

INFOS PRATIQUES

■ TYPE DE CLASSEMENT : VHC
■ NOMBRE DE VOITURES : 120
■ 30ÈME ÉDITION
■ 20 ET 21 SEPTEMBRE 2008
■ ORGANISATION :
ACOCRA
TÉLÉPHONE : 05 45 94 95 67
CIRCUIT-DES-REMPARTS@ORANGE.FR



Vainqueur de la course des GT et de la finale, Erik Comas a résisté aux attaques incessantes de la Porsche Carrera RS de Miguel Langin.

Les remparts pris d'assaut

CETTE ANNÉE ENCORE, DANS LES RUES D'ANGOULÊME, SUR UN TRACÉ QUI N'A PAS CHANGÉ DEPUIS LA VICTOIRE DE RAYMOND SOMMER EN 1939, LES COURSES SE SONT SUCCÉDÉ, SOULEVANT L'ENTHOUSIASME D'UN PUBLIC VENU NOMBREUX.

Dans les tribunes qui tutoient la piste, le public applaudit au passage des bolides poussés des «vivats» d'encouragement. Il faut dire que pour la première course, celle des GT pour ce qui est du spectacle, ils sont servis. Erik Comas et Miguel Langin se livrent à un mano a mano endiable l'un au volant d'une Alpine A110, l'autre avec une Porsche Carrera 2.7 litres RS. Cette communion entre les spectateurs et les pilotes est une des particularités d'Angoulême. Et ce n'est pas la seule. Trace dans les rues de la vieille cité, le Circuit des Remparts n'a pas varié d'un centimètre depuis la première édition en 1939. Jean Pierre Wimille vainqueur des 24 heures du Mans quinze jours plutôt, Raymond Sommer, Maurice Trintignant y participaient. En 1949, «Petoulet» comme on surnommait Trintignant, gagne avec une Simca Gordini. L'année suivante, Juan Manuel Fangio remporte un de ses premiers succès européens au volant d'une Maserati 4CLT. Avec ses épingles serrées et ses courtes lignes droites, ce tournoi «intra muros» est également un terrain de jeu idéal pour les Racer 500 et Monomil qui clôturent la première période en 1955.

En 1978, un groupe de passionnés dont Jean René Tillard, l'actuel président de l'ACOCRA, l'association organisatrice, relaie la manifestation angeoumoisine sous la forme d'un rassemblement de voitures anciennes. Mais ce n'est qu'en 1983 que le circuit est homologué pour y organiser des courses de VHC.

17 TOURS DE FOLIE

Depuis, ce rendez-vous automnal est apprécié pour son ambiance si particulière, aux antipodes de celle des compétitions qui se déroulent sur les circuits modernes. Pour rien au monde, les Britanniques ne le manqueraient. «Les concurrents retrouvent ici l'atmosphère décontractée des compétitions d'autrefois», confirme Nick Bimblecombe, un Anglais passionné qui contribue à la constitution des plateaux (voir encadré). «Et puis, il y a l'attrait du trace historique au cœur de la ville poursuit-il. En Charente, l'automne est une saison magnifique avec une lumière très spéciale. Après les essais matinaux, les courses se succèdent l'après-midi à un rythme effréné. Le développement très court du circuit (1,3 km) et la brevété des affrontements (une vingtaine de minutes) favorisent l'intensité de ces sprints. Le premier réunissait donc des GT, GTS et GTP. D'emblée, Erik Comas se portait en tête avec



La Diva Ford de Damien Kohler, ex Just Jaecklin, termine deuxième de la course des sports-cars.



Une authentique Ford GT 40 se prépare pour quelques tours de piste entre deux courses.



François Duret a fait quelques tours avec la March 701 que Jacky Stewart amena à la victoire, au Grand Prix d'Espagne 1970.

Michel Têtu, un père attentionné

Concepteur des Ligier JS2 et maintenant président du club... Ligier JS2, Michel Têtu en avait amené deux qui entrèrent en piste, entre les courses. «Produite entre 1972 et 1975, la JS2 succédait à la JS1. Elle avait été dessinée par Frua et équipée d'un ensemble moteur-boîte Maserati, comme celui des Citroën SM. Les dernières ont vu leur cylindrée passer de 2,7 litres à 3 litres et la puissance de 190 à 240 ch. Le même que celui de la Maserati Merak», rappelle cet ingénieur qui a débuté sa carrière chez Charles Deutch, puis l'a poursuivie chez Ligier et Renault Sport. Le club a pour objectif d'aider dans leur restauration, ceux qui en possèdent une, et les faire rouler. Actuellement, une douzaine de voitures sont en état de marche. Ce sont des mécaniques délicates et les pièces ne sont pas faciles à trouver».



Michel Têtu, concepteur des Ligier JS2 et président du club qui les rassemble, en avait amené deux exemplaires à Angoulême.

Miguel Langin dans ses roues. Pendant 17 tours, bien que plus puissante, la Porsche talonnait l'Alpine sans jamais réussir à la passer. Au cours de cet affrontement, Miguel Langin signait le meilleur tour. Ce chrono de 53s 728 sera le record de la journée. Incapable de suivre ce rythme, l'Escort RS de Claude Boissy cou-

rait la ligne à presque une minute des deux premiers. Avec une Chevrolet Camaro SS peu adaptée à l'étroitesse de la piste, Marc Hevia terminait quatrième à un tour. Une Ligier JS 2 en configuration «groupe 4», pilotée par Bernard Guénant, était également inscrite dans cette catégorie.

UNE TURBULENTE DIVA

La course suivante était exclusivement réservée aux MG de type T. Dominée par la TB sport du Britannique George Ednet, elle permit également d'assister à la belle remontée de Michel Loreille.

qui, au fil des tours, passait de la 5ème à la 3ème place. La sortie de la TC à compresseur de Peter Greenaway, au virage de la Cathédrale, nécessitait la neutralisation de la course derrière «pace-car» pendant plusieurs tours. Ce fut le seul incident de la journée. Les vintages de plus de 2 litres entraient ensuite en piste. Avec son Alfa Romeo C8 Monza verte, Andy Johnson lâchait immédiatement ses adversaires. Parmi ceux-ci, la Bugatti 35B de Jean-Marc Laffont terminait deuxième à 2 secondes et le Tourer Alvis Speed 25 de John Paul Mason, à 21 secondes. Tous les autres finissaient à plusieurs tours des premiers. Les sports cars donnaient lieu à une course plus animée. Si Jacques Chartier se constituait une confortable avance au volant de sa Lotus Seven, Damien Kohler, son poursuivant, faisait le spectacle avec sa Diva Ford. «C'est l'ancienne voiture de Just Jaacklin. Je l'ai convoitée pendant sept ans, avant de l'acheter», confiait-il. Vainqueur l'an dernier avec sa Reliant Sabre, Marc Jordan ne terminait que 9ème. En queue de peloton, la Veritas RS du Suisse Eric Traber était celle avec laquelle Honoré Wagner, un Luxembourgeois termina deuxième du Grand Prix des frontières, à Chimay, en 1950.

L'AMILCAR DE MESTIVIER

L'attrait du plateau des vintages de moins de 2 litres était da-

vantage historique que sportif. Notamment par la présence de l'Amilcar MCO six cylindres de Jean-Jacques Iuri. Celle-là même que pilotait Maurice Mestivier lors de la première édition du Circuit des Remparts, en 1939. Un autre châssis d'Amilcar C6, aux mains de Philippe Desclaux, était équipée d'un moteur Simca Deho et d'un compresseur. Ainsi transformée après-guerre, elle participa au Bou d'Or de 1948. D'autres cyclecars étaient au départ : GAR, BNC, Bugatti Brescia. Les Bugatti sont toujours les bienvenues à Angoulême. Sur les onze qui prenaient le départ de la course qui leur était réservé, seulement six franchissaient la ligne d'arrivée. Les 35B de Chris Hudson et Jean-Marc Laffont étaient les seules à terminer dans le même tour. Les douze voitures les plus rapides se retrouvaient pour une finale. Miguel Langin allait-il prendre sa revanche sur Erik Comas ? Que nenni. Sur ce circuit en ville qui, «avec son enchaînement d'épingles, ressemble à une spéciale du Tour de Corse», comme résumait Comas, l'Alpine mettait à profit son agilité pour résister aux attaques de la Porsche.

LE CHANT DES V12

Entre chacune des courses, le spectacle continuait avec l'entrée en piste de quelques beaux monstres. François Duret faisait gronder le V8 Ford de la March 701 de l'Ecurie Tyrrell. A son volant, en



Restaurée avec le souci de l'authenticité, la Porsche préA de Jean-Pierre Real a obtenu le premier du concours d'état.

Une 356 Pré A en état d'origine

Un concours d'état se déroulait le samedi après-midi, dans les jardins qui ceinturent l'Hôtel de Ville de style néo-gothique. Après avoir examiné des Avions Voisin C14, Bugatti type 49, Sunbeam Alpine special, Ferrari Dino, le jury accordait sa préférence à une superbe Porsche 356 pré A de 1953. «Lorsque, pour la première fois, j'en ai vu une à Rétromobile, ce modèle m'a fait penser aux jouets en tôle de mon enfance, évoque Jean-Pierre Real, son propriétaire. Peu après, j'ai découvert celle-ci dans un garage, au fin fond de la Charente. Je ne connaissais rien à l'automobile, et encore moins aux Porsche, mais je me suis pris au jeu. A partir du numéro de châssis j'ai appris qu'elle avait été vendue par le concessionnaire de Dakar. Puis j'ai lu tout ce qui avait été écrit sur cette marque et j'ai attaqué la restauration, en stricte conformité avec l'origine. Cela m'a pris une dizaine d'années. La peinture, «radium green», n'était plus disponible, mais elle a été reconstituée par la société Glasurit, à partir de la référence usine.»



La Veritas d'Eric Traber est celle qui a terminé à la deuxième place du Grand Prix des frontières de Chimay en 1950, pilotée par Honoré Wagner.



Avec sa Triumph Herald, Patrice Wattine signe le record du tour de la course des sports-cars.



Andy Johnson, vainqueur de la courses des vintages de plus de 2 litres, déboule la ligne droite avec son Alfa Romeo 8C «Monza».



La Morris Cooper S de D. Derez sort en appui de l'épingle de la cathédrale.



L'Alfa Romeo de François Murschel est une G1A qui coure habituellement en «SALOON».



Une camionnesque Bentley 4,5 litres menée énergiquement par Martin Overington.



La Matra 640 évoque l'accident qui faillit être fatal à Henri Pescarolo, au cours d'une séance de mise au point pour préparer les 24 heures du Mans 1969

1970 Jacky Stewart remporta son unique succès de la saison 1970 à Jarama en Espagne. Deux Matra sport proto amenées par Pierre Raguey faisaient vibrer la foule. Celle à la carrosserie fermée était la 640, un prototype destiné à s'aligner au Mans en 1969. Malheureusement, au cours d'une séance d'essais sur la ligne droite l'engin échappait au contrôle

d'Henri Pescarolo qui fut grièvement brûlé. L'autre, un spyder 650 faisait chanter, son V12 pour le grand plaisir du public. Ses hurlements stridents renvoyés et amplifiés par les murailles des remparts resteront comme l'empreinte sonore de cette 30ème édition de cette course pas comme les autres. ■



Fidèle à la Ford Escort, Claude Boissy termine 3ème de la course des GT

Week-end en Charente

Organisateur de voyages et passionné d'automobiles anciennes, Nick Bimblecombe, un Anglais, a découvert le Circuit des Remparts en 1992. Il y a ensuite fait venir des concitoyens, comme spectateurs et comme concurrents. L'an dernier, il avait constitué un plateau de Jaguar XK.

« Dans cette magnifique région de Charente, on vient en visiteur, puis on devient résident », s'amuse-t-il à déclarer. Car c'est son cas. À Criteuil, au cœur des vignobles, entre Angoulême et Poitiers, il a acquis un corps de ferme qu'il a aménagé en de confortables gîtes et chambres d'hôtes, avec accès à une piscine d'eau salée. « Nous pouvons également organiser des réceptions et des séminaires », ajoute Nick Bimblecombe qui propose également à la location un parc de voitures de collection : MG TC, MGA, MGB, MGC, Lotus Elan, Citroën 2CV.



Nick Bimblecombe, un Anglais qui s'est pris de passion pour le Circuit des Remparts.

Classements

GT - GTS - GTP

1ER ERIC COMAS (ALPINE A110 GROUPE 4) 2 MIGUEL LANGIN (PORSCHE CARRERA 2 7 RS) 3 CLAUDE BOISSY (FORD ESCORT) 4 MARC HEVIA (CHEVROLET CAMARO SS) 5 RODOLPHE DE SOUZA (PORSCHE 911 2 4) 6 LAURENT AUMONIER (MINI MARCOS) 7 FRANÇOIS MURSCHEL (ALFA ROMEO 1600 GTA) 8 BERNARD GUENANT (LIGIER JS2) 9 DOMINIQUE BAREILLE (LOTUS ELAN S2) 10 GERARD LEDUC (TRIUMPH TR3) 11 OLIVIER ARDILOUZE (PORSCHE 911 S 2 4) 12 DIDIER CORVI (FORD CAPRI 2600 RS) 13 ALEXANDRE VEDIAUD (FORD CAPRI RS) 14 HENRI GUYONNET DUPERAT (PORSCHE 911 S 2 4) 15 PAUL CONWAY (MORGAN PLUS 8)

SPORTS CAR

1ER JACQUES CHARTIER (LOTUS SEVEN) 2 DAMIEN KOHLER (FORD DIVA) 3 CLAUDE SOUBISE (LOTUS XI) 4 LUDE DIEMER (JAGUAR TYPE E) 5 PHILIPPE HOOPER (TVR GRANTURE MK3) 6 REGIS BOUGNOUX (GINETTA G4) 7 PATRICE DINE (ALPINE 1300S) 8 DENIS DEREK (MORRIS COOPER S) 9 MARK JORDAN (RELIANT SABRE 6) 10 MARC GASTINE (TRIUMPH TR3) 11 JÉRÔME AUZANNEAU (AUSTIN HEALEY 100 4M) 12 ERIC TRABER (VERITAS BMW RS) 13 PATRICE WATTINE (TRIUMPH HERALD)

MG TYPE "T"

1ER GEORGE EDNEY (MG TB) 2 TIM PATCHETT (MG TA) 3 MICHEL LOREILLE (MG T) 4 STEVEN BAKER (MG TB) 5 PHILIPPE HAHN (MG TB MONACO) 6 PASCAL GREL RIBERY (MG T) 7 PATRICK SAFFIER DE BARU (MG TD) 8 PHILIPPE PALOMBA (MG TC) 9 CLAUDE ANDRÉ CHERLONEIX (MG PA) 10 MICK HEYWOOD (MG QT SPECIAL) 11 ROBERT ALLEN (MG TC) 12 PETER GREE NAWAY (MG TC)

BUGATTI GRAND-PRIX

1ER CHRIS HUDSON (BUGATTI 35B) 2 JEAN MARC LAFFONT (BUGATTI 35B) 3 BERNARD ARIZTEGUI (BUGATTI 35B) 4 PATRICE COUSSEAU (BUGATTI 51) 5 LESLIE MURRAY (BUGATTI 35B) 6 JEAN PAU MICHEL (BUGATTI 35) 7 GRE GORY RAMOUNA (BUGATTI 35B) 8 LEO DE MALET ROQUEFORT (BUGATTI 51) 9 MICHEL BLANCHARD (BUGATTI 35 C) 10 MARCEL SONTROPP (BUGATTI 37) 11 BOBY SALTZMANN (BUGATTI 51)

VINTAGE MOINS DE 2 LITRES RÉGULARITÉ

1ER JACQUES JEAN LURI (AMILCAR MCO) 2 PAUL BEVIS (AMILCAR RILEY CGSS) 3 K P WAISTELL (RILEY 12/4) 4 RUSSEL HICKS (ASTON MARTIN ULSTER) 5 PHILIPPE DESCLAUX (AMILCAR C6) 6 DOMINIQUE BALDY (BUGATTI 37) 7 YAN NICK TIGE (GAR) 8 COLIN BISHOP (RILEY) 9 NICOLAS DHERBECOURT (BNC) 10 DOMINIQUE GUILMARD (BNC) 11 JOHN ROSE (BUGATTI T13 BRESCIA) 12 ALLEN CLEAR (RILEY BROOKLANDS)

VINTAGE PLUS DE 2 LITRES

1ER ANDY JOHNSON (ALFA ROMEO MONZA) 2 JEAN MARC LAFFONT (BUGATTI 35B) 3 JOHN PAUL MASON (ALVIS SPEED 25 TOURER) 4 DOUGAL CRAWLEY (GN FRAZER NASH) 5 ANDY KING (MG KN) 6 HGO BALDY (DELAHAYE 135 S) 7 RON PARKER (HEALEY SILVERSTONE) 8 MARTIN OVERINGTON (BENTLEY 4.5L) 9 JOE SINGER (FRAZER NASH TT REPLICA)

GT - GTS - GTP SPORTS CARS - FINALE

1ER ERIC COMAS (ALPINE A110 GR4) 2 MIGUEL LANGIN (PORSCHE CARRERA 2 7 RS) 3 JACQUES CHARTIER (LOTUS SEVEN) 4 DAMIEN KOHLER (FORD DIVA) 5 MARC HEVIA (CHEVROLET CAMARO SS) 6 RODOLPHE DE SOUZA (PORSCHE 911 2 4) 7 REGIS BOUGNOUX (GINETTA G4) 8 LAURENT AUMONIER (MINI MARCOS) 9 PHILIPPE HOOPER (TVR GRANTURE MK3) 10 FRANÇOIS MURSCHEL (ALFA ROMEO 1600 GTA/SC) 11 LUDE DIEMER (JAGUAR TYPE E) 12 CLAUDE BOISSY (FORD ESCORT)