

Albi F2 1968 Le jour où Pescarolo a vaincu ses idoles

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

Numéro **89** septembre/octobre 2018
bimestriel

Interview



DOMINIQUE DE SMET
Le rallym
aux 124 victoires

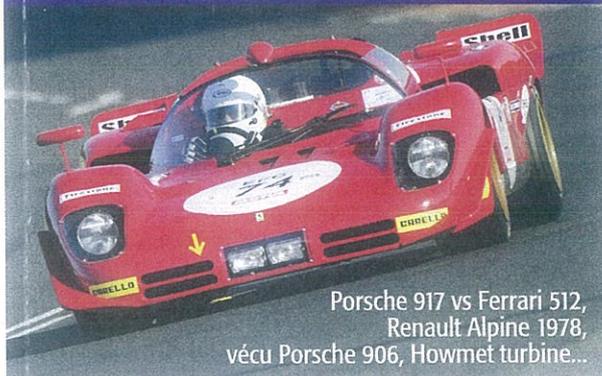
ESSAI

Renault 5 GT Turbo Groupe N 1985



La polyvalente

Le Mans Classic
LA FÊTE DES SPORT-PROTOS



Porsche 917 vs Ferrari 512,
Renault Alpine 1978,
vécu Porsche 906, Howmet turbine...



Rencontre
**ANNY-CHARLOTTE
VERNEY**

Eifel Rallye Festival
LES REINES DE PIKES PEAK



Actualité Historic Tour Albi, quatrelegende, Maroc Historic Rally,
Vins Mâcon, Drôme-Paul Friedman, Langres, Saint-Hippolyte Montécheroux...

Changement d'époque

REMIS EN SCÈNE DEPUIS LA RÉCENTE RÉHABILITATION DU CIRCUIT DU SÉQUESTRE, LE GRAND PRIX D'ALBI A ENTAMÉ UN NOUVEAU CHAPITRE DE SA LONGUE ET GLORIEUSE HISTOIRE (AMORCÉE EN 1933 !) EN COMPAGNIE DES PLATEAUX DE L'HISTORIC TOUR. PILOTES ET SPECTATEURS CONQUIS PAR CETTE PREMIÈRE « HISTORIQUE », LA VOIE EST TRACÉE POUR L'AVENIR.

Texte Jacques Furet - Photos Guy Pawlak/HVM Racing



FORMULA FORD HISTORIC BRUNETTI EN VERT ET EN VERVE

Face à une imprenable citadelle nommée François Belle, Stéphane Brunetti a tout essayé. Voisin du Drômois sur la première ligne de la grille de départ, puis dauphin de celui-ci sous le drapeau à damier de la première course, le pilote de la Merlyn vert fluo poursuit son pressing le lendemain, avec cette fois l'insigne honneur de négocier les trois premiers tours de la course 2 sous le nez de l'ex-champion de France. Une brève lueur d'espoir avant que l'implacable ordre établi du week-end ne reprenne ses droits. Finalement défait pour moins d'une seconde à la faveur d'un Safety Car de fin de course, le neveu de l'ancien champion de France de rallycross Pierre Brunetti a tenu son rôle de challenger jusqu'aux derniers mètres. A coup sûr, il tentera de nouveau sa chance au Mans.



SPORTPROTOSCUP

LES PILOTES GRAC SONT DES CRACKS

Lorsqu'elle réunit des autos de différentes générations, la SportProtosCup répartit celles-ci en deux grandes familles : d'un côté les plus récentes P1/P2, de l'autre les H1/H2 des années 70 et débuts 80. Dans le premier cas, les Lucchini Alfa V6 survolèrent les débats à Albi, à commencer par celle du toujours aussi efficace Rémi Fraisse, brillant double vainqueur de l'étape. Plus anciennes de plus de deux décennies, les Grac MT14 constituent, elles, de parfaites montures pour briguer la victoire dans cette fameuse catégorie « H » où les protos anglais de Sports2000 leurs donnent habituellement le change. Michel Paganin (n°96) et Jean-Michel Guernonprez (n°30), vainqueurs à tour de rôle, l'ont joliment démontré sur le circuit du Séquestre au volant de Grac respectivement propulsées par un Ford BDG et un JRD.



F3 CLASSIC

ROUVIER 2 - ANGLETERRE 0



Grand absent de Charade, Frédéric Rouvier signait son retour aux affaires à Albi. Sur ce tracé guère favorable aux échappées en solitaire, notre homme se préparait à vivre un week-end moins dominateur que lors de ses précédentes apparitions en F3 Classic. Ce qui fut exactement le cas, nos habitués « britons » Simon Jackson et Ian Jacobs se chargeant de lui compliquer la tâche avec une certaine ténacité. Notamment le second, qui ne relâcha jamais ses efforts au point d'achever les deux courses à portée de l'aile arrière de sa Martini MK31. Notre ami poursuit ainsi sa série gagnante pour la plus grande joie de ses amis italiens de l'équipe Blue Is Blue Racing.

ASAVÉ RACING 65

LA DOYENNE VOUS SALUE BIEN !

Son millésime 1958 faisait d'elle la doyenne de l'Historic Tour d'Albi. Acceptée en invitée sur le plateau de l'Asavé Racing 65, la rare Frazer Nash Le Mans Replica, à moteur 6 cylindres Bristol, de Didier Marty y a parfaitement tenu sa place, rappelant qu'elle fut en son temps une auto capable de se hisser sur le podium des 24 Heures du Mans. Une satisfaction de plus pour l'équipe toulousaine WG British Racing, omniprésente sur cette étape d'Albi, quasiment à domicile. Quelques tours devant la vénérable anglaise, c'est à une Chevrolet Corvette Sting Ray que revint la victoire au terme de l'heure de course. Celle purement locale, à bord de laquelle se succédèrent Didier Sirgue et Gregor Raymondis.



A la manière de...

L'image n'a pas fait le tour du monde mais a rappelé quelques souvenirs aux passionnés de F1 qui en ont été les témoins. En vraie pilote « à l'ancienne », Bernard Honnorat a refusé d'abdiquer quand la mécanique de sa F3 s'est tue à quelques hectomètres de la ligne d'arrivée. Quitte à y jeter ses dernières forces, notre homme a alors bondi de son baquet pour accompagner sa Ralt RT3 vers l'arrivée à la force des biceps. Alain Prost au GP d'Allemagne 1986 ou encore Nigel Mansell deux ans plus tôt à Dallas ne s'y étaient pas pris autrement !



MAXI 1300 SERIES

BESSON QUI RIT, GANDINI QUI PLEURE



L'étape albigeoise de Philippe Gandini avait pourtant démarré de la meilleure manière par une pole arrachée en quali aux dépens de l'Alpine de Jean-François Besson, le rival désigné du week-end. A l'approche de l'arrivée de la course c'est une première victoire qui semblait déjà lui tendre les bras. Las, la suite fut plus cruelle pour le pilote de la Mini Jer Trahi par un doigt d'allumeur dans le dernier tour, il dut abandonner la victoire à son adversaire en vue du drapeau damier. Alors qu'une nouvelle bataille s'était engagée entre eux dans la course du lendemain, l'ami Gandini n'y fut plus chanceux en voyant sa mécanique le lâcher pour la seconde fois. Malgré ces déboires, il reste leader du Trophée mais la menace se précise dans son sillage avec un Jean-François Besson remis en selle par ce double succès.

ASAVÉ GT/TOURISME 66-81**DIDIER ET GREGOR À LA MAISON**

Les protagonistes de l'Asavé Racing 65 conviés à venir renforcer le mince effectif de l'autre endurance Asavé, celle réservée aux GT/Tourisme 66-81, Didier Sirgue et Gregor Raymondis en profitèrent pour s'offrir une heure de course supplémentaire. Malgré leur expérience et leur connaissance plutôt approfondie du circuit – l'un en est le propriétaire, l'autre le directeur ! – ils butèrent sur la Porsche 911 RSR de Ghislain Gaubert, vainqueur avec une quinzaine de secondes d'avance sur leur increvable Chevrolet Corvette C2. Celle-là même qu'ils allaient mener à la victoire quelques heures plus tard dans la course de l'Asavé Racing 65.

GT CLASSIC**MATHIEU EN DEUX**

A chacun son terrain de chasse. Si Benoît Romac n'eut guère de difficulté à ajouter deux nouvelles victoires à sa collection, Sébastien Mathieu, son éternel dauphin, n'est pas reparti d'Albi les mains vides pour autant. A défaut de pouvoir rivaliser avec la Porsche 993 GT2 du maître du jeu, sa propre Porsche 964 RSR lui a ouvert les portes d'un double succès de catégorie, très exactement comme à Charade trois semaines plus tôt. Au classement général, le pilote des Hautes-Pyrénées pointe à la deuxième place du GT Classic « Ultime » derrière le même Benoît Romac et caracole en tête de la catégorie GTC2.

**FORMULE RENAULT CLASSIC****FAUCHER SANS FAUSSE NOTE**

Nouveau venu dans l'univers de la monoplace, Alexandre Faucher progresse de course en course. Arrivé avec pour seul bagage de pilote une saison passée derrière le volant d'une 205 GTI, le Cannois joue maintenant placé dans le peloton des Formule Renault Classic. Notamment celles à moteur atmosphérique des années 90 comme l'est sa Martini MK65. Deuxième de cette catégorie lors de la course dominicale d'Albi, il en occupe désormais le commandement au classement général. Mieux encore, sa régularité lui permet d'occuper une inattendue quatrième place au classement « scratch » du Trophée derrière les rois de la FR turbo, « Nelson », Fabrice Porte et Laurent Majou.

**TROPHÉE LOTUS****VULLIEZ LE PLUS EN VUE**

Habitué à se partager les victoires depuis le début de saison, Pascal Métayer (n°10) et Xavier Jacquet (n°34) en ont laissé échapper une à Albi. L'exploit est à mettre au crédit de Dominique Vulliez (n°36), dont les ambitions s'affichèrent dès les essais qualifs avec une pole signée au nez des deux cadors du Trophée. Ce premier avertissement lancé le restaurateur savoyard continua sur sa lancée dans la course 1 du lendemain en décrochant cette fameuse victoire, 2/10^e de seconde devant Pascal Métayer. Formidable d'aisance, il fut même ensuite à un souffle (une grosse seconde) de doubler la mise dans la course dominicale face au même champion en titre. Comme quoi son passage, cette année, de la Caterham à la Lotus Seven s'avère déjà payant.



Albi en communion avec son public

Pour le coup, l'adage s'est vérifié. Les pilotes qui ont rechigné à venir passer leur week-end à Albi, pensant y découvrir un circuit obsolète au tracé sans intérêt, ont eu tort. Au fil du meeting il suffisait de recueillir les réactions des pilotes présents pour en avoir la certitude. De façon unanime, tous sont tombés sous le charme de ce circuit et de l'ambiance chaleureuse et populaire que ses nouveaux propriétaires y insufflent sous la direction de Didier Sirgue, repreneur du circuit depuis l'automne 2015 et lui-même pilote émérite de courses historiques. Pour être honnête, personne, y compris au niveau des opérateurs et du promoteur, ne s'attendait à passer un séjour aussi enthousiasmant sur le circuit du Séquestre. Si certains y étaient arrivés à reculons, aucun n'a été pressé d'en repartir...

A défaut d'être un modèle de sélectivité avec son tracé rapide représentatif d'une autre époque, et forcément aujourd'hui fractionné de diverses chicanes, le circuit lui-même a agréablement surpris en favorisant des courses extrêmement animées. Quant au cadre, sans doute un brin en décalage avec les canons actuels du sport auto

dit moderne, son côté seventies a lui aussi apporté une touche parfaitement en raccord avec la nature de l'événement.

Et puis il y a toutes ces bonnes idées que la nouvelle équipe du circuit décline avec bonheur afin de communier au mieux avec son public. Les quelque 10 000 spectateurs recensés sur ce GP d'Albi pouvaient se mêler aux pilotes dès les arrivées jugées, assister à de monumentales cérémonies de podium, comme il ne s'en pratique sur aucun autre circuit, ou encore profiter d'un show aérien entre deux courses. Et que dire de cette parade organisée le jeudi soir avec plus d'une trentaine d'autos de course traversant la cité albigeoise pour rejoindre de parvis de sa cathédrale, sinon qu'elle fut pour tous un moment exaltant.

«*Tout le monde a pu se rendre compte à quel point ce championnat de France historique des circuits convient à merveille à notre Grand Prix d'Albi, résume Didier Sirgue. Les spectateurs présents ont apprécié, ils reviendront et seront encore plus nombreux la prochaine fois.*» Les pilotes également !



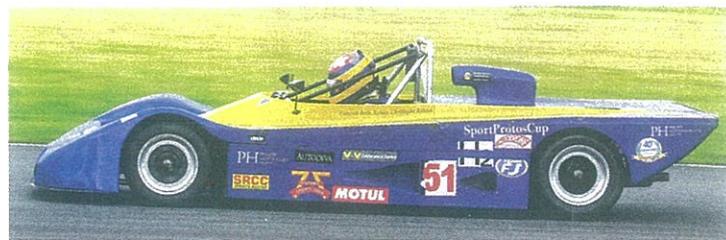
YOUNGTIMERS GTI CUP INSÉPARABLES MAZDA

Certes, la Roadster Pro Cup n'est pas (encore) un plateau à part entière de l'Historic Tour mais ses nombreuses Mazda MX-5 ont déjà le mérite de garnir les grilles de départ de la Youngtimers GTI Cup. Et, accessoirement, d'y assurer la majeure partie du spectacle ! Tel fut encore le cas à Albi où, après la victoire de Florian Cabarrou en course 1, la lutte atteignit des sommets dans celle du lendemain avec une arrivée roues dans roues des quatre premiers, groupés en moins de deux secondes sous le drapeau à damier. Le dernier mot revint cette fois au «boss» Philippe Gosset, face au même Florian Cabarrou, à Tony Deschamps et Nicolas Ariscon. Histoire de prolonger le plaisir, une endurance de 70 min, cette fois exclusivement réservée aux Mazda, clôturait le meeting. Sans changer d'habitudes, Tony Deschamps et Philippe Gosset en franchirent l'arrivée séparés de... 225/1000^e de seconde !





Championnat de France « NELSON » ET MÉTAYER FONT LA PAIRE



Leader du Championnat de France Monoplaces/Protos, « Nelson » domine les débats en Formule Renault Classic, tout en animant les pelotons de la SportProtosCup.

ne paire d'as bien évidemment ! En cette période de trêve estivale, alors que le cap de la mi-saison a été franchi durant le week-end de storic Tour d'Albi, « Nelson » et Pascal Métayer partagent les premiers rôles du Championnat France historique des circuits. Chacun d'eux est le leader dans son domaine de prédilection, en Monoplaces/Protos, l'autre en GT/Tourisme. C'est le jeu. Depuis la création de l'épreuve fédérale en 2015, les pilotes réunis par le Historic Tour se répartissent en ces deux grandes catégories, dont chacune livrera son nouveau champion de France à l'automne prochain. « Nelson » et Pascal Métayer seront-ils les heureux gagnants ? Leurs chances sont réelles, mais bien des aléas peuvent encore intervenir au cours des trois meetings à double course restant.

Soit, pour tous, six occasions (ou trois à coefficient double pour les concurrents des courses uniques de l'Asavé) d'engranger les points qui feront la différence. Du Mans (7 au 9 septembre) à Nevers Magny-Cours (19 au 21 octobre) en passant par le Val de Vienne (28 au 30 septembre), les candidats au sacre n'auront guère le droit à l'erreur.

Formule Renault Classic ou Lotus Seven

Pour l'heure, « Nelson » et Pascal Métayer mènent donc le bal après s'être successivement produits au Castellet, à Dijon, Charade et Albi. Le premier, dont le pseudo dissimule un pilote éclectique à la carrière déjà longue, doit son rang au parcours quasi idéal qu'il effectue en Formule Renault Classic. A bord d'une Martini MK51 turbo de 1987,

affrétée par Philippe Boesflug, notre homme s'est imposé sur six des huit premières courses de la saison, ce qui lui vaut également d'apparaître en leader du trophée spécifique à cette discipline. Parallèlement, il prend également part à la SportProtosCup, où sa March 81S à moteur Ford Pinto (suivie par le team Palmyr cette fois) ne l'autorise pas à nourrir d'aussi hautes ambitions. De son côté, Pascal Métayer peut se flatter d'un parcours à peine moins flatteur. Eminent spécialiste du Trophée Lotus, dont il est le champion sortant et l'un des plus anciens animateurs, le pilote d'Yerres y joue la victoire à chacune de ses apparitions au volant de son inséparable Lotus Seven. Avec déjà quatre victoires et autant de deuxièmes places, lui aussi cultive l'art de collectionner les bons points.

DANS LES 10

Championnat de France Monoplaces/Protos

1. « Nelson » (Martini MK51) 310 pts,
2. Belle (Lola T540) 276 pts,
3. Rouvier (Martini MK31) 240 pts,
4. Fraisse (Lucchini SP94) 232 pts,
5. Vallery-Masson (Ralt RT3) 226 pts,
6. Majou (Martini MK44) 220 pts,
7. Julien (Lucchini SP94) 217 pts,
8. Porte (Martini MK36) 202 pts,
9. B. Beltramelli (Van Diemen) 194,
10. Lacour (Martini MK42) 188 pts, etc. (103 classés).

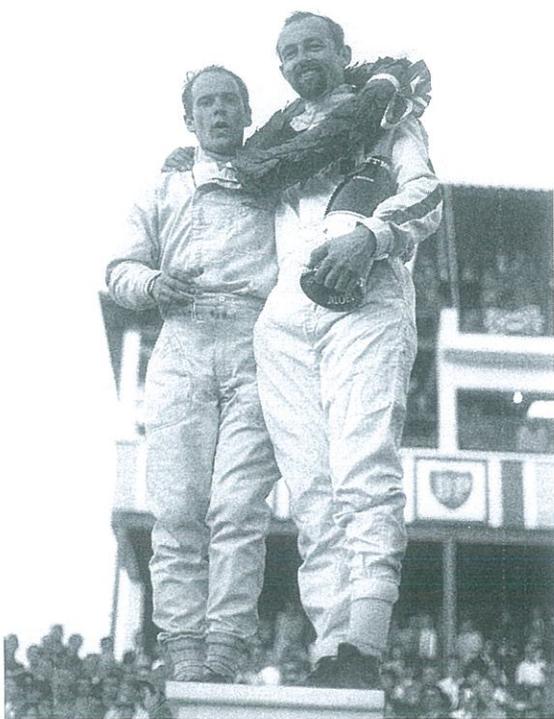
Championnat de France GT/Tourisme

1. Métayer (Lotus Seven) 300 pts,
2. J. Beltramelli (Chevrolet Corvette C2) 274 pts,
- 3ex. Gaubert (Porsche 911 2.8 RSR), Romac (Porsche 993 GT2) et Quagliozzi (Honda Civic) 240 pts,
6. Jacquet (Lotus Seven) 236 pts,
7. Benjamin (Honda Civic) 230 pts,
8. Gandini (Jem) 224 pts,
- 9ex. D. Gruau et Boissy (TVR Griffith) 221 pts, etc. (173 classés).



Leader du Championnat de France en GT/Tourisme, Pascal Métayer le doit à sa constance en première loge du Trophée Lotus.

Le jour où **Pescarolo** a vaincu ses idoles



INTRONISÉE FORMULE REINE DU GRAND PRIX D'ALBI DE 1964 À 1973, LA FORMULE 2 OFFRIT AUX PLUS GRANDS CHAMPIONS DE L'ÉPOQUE L'OCCASION DE SE MESURER SUR LE CIRCUIT DU SÉQUESTRE. POUR HENRI PESCAROLO, ALORS GLOIRE NAISSANTE CHAPERONNÉE PAR MATRA, L'ÉDITION 1968 EUT LA SAVEUR DE L'INÉDIT EN LUI PERMETTANT DE SIGNER SA PREMIÈRE VICTOIRE EN F2.

UN DEMI-SIÈCLE PLUS TARD, LE TEMPS N'EN A AUCUNEMENT ALTÉRÉ LE SOUVENIR...

Texte Jacques Furet - Photos DPPI

A la veille de son édition 1968, le Grand Prix d'Albi a déjà fait sa révolution. A son niveau, l'évènement s'est produit six ans plus tôt avec l'abandon du circuit des Planques, utilisé depuis 1933, au profit de celui du Séquestre, situé aux portes de la ville. Un tracé rapide, bien dans l'air du temps, qui épouse les contours de l'aérodrome local et en traverse même sa piste de décollage sur l'une de ses extrémités. A l'autre bout de ses 3,6 km de développement, l'interminable courbe à droite que les pilotes négocient à haute vitesse sitôt la ligne droite des stands effacée en constitue alors la portion la plus délicate. « J'appréciais particulièrement Albi pour ce virage. L'une de ces courbes qui ne passe pas à fond « mais presque », comme je les ai toujours adorées, se remémore Henri Pescarolo. Et puis il y avait l'ambiance de ce Grand Prix, toujours extraordinaire. » En ce mois d'octobre 1968, le futur quadruple vainqueur du Mans, qui vient tout juste de fêter ses 26 ans, y retrouve une piste qui lui a déjà souri un an plus tôt à l'occasion de l'une de ses innombrables victoires en F3. Mais le challenge est cette fois d'une autre taille. Depuis le début de l'année, il évolue au milieu des plus grands champions du moment au rythme d'une première saison complète de F2 entamée en fanfare, sept mois plus tôt à Barcelone



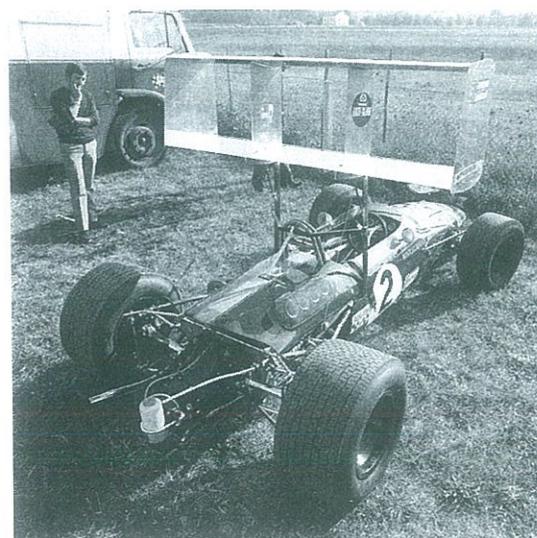
Henri Pescarolo sera rejoint sur le podium par Peter Gethin, deuxième à 18 secondes sur la Brabham du Frank Lythgoe Racing.

Sur les 18 monoplaces réunies à Albi, une seule n'est pas propulsée par le quasi incontournable Ford Cosworth 1600 FVA : la nouvelle BMW apparue le week-end précédent à Hockenheim. Jo Siffert la hisse à la quatrième place.

ns les roues de Jackie Stewart.
 Dupier modèle de Jean-Pierre Beltoise dans l'équipe
 tra Sport, il affiche déjà une belle collection de places
 honneur à l'instant de rejoindre Albi. A défaut d'avoir
 core eu la fierté de gravir la plus haute marche d'un
 idium, les deux autres lui sont familières. Surtout celle
 volue au pilote classé à la deuxième place. A ce stade
 : la saison, il en a déjà cinq à son actif, ce qui lui vaut un
 tit clin d'œil de ses mécanos le jour où ils s'amuse à
 mplacer son nom par celui d'un certain Poulidor sur le
 cockpit de sa Matra MS7 à moteur Ford Cosworth FVA !
 ême si la première victoire tarde à venir, Henri Pescarolo
 a vraiment pas à rougir de ses débuts en F2.
*« Pour ma première saison, je n'espérais pas forcément
 gagner une. Guidé par l'ambition de devenir un jour
 champion du monde, je voulais d'abord m'étonner
 de aux meilleurs. Et c'est exactement ce que je réalisais*



Piers Courage est l'un des trois seuls à avoir choisi de conserver un aileron en course sur la Brabham BT23 engagée par Frank Williams.



A Albi, l'heure était aux essais d'ailerons en tous genres ! La Brabham officielle de l'écurie Roy Winkelman, pilotée par Jochen Rindt, est ainsi momentanément équipée de cet improbable aileron biplan rigidifié par des panneaux latéraux en alu.

« Nous étions huit dans la même seconde, ce qui annonçait une course très disputée »

(Henri Pescarolo)

« puis le début de l'année, commente l'intéressé. Les notes de F1 étant nombreux à rouler également en F2, c'était grandiose pour un jeune débarqué de la F3 comme moi de se frotter aux Stewart, Hill, Rindt, Amon... Je me trouvais d'un coup à lutter avec mes idoles. »
 Entre ses performances en F2, notre flegmatique barbu a vent en poupe en cet automne 1968. Un mois avant de rejoindre Albi, il dispute son premier Grand Prix de F1 sur circuit du Mont-Tremblant, au Canada, puis fait acte de mérite au cours d'une nuit pluvieuse des 24 Heures du Mans demeurée dans toutes les mémoires. Bref, à la veille de la course F2 d'Albi, l'alignement des planètes semble parfait.

LA COURSE DE LA DÉLIVRANCE

1968, le Grand Prix d'Albi ne figure pas encore au calendrier du Championnat d'Europe F2 en vigueur depuis l'année précédente (il faudra attendre 1971 pour cela), mais clôt celui des très courus – et dotés – Trophées de France à la suite des Grands Prix de Pau et de Reims. Si l'on excepte l'absence des pilotes des Ferrari Dino, l'affiche reflète le parfait reflet ce que la F2 compte cette année-là de ses illustres animateurs.

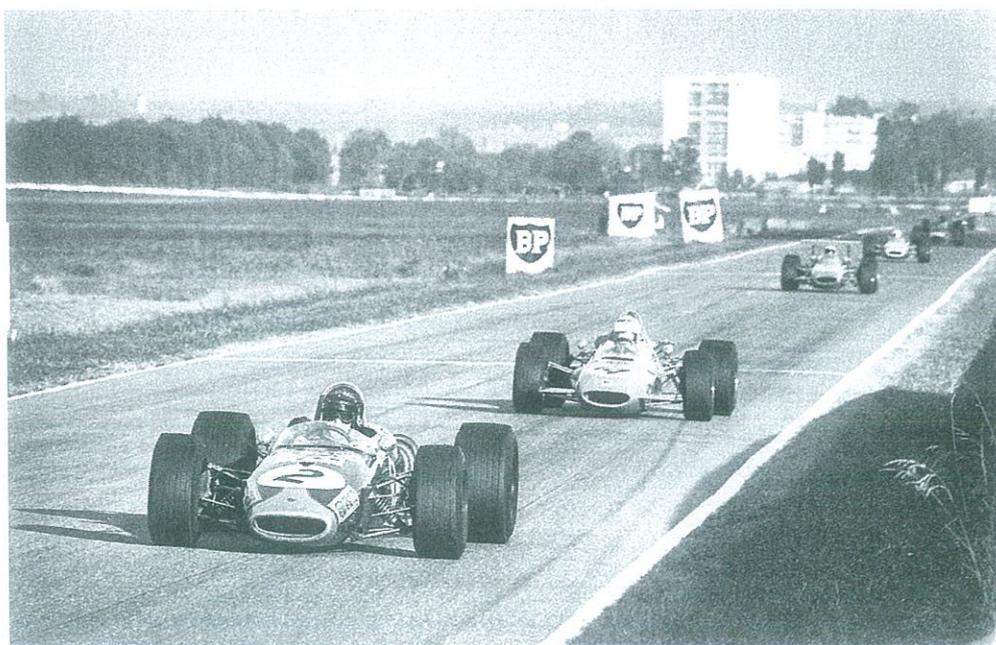
Il passe de devenir l'incontestable roi de la catégorie, Jochen Rindt est bien évidemment de ceux-là. Crédité du meilleur chrono aux essais, l'Autrichien se retrouve ainsi à partager la première ligne de la grille de départ avec Jean-Pierre Beltoise et un Henri Pescarolo aux avant-postes sur ce qui constitue déjà son quatorzième départ de l'année en F2 ! *« Avec Stewart, Hill, Regazzoni, Courage et Gethin derrière nous, je me souviens surtout que nous étions huit dans la même seconde, ce qui annonçait une course très disputée »,* poursuit ce dernier, auquel les faits confirmeront raison.

AILERONS Henri et sa botte secrète

Fallait-il disputer ce Grand Prix d'Albi 1968 sans ou avec un aileron ? Et si cette solution était retenue, quelle forme était-il souhaitable de lui donner en l'absence de toute réglementation en termes de taille ou de hauteur ? Ces questions avaient agité le petit monde de la F2 au cours des essais, l'ingéniosité faisant encore loi à l'instant de tester divers montages, à l'image de l'impressionnant aileron biplan essayé sur la Brabham de Rindt ou des stabilisateurs mobiles étudiés sur celle d'Ahrens.

Ces bricolages n'apportant pas forcément l'avantage attendu, seules trois monoplaces finissent par s'élancer en course munies d'appendices aérodynamiques : la BMW de Siffert, la Brabham de Courage et... la Matra de Pescarolo.

« Avant le Grand Prix d'Albi, j'avais découvert avec stupeur que Jean-Pierre (Beltoise) pouvait disposer sur sa voiture d'un aileron mobile à moteur électrique, lequel se positionnait à l'horizontal dès le cinquième rapport enclenché, se souvient le futur vainqueur du Grand Prix. Matra ne disposant que d'un seul exemplaire de ce système, je m'étais organisé durant la semaine précédant la course avec mon ami chef mécanicien pour qu'il me dénicher une commande mécanique. Placé à ma gauche, ce levier avait l'avantage de me permettre d'incliner l'aileron à ma guise. Je le braquais au maximum à l'entrée de chaque virage et j'effectuais la manœuvre inverse dès que j'en ressortais. Entre cette manette à ma main gauche et le levier de vitesses à manier à ma droite, autant dire qu'il était rare que je puisse avoir les deux mains sur le volant ! Au final j'ai réussi à jongler avec l'ensemble sans jamais me tromper de geste de toute la course. C'est peut-être ce que j'ai réalisé de plus extraordinaire ce jour-là. »



Jochen Rindt et Jackie Stewart mènent en début de course, mais « Pesca » s'accroche à leur sillage ouvrant la voie à son leader d'équipe Jean-Pierre Beltoise.

Grand Prix d'Albi F2 1968

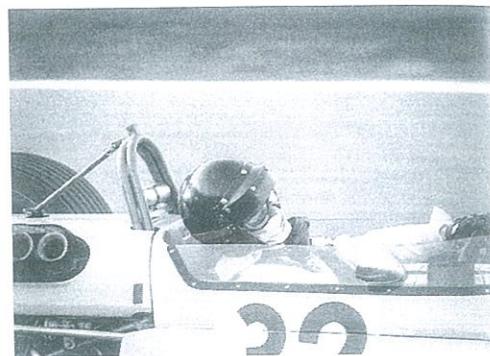


Prévue sur 85 tours, soit tout de même 1h45 à passer derrière le volant, la course confirme immédiatement l'aisance de «Pesca». Au premier tiers de l'épreuve, seuls Stewart et Rindt évoluent quelques secondes devant le capot de sa Matra. Puis l'Écossais, trahi par sa mécanique, lâche prise et laisse l'Autrichien passer le cap de la mi-course en leader, tandis qu'Henri se retrouve aux prises avec Peter Gethin pour le gain de la deuxième place. A douze tours de l'arrivée, le brutal abandon de Jochen Rindt offre une nouvelle dimension à leur lutte : désormais c'est la victoire qui en récompensera le vainqueur ! «*Nous avons poursuivi notre bagarre. On s'est doublé, redoublé, puis Gethin est parti en tête-à-queue en voulant me passer au freinage de la ligne droite.*» A trois tours du but, l'affaire est entendue, Henri Pescarolo tient sa première victoire en F2, enfin. Elle demeurera sans suite sur les ultimes courses de 1968 mais augure alors d'une campagne 1969 particulièrement

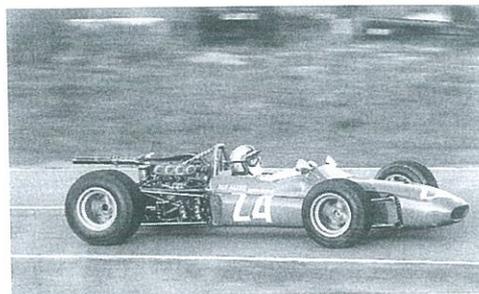
prometteuse. «*Après une telle saison d'apprentissage face aux meilleurs pilotes mondiaux, j'étais le successeur désigné de Jean-Pierre (Beltoise) pour remporter le championnat d'Europe de F2 avec Matra. Pour moi, cela s'annonçait forcément comme l'année du triomphe.*» Par la faute d'un maudit accident sur la Matra 640 développée pour Le Mans, cette perspective s'efface dès le mois d'avril. Alors qu'Henri s'était déjà porté en tête du championnat à l'issue des deux premières courses, ce sont alors de longs et douloureux mois de convalescence qu'il doit affronter. Il sera toutefois à nouveau au départ du Grand Prix d'Albi F2 au mois d'octobre (4^e) et y retournera ensuite à deux reprises sans grand succès : en 1971 sur la March 712 de Frank Williams, et deux ans plus tard à bord de la Motul M1.

Passé ce Grand Prix 1973, remporté par Vittorio Brambilla, on ne reverra plus jamais de F2 sur le circuit du Séquestre. ■

Le GP d'Albi ne figurant pas au calendrier du Championnat d'Europe, l'abandon de Jean-Pierre Beltoise est sans conséquence sur son sacre. Une semaine plus tard, il sera définitivement couronné à Vallelunga devant un certain Pescarolo...



Bien aidé par ses pneus Firestone, dominateurs en F2 en cette fin de saison 68, l'Anglais Peter Gethin a tout essayé pour priver Henri Pescarolo de la victoire.



Entre les GP F1 avec BRM, Pedro Rodriguez retrouve à Albi la Tecno alignée par le garagiste londonien Ron Harris.

LA F2 À ALBI

Du très joli monde au palmarès

LES VAINQUEURS SUR LE CIRCUIT DU SÉQUESTRE

F2 1000 cm³

1964 : Jack Brabham (Brabham BT10 Ford Cosworth)

1965 : Jim Clark (Lotus 35 Ford Cosworth)

1966 : Jack Brabham (Brabham BT21 Honda)

F2 1600 cm³

1967 : Jackie Stewart (Matra MS7 Ford Cosworth)

1968 : Henri Pescarolo (Matra MS7 Ford Cosworth)

1969 : Graham Hill (Lotus 59B Ford Cosworth)

1970 : non couru

1971 : Emerson Fittipaldi (Lotus 69 Ford Cosworth) *

F2 2000 cm³

1972 : Jean-Pierre Jaussaud (Brabham BT38 Ford Cosworth) *

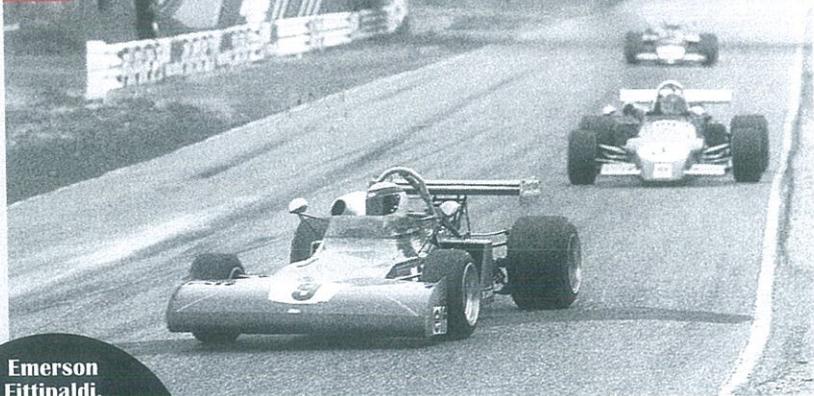
1973 : Vittorio Brambilla (March 732 BMW) *

* éditions comptant pour le Championnat d'Europe F2

1971



1972



Emerson Fittipaldi, Jean-Pierre Jaussaud et Vittorio Brambilla sont les derniers pilotes de F2 à inscrire leur nom au palmarès du GP d'Albi.

1973

