

## L'ÉQUIPE VEC

Globalement, la saison 1989 à été un peu moins bonne pour notre équipe VEC que les excellentes cuvées 87 et 88. Néanmoins, nos meutards ont réalisés de belles performances.

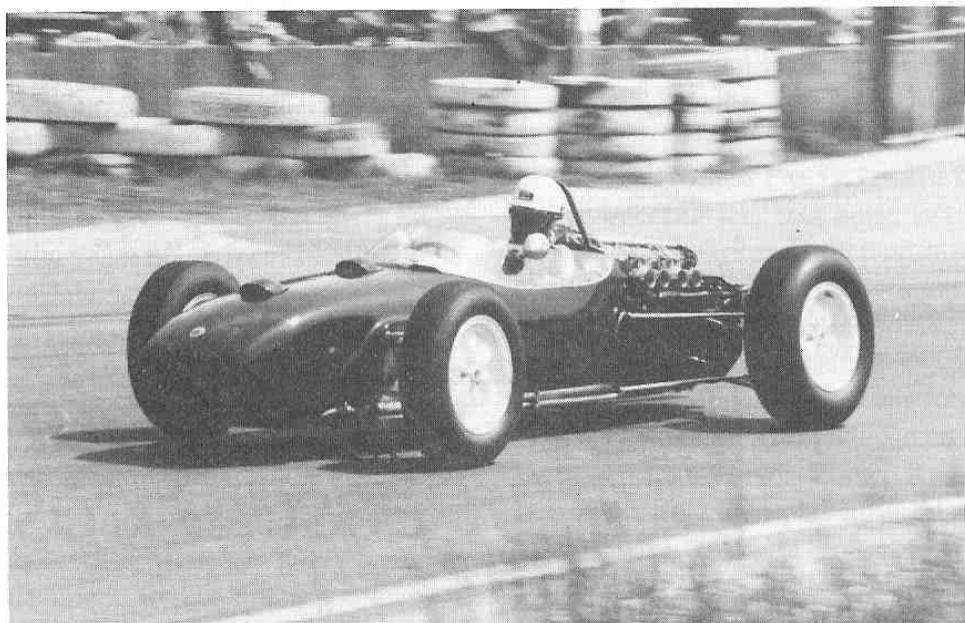
La saison commençait traditionnellement au Castellet en mars. Pour cette édition, John Salmona alignait sa Merlyn de formule 3 1000cc. avec laquelle il réussissait une bonne performance en se classant deuxième derrière A. Filhol. Alain Jenny pilotait la Lotus 22 de formule junior rachetée à Jean-Louis Klein. Très incisif, il se classait également deuxième de la première manche avant d'abandonner dans la seconde. Didier

Bürgisser débutait avec sa grosse et spectaculaire Chevrolet Corvette et finissait avant dernier après bon nombre de tête-à-queues.

Début avril, sur le rapide et lointain circuit d'Albi, se déroulait la première manche du TROPHEE LOTUS SUPER SEVEN BERNARD CARANT.

John Salmona avait aussi amené sa formule 3, mais malheureusement il cassait son moteur lors des essais. En Seven, tant Georges Pouponnot que moi étions surpris de constater que bon nombre de voitures étaient nettement plus rapides que l'an dernier, fruit d'une





préparation hivernale intense. Georges interrompait ses essais avec lui aussi un ennui moteur et, sagement préférait renoncer avant que les dégâts soient trop conséquents. Je restait donc seul meurtard en lice pour la course où, largué en puissance, j'étais content de pouvoir limiter la casse et finir cinquième.

Les participants au «Trophée Seven» se retrouvaient début mai sur le beau circuit de Ledenon. Nouveau venu, René Desbaillets étrennait la Seven série 3 ex Philippe Rais. Malgré une voiture très haute de l'avant et pas très bien réglée en carburation, René apprenait vite et terminait à une honnête dixième place, marquant ainsi d'entrée son premier point. Georges Pouponnot faisait lui aussi une bonne course et terminait sixième. Sans doute un peu vexé de ma onzième place aux essais, je m'appliquais au départ et

réussissait une belle remontée pour terminer troisième.

Louis Maulini sortait sa Merlyn F3 pour le slalom de Saanen ou il était le seul pilote VEC au départ... Malheureusement la boîte à vitesses cassait et Louis abandonnait.

Début juin, c'était le traditionnel week-end de courses du Trophée Suisse à Lignières ou presque toute la Meute était sur place, travaillant avec enthousiasme au succès de notre manifestation. Que tout le monde qui a mis la main à la pâte soit ici remercié. Sur la piste, l'épreuve interne La Meute était toujours aussi disputée et voyait la victoire de Philippe Gaud sur une BMW. Yves Mermoud remportait une belle victoire avec son Alpine dans la course des voitures d'avant 1972, alors que Jean Locher se classait sixième avec sa

Lotus Elan. La Seven Race était elle aussi très disputée, pour ma part, j'eus toutes les peines du monde à rester devant Philippe Pouponnot, nous avons finis dans un mouchoir aux cinquième et sixième rangs. René Desbaillets ne fit qu'une manche et termine donc à une lointaine quatorzième place.

Le dimanche, lors du TROPHEE SUISSE, Didier Bürgisser amenait sa Corvette à une méritoire cinquième place tandis que Denis Clément connaissait quelques problèmes nécessitant un arrêt aux «boxes». Il parvenait néanmoins à finir sixième au volant de sa GTA. En formule junior le plateau était relevé. Alain Jenny disputa une très belle première manche terminant dans les roues de Peter Studer futur vainqueur, hélas sa mécanique le trahissait lors de la deuxième manche et il devait abandon-

ner. Olivier Ducret était aussi de la partie avec sa Lotus 18 et il terminait bon quatrième derrière le rapide Marcus Mussa également sur Lotus 18. En Monoprotos des groupes F et G, Louis Maulini remportait une très nette victoire devant Hansmarkus Huber alors que Xavier Hofer finissait quatrième au volant de la Griffon. A noter que Xavier avait aussi amené sa Ralt F3000 pour une impressionnante démonstration. Dans la course du «Trophée Seven», la belle victoire du Bâlois Franco Rainoni nous fit à tous bien plaisir, je dus batailler ferme pour ma troisième place juste devant René, quatrième, qui progresse à chaque course. Georges connu des problèmes de dynamo et terminait huitième. A noter que le repas du samedi soir sous tente fut un grand succès malgré la température polaire.





A Montlhéry, pour les coupes de l'Age d'Or ou les tentes VIP et autres emplacements réservés aux sponsors fleurissent chaque année de plus belle, c'est Maserati qui était la marque invitée. Georges Pouponnot avait inscrit sa Lotus 18 à moteur Maserati pour cette course de marque. Comme il comptait aussi participer à la course des monoplaces et prototypes d'avant 1960 et à la course des Seven, il avait un programme plutôt chargé. Hélas, après de bons essais, l'embrayage de l'Anglo-Italienne cassait en course, obligeant Georges à s'arrêter et l'empêchant de participer à la course des Maserati où il avait sa place sur la première ligne de la grille de départ.

Suite à quelques désaccords entre organisateurs, la course du «Trophée Seven» se déroulait le samedi. Aux essais, René

Desbaillets qui découvrait ce circuit était le meilleur meutard mais onzième, Georges treizième et votre serviteur quatorzième; quelle déconfiture pour la Meute. En course, les choses allaient sensiblement mieux pour nos couleurs. Il est vrai qu'un gros carambolage dans le premier tour élimina deux ou trois prétendants à une place sur le podium. La Meute terminait très groupée avec Eric, René et Georges aux quatrième, cinquième et sixième places. Georges et René s'expliquèrent âprement pendant plusieurs tours alors que pour ma part, j'étais ravi d'avoir pu les dépasser car j'avais du partir des stands après tout le monde. Il est vrai que de dépasser les concurrents les plus lents en début de course donne un moral d'acier. En formule Junior, Olivier Ducret fit une belle course avec sa Lotus 18.

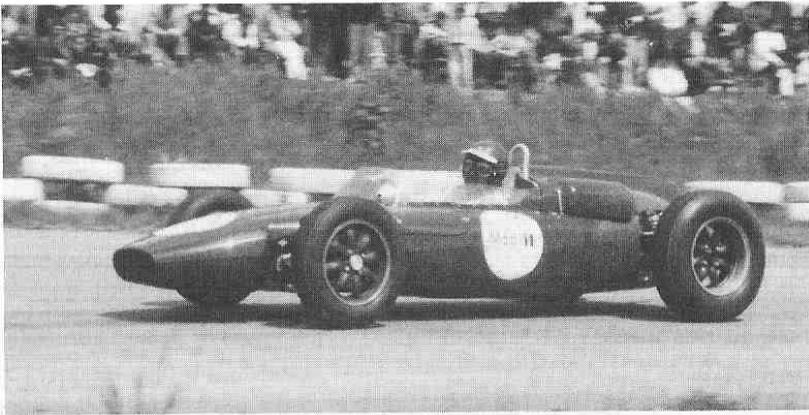
La pause d'été fut longue, sauf pour Olivier Ducret qui s'en alla courir au Nürburgring et le Président Maulini qui ressortait la Merlyn pour la côte d'Ayent-Anzère qu'il remportait facilement en classe VEC, devant une opposition clairsemée.

Début septembre, alors que la Meute était à Ledenon, j'accompagnais Georges Pouponnot à Monza pour une course de F1 historiques disputée le samedi avant le Grand-Prix d'Italie. Le plateau était somptueux et nous avons bien pu tourner jeudi et vendredi en essais et samedi en course. Tout se passa fort bien, Georges terminait sixième avec la Lotus Maserati qui freine toujours aussi faiblement alors que je le suivais assez loin à la septième place pour mon baptême en course avec ma Cooper Climax. Il est clair qu'il y aurait beaucoup de travail à faire si nous voulions rivaliser avec les meilleurs dans cette caté-

gorie, chasse gardée de quasi professionnels anglais.

Deux semaines plus tard, tout le petit monde des courses VEC se retrouvait à Dijon. Louis réalisait une course splendide au volant de sa Merlyn et venait de prendre la tête lorsque le moteur cassait net en bout de ligne droite. Mais quelle démonstration avant cet incident. Denis Clément s'alignait en tourisme avec son Alfa GTA version route qui manque clairement de puissance face aux Cortina-Lotus, Mini-Cooper ou autres BMW 1800 qui dominent les débats. Il se classait 12<sup>ème</sup> malgré un tête-à-queue dans le dernier tour. René fit une très belle course lors du trophée Seven. Il parvenait à rester dans le trio de tête jusqu'au bout mais ne pouvait rien faire contre Nibart et Delarche. Il était visiblement très content de son podium quelques secondes devant votre serviteur qui lui n'a pas réussi à





garder le contact avec les hommes de tête.

Riccardo Albanesi ressortait sa grosse Jaguar Mk2 pour aller courir contre des Anglais à Croix-en-Ternois. Il terminait à une bonne cinquième place, intercalé entre une Anglia et une Imp dans une course remportée par deux Ford Mustang.

Les courses de Magny-Cours les 28 et 29 octobre clôturaient la saison VEC. Riccardo était à nouveau présent avec sa Jaguar et terminait septième derrière six Mini-Cooper particulièrement à l'aise sur ce tracé. Du côté des Seven, c'est un René rayonnant qui réussissait la pôle position sur une piste glissante alors que ma Seven était quatrième et Georges septième avec une voiture mal équilibrée. En course, sur une piste sèche, les premiers tours étaient particulièrement chauds. René était bien parti, moi aussi... Au deuxième passage de l'épingle avant les stands, Perruch part en tête-à-queue, René ne peut l'éviter et doit stopper. Delarche passe à gauche et prend le large, Collet qui venait de me prendre ma quatrième place finit dans les bottes de paille et je me faufile à droite me retrouvant deuxième, mais à cent mètres du leader. Devant, l'écart reste constant, René, qui à réussi à repartir est troisiè-

me, je l'aperçois faire de beaux travers dans mon rétroviseur. Derrière, Georges fait aussi une belle course et nous finissons bien groupés aux deuxième, troisième et cinquième places. Olivier Ducret amenait sa Lotus 18 a une victoire symbolique en formule junior, devant son éternel rival Marcus Mussa qui pilote comme lui une 18.

Avec ses deux victoires à Lignièrès et à Ayent-Anzère, Louis Maulini remporte le Swiss Historic Trophy 1989 de l'ACS. Ce trophée ne s'est pas déroulé sans problème et plusieurs épreuves ont dû être annulées fautes de concurrents si bien que seules trois manifestations ont finalement été prises en compte pour son attribution. Certains ne manqueront pas de penser que Louis a obtenu une victoire «au rabais». C'est peut être partiellement vrai, mais pour avoir vu rouler notre Président plusieurs fois en cours de saison, je pense qu'il a conduit avec panache, dominant sans discussion ses rivaux. Doit on dès lors penser que la plupart des pilotes VEC se traînent... A la Praille, j'avoue avoir pensé que beaucoup de pilotes «modernes» se traînaient... N'oublions jamais que nous ne sommes que de gentils amateurs.

*Eric PERRIN*