

# CHAMPIONNAT D'EUROPE TT 1/10e

Par M. Zabouilek



***En arrivant sur les lieux de cette course, notre première surprise fut la piste. Egale à celle où il y a deux ans le Grand Prix de Belgique a été organisé, à une différence prêt : cette fois-ci elle a été complètement refaite et nous découvrons une piste plate et roulante, toujours aussi longue et au double jump toujours aussi meurtrier.***

**L**as, cette première impression s'estompée par la suite et fut à l'origine d'une polémique pour le moins virulente entre l'organisation et les pilotes anglais et allemands qui souhaitaient tout simplement faire annuler le championnat d'Europe et le transformer en Grand Prix. Soyons sérieux, cette piste, même mauvaise (voire médiocre), est la même pour tout le monde, et quand on sait les efforts faits par l'organisateur pour traiter sa piste (huit jours de travail, adjonction de ciment, humidification et roulage successifs de celle-ci) on ne peut vraiment pas leur reprocher de ne pas avoir tout fait pour que ce soit une réussite. Seulement, voilà, la solution qu'ils ont employée n'était peut-être pas la meilleure. Tout cela, plus la météo qui ne nous a pas vraiment épargnés (à part pour les 4x2) n'a pas aidé à l'ambiance générale de ce championnat d'Europe dont on retiendra le résultat, mais certainement pas la manière, du moins pour certains.

## **Ni Français ni Italien**

Deuxième surprise et de taille celle là, la confirmation en voyant la liste des pilotes inscrits, de l'absence des Français et des Italiens. A ce sujet, les bruits les plus divers ont couru sur place, le plus répandu était que c'est l'organisateur qui refusait d'inscrire ces pilotes. Il faut quand même savoir que l'organisateur reçoit la liste des pilotes inscrits via l'EFra et que c'est le président de la section Buggy Efra lui-même (Mr Langridge) qui a pris cette décision. Motif : inscriptions rentrées trop tard ! Dur, très dur même, mais c'est aux pilotes de ces pays, de voir ce qui s'est passé au niveau de leur fédération.

Troisième surprise, l'infrastructure : tribune, barrière tout autour du circuit, grand podium couvert, chapiteau pour les stands et cartes réglementant l'accès à celui-ci. Tout cela serait parfait si l'échelle n'était pas trop petite, tribune pas assez haute, chapiteau suffisant pour

## **Le podium A 4x2**

les 80 pilotes 4x2 mais très (trop) juste pour les 120 pilotes 4x4.

Voilà, le décor est planté faisons maintenant avant de vous relater la course le tour des stands. Très peu de nouveautés marquantes depuis le Reedy cup de Lyon, les variateurs à limitation de courant sont légion (Turin 610 et 700, Novak 410 MXC 410 M1C pour les Américains, RH et LRP toujours proto et les nouveaux Corally dont deux ou trois exemplaires ont été testés pendant ce championnat d'Europe pour les Hollandais, pour le reste cela se partageait entre les Futaba MC 116 et autres KO CX III, CX8 ou Sanwa Vortex.

Les voitures, une majorité de Schum Cougar et Top Cat pour le 4x2, Procat pour le 4x4, le tout bien sûr avec les dernières options (nouveaux diffs, plaque moteur, slipper, excentrique pour courroie). Les Assos fortement représentées en 4x2, la plupart full option. Les Ultima subissent également leur crise d'optionite aiguë, boîtes, châssis, biellettes, carrosseries de même que les Lazer dont certaines pièces sont toutes simplement superbes : porte-fusée avant et arrière, plaque moteur, support amortisseur, etc...

Pour Tamiya Y. Booth essaie un nouveau 4x4 au doux nom de Raie Manta. Au vu de ces résultats, c'est de bonne augure pour les fans de la marque. En 4x2, des Astute avec les dernières nouveautés (qui remontent déjà à 2 ou 3 mois). Pour le reste quelques Losi pour



## A QUI LA FAUTE !

Tous les ans, les championnats d'Europe TT 1/10e réunissent les meilleurs européens de la catégorie pour une confrontation très disputée. Enfin, c'était le cas jusqu'en 1989 car cette année, il n'y avait ni Français, ni Italiens ! En effet, ces deux pays qui comptaient respectivement 17 et 13 pilotes sélectionnés, se sont vu refuser leurs inscriptions pour une sombre histoire de courrier et de délais, soit disant non respectés. D'après le vice-président Efra Mick Langridge (un Anglais) les inscriptions des Français lui seraient parvenues trop tardivement. Le problème est qu'il n'a aucune preuve de ce qu'il avance (l'enveloppe avec le cachet de la poste a été détruite...) et qu'il n'a rien fait pour tenter d'arranger les choses. Mais, on le sait, les rapports ne sont pas des meilleurs entre les Français et Mr Langridge !

Malheureusement, les choses ne sont pas aussi simples que ça, car du côté Français, tout n'est pas parfait, loin de là ! Contrairement à ce qui était prévu, les inscriptions n'ont pas été envoyées en recommandé, mais en courrier simple, et à une date qu'il est impossible de vérifier... Et quand on sait qu'il y a déjà eu des retards d'autres années, on peut imaginer qu'il en a été de même cette fois, peut être... Donc, ce que l'on peut en conclure, c'est que les torts sont partagés entre Mr Langridge et notre secrétariat. On apprend récemment que l'Efra a demandé la démission de Mr Langridge suite à cette histoire. C'est une bonne chose qui solutionne une partie du problème, côté Efra cette fois. Côté GNMARC, c'est à nos dirigeants et en particulier à Mr Costa de faire le nécessaire pour que notre secrétariat (le seul d'une fédé européenne à avoir deux employés à plein temps), soit enfin efficace et exempt de toute critique. Affaire à suivre donc...

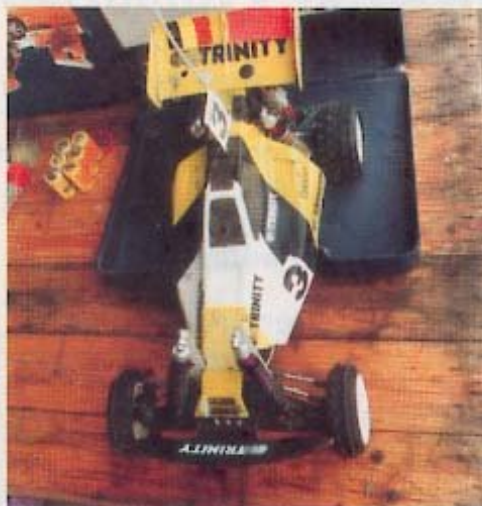
Sylvain Cachard

d'autres conditions). Les servos, deux écoles se distinguent Fet ou pas Fet, avec ou sans accus de réception, de nouveaux Sanwa très rapides et de taille normale, voilà pour le tour de stands. Venons en maintenant à la course.

## Essais libres et qualifications 4x2

Comme relaté ci-avant, la piste hélas ne tiendra pas toutes ses promesses, après les "Free practices", elle est déjà assez fortement abîmée et commence à susciter des mécontentements, malgré tout, les vingt premiers pilotes se tiennent dans un mouchoir. Tous, sauf 1, David Leclercq, le pôle man, il est le seul à réaliser 11 tours sur ce circuit, malgré les doutes de certains et le contrôle de la bande, il n'y a pas de doute, les 11 tours sont bien là. Quelques grands noms sont relégués assez loin (voir tableau final) cela promet une belle empoignade pour les remontées et la finale.

La voiture du pôle man



## Essais libres 4x4

Le temps sec nous a quitté, il bruine, il pleut et après trois heures de practice, la piste est trouée. Reconciliabule, et il est décidé de refaire la piste pour les qualifications toutes les trois séries et de mixer les départs afin que tout le monde parte du moins une fois avec la piste refaite, ce pour samedi.

## Qualifications 4x4

La piste ne s'améliore pas et le temps est toujours aussi mauvais. La pôle est réalisée par J. Lautenbach (encore lui) suivi de Booth, Doler et, surprise, du jeune anglais Sturnham qui se qualifia dans sa dernière série.

## Remontées et finales 4x4

Les remontées se passèrent plus ou moins bien, la pluie étant moins forte que la veille, ce qui, hélas, ne fut pas le cas pour les finales qui furent courues sous une pluie pour le

## INTERVIEW DU POLE-MAN

Il est le "pôle-man" et le vice champion d'Europe pour sa première participation.

Q : David, qui est-tu ?

R : Je m'appelle David Leclercq, j'ai 16 ans, étudiant. Je pratique depuis à peu près quatre ans.

Q : T'attendais-tu à un résultat pareil ?

R : Non

Q : Un mot du circuit ?

R : Un peu long et manquant de technique

Q : Ton matériel ?

R : Un cougar et des pièces Trinity (amortisseurs, pack-moteurs)

Q : Tes projets ?

R : Essayer de faire mieux l'année prochaine

Merci à toi, et encore toutes nos félicitations.



## CHAMPIONNAT D'EUROPE 90

### CATEGORIE 4x2

1/ J. Lautenbach 22 t 10'44"64  
2/ D. Leclercq 21 t 10'28"59 3/ C. Drescher 21 t 10'33"58 4/ H. Naulapaa 21 t 10'34"70 5/ R. Cull 21 t 10'41"30 6/ M. Neale 21 t 10'52"38 7/ J. Booth 20 t 10'05"84 8/ S. Vala 20 t 10'25"86 9/ O. Doler 20 t 10'31"31 10/ S. Falter 19 t 10'15"34

### CATEGORIE 4x4

1/ P. Davies 24 t 10'36"20 2/ C. Drescher 24 t 10'38"75 3/ S. Danz 24 t 10'42"17 4/ J. Lautenbach 24 t 10'60"67 5/ J. Booth 23 t 10'22"87 6/ R. Cull 23 t 10'37"59 7/ B. Sturnham 22 t 9'13"96 8/ S. Falter 22 t 10'08"32 9/ R. Helbing 22 t 10'23"96 10/ T. Doler 21 t 10'28"96

## Départ finale A 4x2

la plupart en châssis longs avec des slipper MIP, bras RPM, etc... ainsi que des Yokomo qui, s'ils n'ont pas beaucoup évolué depuis leur commercialisation, sont toujours présents dans les grandes occasions avec également quelques pièces optionnelles assez superbes (cellule, châssis, porte-fusée, couronnes, petit module etc...). Pour le reste du matériel, on note un astucieux réglage de pression d'huile entre amortisseurs d'un même train (made in Spain). Beaucoup de nouveaux chargeurs (Tekin BC 210, Schum PC 5, Victor Senior, Novak soft pulse et quelques chargeurs japonais). Pour les accus, quelques pilotes tournaient avec des 1400 SCR (à voir dans

## Remontées et finales 4x2

Après que certains pilotes aient refait la piste, les remontées sont attaquées à vive allure, malgré tout certains pilotes de renom ne passent pas et la finale amènera quelques surprises. Lautenbach dominera ces finales de bout en bout car il fut superbement motorisé et la résistance vint surtout de trois pilotes : Leclercq, Drescher et Naulapaa qui se partagent les accessits pour quelques centièmes de secondes. Lautenbach est champion d'Europe, ses dauphins sont David Leclercq et Craig Drescher.

moins battante. Bien malin celui qui, au bout de une à deux minutes de course, pouvait encore voir qui était qui, tant la boue recouvrait les voitures. Pour meubler entre les finales A, nous avons eu droit à une démonstration d'hélicos et planeurs haute voltige, ce qui nous changeait du tout-terrain. Il fallut attendre les résultats officiels pour savoir qui était le champion, tant les pilotes se tenaient de près. Lautenbach ne réussira pas le doublé 4x2 - 4x4. C'est Phil Davier qui s'octroie le titre devant Craig Drecher et S. Danz. J. Lautenbach terminant quatrième. Voilà, après quelques regrets amers pour l'ambiance de ce championnat, rendez-vous est pris l'année prochaine en Angleterre.