



POUR le plaisir!

Ils sont une bande de joyeux fous roulants, dans des autos performantes et belles, à se chamailler sur les circuits français tout au long de la saison. C'est à Croix-en-Ternois, à la fin du mois d'avril, que nous avons rencontré le club F3 Classic.



Bernard Honorat, Martini Mk 39 de Formule 3. C'est l'un des animateurs des pelotons. On le dit même l'un des plus rapides...

Il y a deux aspects de ce club très structuré qui sont à la fois paradoxaux et complémentaires. D'une part le côté sportif où, sur la piste, les pilotes ne se font pas de cadeaux, et le paddock, où la convivialité est à son comble. Je dirais, le couteau entre les dents sur la piste, la fourchette et le verre partageur, une fois le casque enlevé.

Un jeune président

Laurent Vallery-Masson, qui dirige administrativement toute la bande, est né en 1971, et se trouve être l'un des plus jeunes du plateau. Tout petit, tenant la main de son père, il va aux 24 Heures du Mans et se passionne pour ces autos qui pourtant font du bruit, sentent mauvais et sont

sales : « J'ai vu gagner Rondeau au Mans et suis heureux d'avoir partagé ce moment avec papa... » L'émotion est là, et le bon fils, quand il commencera à courir, achètera une Formule Renault à son père, pour continuer à partager avec lui des moments d'automobile intenses. Juste retour des choses. Partage, convivialité, amitié, j'enten-



Stéphane Incandela, Orion Formule Renault 1983. C'est un nouveau dans le championnat, même ici, je crois, sa première course.



Figure emblématique du championnat, Christian Logut pilote une Martini Mk 30 de Formule Renault. Il termine 4^e de la première course.



Alain Gérard Duthé, Ralt RT3 de Formule 3 à moteur VW. C'est le communicant du Club, qui a fait pendant la course une remontée étonnante.



Le président du Club F3 Classic, c'est lui, Laurent Vallery-Masson, animateur de «la bande-de-roule-toujours», aussi bien sur la piste qu'en dehors.

drai ces mots toute la journée passée avec eux. À 16 ans, Laurent se lance dans le karting, participe au challenge Yamaha, et son talent reconnu, sera choisi pour être à Bercy le coéquipier d'Alain Prost. Laurent s'intéressera ensuite à la Formule Ford, puis rencontrera Bernard Honorat et Michel Delannoy. Avec eux, il fondera le Club F3 Classic, à la toute fin des années 1990. Au début, ils ne comptent que quatre voitures. Depuis, 75 pilotes ont pris au moins une fois le départ d'un de leur championnat.

Une véritable épreuve sportive

Les voitures autorisées à concourir dans le championnat F3 Classic sont les Formule 3 jusqu'à 1984, date charnière qui correspond à la fin des coques en aluminium et les débuts de l'électronique. «Une Formule 3 des années 1980, c'est une petite Formule 1, une vraie auto de course, avec ses ailerons, ses réglages, ses pneus larges», commente l'un des membres de F3 Classic avec passion. Mais le club accueille également à bras ouverts les Formule Renault Turbo qui sont encore nombreuses, et proches des F3 en esthétique et

Père et fils

Quoi de plus passionnant pour un père que de partager sa passion de l'automobile avec son fils ? On a déjà évoqué Laurent Vallery-Masson et son père, chacun au volant d'une voiture dans le Championnat F3 Classic, mais on peut en citer d'autres : Gérard Troublé - qui a à son actif, outre une soixantaine d'années, au moins 25 Paris-Dakar avec Toyota - partage depuis deux ans avec son fils Benjamin les joies du pilotage au sein du club. Enfin, Vincent Savoye - qui est l'un des champions du F3 Classic - partage également son enthousiasme avec son père, illustre préparateur de moteurs de F3, entre autres.

en performances. Les Formule Renault non turbo, ainsi que les Formule France sont également les bienvenues. Leurs performances moindres n'empêchent pas de belles bagarres dans les pelotons. Le fond n'est pas technique mais humain, et l'atmosphère dans laquelle se déroule le cham-



Pendant les essais, il n'y a pas forcément des mécaniciens attirés pour régler sa voiture. Ici, Paul Chateaux met la main à la pâte pour affiner les réglages des suspensions de sa Ralt RT3. Page précédente, en haut : séance de préparation montrant l'environnement organisé d'un des membres du club F3 Classic.

pionnat F3 Classic change des courses de voitures modernes, où les pilotes ne se parlent pas... Laurent explique : « On a l'esprit VHC, avant tout. Ici, on se prête des pièces et des outils, on déjeune ensemble, et on aménage des horaires, pour ceux qui sont retenus par leur travail. En revanche, visière baissée, on ne connaît plus personne... enfin presque. » Et les performances sont là : « Sur les circuits, qui ont peu bougé, on peut dire que nos autos vont aussi vite qu'à l'époque. Bien sûr les revêtements ont évolué, et sans doute, les pneumatiques aussi y sont pour quelque chose. Mais le fait est là. »

Participer, tout simplement

Alain-Gérard Duthé s'occupe également du club, mais d'une manière différente : il anime les rencontres hors circuits. Il a débuté la compétition en 1970 après avoir tenté le Volant Shell en 1967 et 1968, année où Jean-Luc Salomon

l'a emporté. Après la Coupe Gordini, il se tourne vers la Coupe NSU, où il réalisera deux ou trois majestueux tonneaux. Il range alors son casque, puis le reprend pour effectuer cinq saisons de kart. « J'avais l'air d'un crapaud sur ce petit engin à roulettes. Non, vraiment, la vraie vie, c'est le vrai circuit ! » lance-t-il avec passion. Et de m'expliquer que la Formule 3 Classic, c'est « une ambiance plus qu'une Formule » et qu'on « est très content quand on gagne, mais qu'on l'est aussi de participer, tout simplement. »

Alain-Gérard organise également des séances de roulage avec un moniteur pour corriger les défauts des pilotes, et tenter de supprimer les mauvaises habitudes prises au fil des saisons. Le stand F3 Classic à Rétromobile, c'est lui qui s'y colle, il anime, organise, propose des sorties, comme la visite du département Sport Citroën ou une soirée au restaurant avec les épouses. Il pilote une Ralt RT3 de 1984, châssis 413. « C'est une voiture exceptionnelle qui a été produite de 1980

à 1984. Ayrton Senna a été champion d'Angleterre sur un modèle identique. »

Voilà, le club F3 Classic, c'est une suite de personnalités fortes, comme Dominique Verbaere ou Bernard Honorat, toutes amoureuses de la course et d'un art de vivre qui se prolonge au-delà du circuit. Au fait, c'est bien ça, la définition du gentleman driver, non ?

... Dominique Pascal, texte et photos

Combien ça coûte ?

L'inscription au Club F3 Classic est de 250 € par an, et il faut compter de 10 000 à 15 000 € pour une monoplace de Formule Renault ; comptez le double pour une F3. L'engagement pour une course va de 250 à 400 €, selon le circuit, et il faut noter qu'il existe des possibilités de location pour une ou plusieurs courses.



Michel Morize, sur Martini Mk 33 de Formule Renault, est l'un des débutants du plateau. Il participe activement à la vie du club.



Walter Hoffmann, Martini Mk 31, est Allemand et pilote également en Formule 2. C'est un client sérieux pour la victoire.



Gérard Pargamin, Martini Mk 51 de Formule Renault, est dentiste à Paris. Charmant au paddock, c'est un lion sur la piste. Il veut gagner !



Jean-Christian Darlot, Martini Mk 33 de Formule Renault. Originaire du Sud-Ouest, de mémoire des stands, il a toujours couru.



Noël Delplanque, qui pilote une Martini Mk 45 de Formule Renault, a participé à la Coupe Renault 12 Gordini à l'époque.



Fidèle du championnat F3 Classic, Fabrice Porte, Martini Mk 41 de Formule Renault, fait partie des jeunes de l'équipe.

L'auto du Professeur



Comme j'étais sur place, et que « par hasard » j'avais apporté mon casque et mes gants, Laurent et Bernard m'ont offert de conduire la Martini ex-Alain Prost, sur quelques tours du circuit. Il s'agit de la Martini Mk 21 B, châssis numéro 2 de 1978. « C'est la seule Formule 3 de l'époque 100% française », explique Laurent Vallery-Masson, qui ajoute : « son châssis, son moteur, ses sponsors, son pilote, son préparateur, tout était français ». À l'époque, deux pilotes – et pas des moindres – ont piloté

cette voiture, Didier Pironi et Alain Prost. En 1978, Alain Prost, à son volant, va signer sa toute première victoire en F3 à Jarama, en fin de saison. C'est Ian Lammers qui aura le titre européen de la spécialité. Derrière lui, c'est du beau monde que l'on trouve sur le podium espagnol : Derek Warwick est 2^e, Patrick Gaillard 3^e, Bobby Rahal 4^e, Ian Lammers 5^e, Patrick Bardinon 6^e, Jean-Louis Schlesser 9^e, etc. Alain sera néanmoins champion de France F3 cette année-là.

L'auto

La voiture, pour le moins historique, que l'on me confie, a été achetée par Laurent, en copropriété avec Bernard Honorat, et c'est Hervé Delaunay – le restaurateur-préparateur-pilote-à-ses-heures de Le Houlme, près de Rouen – qui l'a refaite entièrement. « Elle avait été mal stockée dans une grange, et il a fallu la restaurer et la remettre à ses couleurs, avec ses sponsors de l'époque et tous les détails que nous connaissons. Elle a toujours, notamment, son volant démon-

table avec une goupille. Sa première sortie a eu lieu à Croix-en-Ternois, ici même, il y a pile un an. » Après que Laurent ait réglé la voiture pour entamer sa première séance d'essais, j'ai l'autorisation de monter à bord. Habitacle étroit, contorsion, attention à ne pas mettre les pieds sur la batterie, et me voilà installé. La position de conduite est assez proche du volant pour une monoplace, et ce dernier n'est pas tout à fait rond. Il arbore en son centre un compte-tours électronique. Après la pose des harnais – opération toujours délicate

Le Club F3 Classic tente d'organiser un championnat européen avec les Anglais et les Allemands. C'est un projet de longue haleine, car les règlements ne sont pas en concordance totale.

avec un casque intégral –, sanglé, casqué, ganté, je me retrouve pour quelques tours dans le royaume du « professeur » Alain Prost. Je suis au paradis. La commande de la boîte Hewland est à première décalée; elle me servira pour démarrer, puis c'est la seconde, passée à 5 200 tours, et la troisième, qui vont le plus me servir. De toute façon, Laurent m'a dit de ne pas dépasser 5 800 tr/mn.

En piste!

Départ de la ligne des stands, accélération, ce moteur respire la santé. Si tous les chevaux sont bien là, je ne ferai que les effleurer, gardant une marge certaine pour le cas où une mauvaise manipulation de la boîte me ferait faire un sursaut. Mais rassurez-vous, même comme ça, j'ai passé un super bon moment. Pourtant, au premier freinage, au premier virage, la monoplace embarque à gauche et à droite, dans un début de Rumba... Je ne tenais pas le volant d'une manière assez ferme. Ça ne se renouvellera pas. Cette auto très maniable est facile à conduire, et je verrai plus tard, lors des essais, que les freins que j'avais trouvés terriblement efficaces sont aussi terriblement durables, Laurent doublant au freinage nombre de concurrents. Quand José Rosinski essaye cette même voiture pour *Sport Auto* en 1979, il qualifie même le freinage de « formidable », et ajoute que le pilote – Alain Prost en l'occurrence – disposait d'un répartiteur de freinage avant/arrière. Intéressante par son moteur qui prend des tours avec une conscience professionnelle digne d'éloges, cette voiture est aussi passionnante pour son équilibre que pour sa tenue de route, peaufinée par Laurent et son équipe. En virage, la Martini pivote sur un axe situé pile sous les fesses du conducteur. Celui-ci lève le pied de l'accélérateur et la voiture amorçe imperceptiblement un décrochage de l'arrière. Un filet de gaz viendra remettre dans l'axe parfait le bolide bleu. En revanche, et c'est ce qui m'arrivera dans la droite qui suit la passerelle, trop de gaz trop tôt amorceront un gros travers... Pourtant ce virage, et le gauche qui suit, légèrement en montée, sont les plus agréables du circuit. Ils s'amorcent avec un freinage plus ou moins appuyé, selon le talent du pilote. Le manègement de la boîte est rond, huilé, agréable, mais après une dizaine de tours, il faut revenir au stand, rendre la voiture et changer de tenue.

MARTINI MK 21 B 1978

- Moteur : 4 cylindres en ligne Renault 20 TS
- Matériau bloc/culasse : alliage léger
- Cylindrée : 1 995 cm³
- Alésage x course : 88,5 x 82 mm
- Puissance : 160 ch environ
- Couple maxi : environ 22 m.kg
- Distribution : 1 arbre à cames en tête
- Vilebrequin : 5 paliers
- Alimentation : injection Kugelfischer
- Transmission : boîte de vitesses Hewland à 5 rapports
- Châssis : coque alu et tubes acier
- Suspensions : triangulées
- Freins : 4 disques
- Direction : crémaillère Dymag
- Pneumatiques : Goodyear
- Roues : 8" à l'avant, 10" à l'arrière (en magnésium)
- Poids : 440 kg
- Empattement : 235 cm
- Voie avant : 124 cm
- Voie arrière : 126 cm
- Rapport poids puissance : 2,75 kg/ch

Un grand merci à Laurent Vallery-Masson et à Bernard Honorat qui m'ont permis de conduire cette monoplace historique. C'était un pari risqué, puisque moins de deux heures plus tard, la voiture et son pilote devaient être en place pour participer aux essais de la course Série VH FFSA F3 Classic. Rappelons que Laurent remportera la première course, disputée sous la pluie, et devra renoncer dans la seconde à cause d'un triangle de suspension. Dans la course suivante, à Pau, il sortira de la piste aux essais, cassera du polyester, mais prendra quand même part à la course, se classant 9^e dans la seconde course.

Dominique Pascal
Photos Gautier Rossignol

Où les voir cette saison

Nogaro, c'est fait, Croix-en-Ternois et Pau aussi. Reste Le Mans Story les 7 et 8 juillet, Ledenon les 8 et 9 septembre, Dijon les 22 et 23 septembre, et Magny-Cours les 27 et 28 octobre. Pour toute demande de renseignements, s'adresser par courrier à Bernard Honorat, 10, rue Pelouze, 75008 Paris. Un site Internet est également à votre disposition : www.f3classic.com.



Le nez détachable de la Formule 3 Martini ex-Prost. C'est avec cette voiture que Renault est revenu en Formule 3, après avoir misé sur la Formule Renault Europe qui ne fut pas un succès international.



L'habitacle de la Martini, avec son volant escamotable, et son compte-tours moderne. Les pneumatiques qui étaient des Goodyear à l'époque sont aujourd'hui des Avon.



La restauration de cette voiture fut réalisée par Hervé Delaunay. Le téléphone est là. À droite, l'ensemble moto-propulseur Renault/Hewland. Le moteur en aluminium est à injection, et les soupapes sont surdimensionnées. Rappelons que la coque de la Martini Mk 21 B, était directement dérivée de celle de la Formule Renault.

