

1982 a été une année très riche en événements pour les membres actifs de l'Ecurie La Meute. Si les valeurs confirmées ont eu quelques problèmes tout au long de la saison, nous avons eu par ailleurs la surprise de voir éclore de nombreux jeunes talents. Ce qui prouve, une fois de plus, qu'après plus de 30 ans d'existence, notre Ecurie reste l'endroit où anciens et nouveaux membres peuvent trouver ambiance et conseils évitant bien des écueils.

Comme nous allons le voir ensemble au cours des pages qui suivent, nos 31 pilotes ont pris plus de 180 départs dans les épreuves les plus variées. Certains prennent un immense plaisir dans les courses de sections et d'autres, cherchant à faire carrière dans ce sport, s'expatrient à longueur de saison, afin de se mesurer aux meilleurs éléments européens.

Nos soirées traditionnellement animées du mardi permettent de se faire une idée précise sur les différentes façons d'aborder et de pratiquer le sport automobile. Les voies deviennent de plus en plus variées :

Slaloms non-licenciés ou licenciés, courses de côtes, circuits, rallyes, coupes de marques (Renault 5 : Pierre-Yves Meinen) formules de promotion (Formule Ford, Formule Renault : X. Hofer, R. Martinet, F. Riondel, A. Paganoni), volants type Elf ou Avia (P-Y. Meinen, T. Gonseth, B. Santal et dernièrement D. Koch et P. Gaspard) Formule 3 (L. Maulini, P-Y. Meinen, B. Santal, E. Vuagnat) ou véhicules d'époque, ils sont de plus en plus nombreux.

C'est au contact des différents protagonistes de ces joutes que tout nouveau Meutard peut trouver conseils et expérience afin d'éviter les premiers obstacles qui traditionnellement lui font faire des erreurs.

Et puis, il y a eu les sympathiques retours à la compétition active, celui de Francis Blondel, par exemple, qui, après plusieurs années d'abstinence, a repris une licence et s'est aligné avec une Opel Kadett SR 1300 du nouveau groupe N. Il termina respectivement 8ème à Lignièrès (1er de la classe 1300), 2ème à Saanen, 4ème à Bière malgré une pénalisation lors de chaque manche, 6ème à Chamblon en classe 1600 du groupe A et termina la saison en beauté avec une 1ère place au Slalom de La Praille.

Autres retours à la compétition, ceux de Jean-Pierre Grenier et Michel Rosset pilotant alternativement leur R8 Gordini ou Renault Alpine A 110. On a pu les voir ensemble à Lignièrès (organisation La Meute) où Rosset prit le meilleur sur Grenier après une course spectaculaire. Xavier Hofer et Joël Equey terminèrent 6ème et 7ème dans la même série (voir plus loin article sur VEC).

Très éclectique, Michel Rosset utilisa sa Renault 5 Alpine lors du Slalom de La Praille où il termina 6ème. On entend de plus en plus parler d'un certain équipage Rosset-Dorner sur R5 Alpine Turbo au prochain Monte-Carlo !...

Dans les nouveaux licenciés, on a eu le plaisir de voir arriver Xavier Hofer, le fils de William, qui fait ses classes au volant d'une Griffon Formule Ford construite il y a déjà quelques années par Jean-Louis Burgnard. Xavier débuta la saison au Slalom de Lignièrès (4ème) puis se rendit successivement à Romont (6ème) au Moléson (4ème) à Chamblon (2ème derrière Paganoni) puis à La Praille (4ème). En plus des courses précitées, Xavier participa à plusieurs épreuves de véhicules d'époque.

Autre arrivée remarquable parmi les licenciés, celle de Florence L'Huillier qui attaqua très fort tout au long de la saison. Malheureusement, sa monture (une Golf GTI non préparée) était trop ancienne pour être homologuée en groupe N. Florence participa néanmoins à 12 épreuves avec des fortunes diverses, alternant circuits, côtes et slaloms. Elle termina 9ème à Dijon, 12ème à Bière, 4ème aux Paccots, 6ème à Hockenheim 15 jours plus tard, 9ème à Anzère, 2ème à St-Ursanne, 12ème à La Roche-La Berra, 7ème au Gurnigel, à nouveau 7ème à Hemberg, 10ème à La Praille où elle impressionna fortement les spectateurs genevois. Elle termina la saison en partageant son volant avec Alain Jaccard aux 3 Heures d'Hockenheim où il finirent 4ème malgré plusieurs tête-à-queue sous la pluie.

Au cours de l'automne, Florence a effectué un test sur Formule Renault organisé par une école de pilotage française. Elle y a été élue meilleure élève de la journée. A suivre au printemps prochain.

Les Griffon de Jean-Louis Burgnard semblent obtenir un regain d'intérêt parmi les Meutards. Outre Xavier Hofer (Griffon Formule Ford) et Roland Martinet (Griffon Formule Renault), deux nouveaux sympathiques membres licenciés, Alain Paganoni et François Riodel réunissaient leurs économies pour l'acquisition d'une Griffon Formule Renault et la pilotaient tour à tour. Après des débuts prudents, (l'apprentissage de la monoplace demande beaucoup de km) ils terminèrent leur saison parmi les meilleurs. Paganoni remporta le Slalom de Chamblon et Riodel se classa 4ème à La Praille, à environ 4'' de Martinet, alors qu'à Romont en début de saison, le même Martinet le devançait de 12''. Ecart difficile à combler étant donné que nos deux Meutards ne disposent pas encore de pneumatiques aussi performants que leurs adversaires.

Après avoir animé pendant plusieurs saisons les épreuves destinées aux non-licenciés, " Jeannot " Perriard s'est décidé à engager 9 fois sa Lancia A 112 Abarth dans des courses pour pilotes licenciés en 1982.

Il se rendit au Slalom de Sion le 16 mai où il termina 6ème de la classe 1300, à Saanen la semaine suivante, il finit 4ème toujours en classe 1300 alors qu'il aurait été 1er des 1150 cc. A Bière et à Romont, où une classe 1150 cc fut ouverte, il se classa respectivement 3ème et 5ème puis dut à nouveau se frotter aux 1300 cc

au Moléson (4ème) Châtel Saint-Denis/ Les Paccots (3ème) derrière 2 Talbo Rallye 3, avant de retrouver sa classe à la course de côte d'Ayant-Anzère (5ème). Lui aussi termina sa saison à La Praille (8ème) de nouveau en classe 1300 cc. C'est grâce à la bourse offerte par le Challenge Baume & Mercier Promotion que J. Perriard put s'offrir le cours de pilotage nécessaire à l'octroi d'une licence.

Jocelyne Equey, elle aussi sur Lancia A 112 Abarth, ne prit sa licence qu'en fin de saison pour La Praille après avoir participé à 6 courses dans la catégorie des non-licenciés. Elle se classa 3ème à Romont à 2 1/2 '' du premier. A Bure, elle termina 4ème puis 2ème à Lignièrès à la course contre la montre à 1'' du 1er, après 4 minutes de course. Un mois plus tard, à nouveau à Lignièrès, elle remporta la classe des 1150, puis termina 5ème au Slalom de Chamblon avant de prendre sa licence et de se rendre à La Praille où elle dut courir avec les 1300 cc. Elle s'y classa 9ème, 2 rangs après Jeannot Perriard. Au cours de la saison, Jocelyne participa à 3 rallyes en tant que navigatrice de Patrick Chappuis. En 1983, c'est derrière le volant qu'elle espère poursuivre son expérience.

Quant au dernier nouveau licencié dont nous avons à parler, il a fait couler plus d'encre en une saison que beaucoup d'autres dans toute leur carrière. Vous l'avez sans doute deviné, il s'agit de Bernard Santal. Après plusieurs saisons de karting, il décida à fin 1981 de tenter sa chance en participant à un volant offert par une de ces fameuses écoles de pilotage françaises. Encouragé par une expérience presque réussie à l'opération " Marlboro cherche un pilote ", il s'inscrit à l'école de pilotage " Avia La Châtre Formule 3 ". Elève doué, il accède à la seconde marche du podium lors de la finale. Cependant, très impressionnés par sa prestation, les organisateurs lui proposent une partie du budget nécessaire à une saison de championnat de France F 3. Nullement intimidé par la concurrence, Bernard fit preuve de beaucoup de détermination et se classa régulièrement parmi les meilleurs. Sa meilleure performance, il l'obtint au volant d'une Ralt RT3 en remportant, devant 29 autres concurrents, la course d'ouverture du Grand Prix de France F1 le 25 juillet au Castellet, battant à la régulière des pilotes aussi chevronnés que Gonin, Petit et M. Ferté.

Bernard mène sa barque tambour battant et semble avoir toutes les qualités requises pour faire une carrière de haut niveau dans le sport automobile. On se réjouit de connaître les résultats qu'il obtiendra en 1983 dans le Championnat d'Europe de Formule 3.

En 1982, pour la première fois, il y eut régulièrement 4 pilotes La Meute engagés en Formule 3 : Louis Maulini, Pierre-Yves Meinen, Bernard Santal et Eric Vuagnat.

Pour L. Maulini, la saison se présentait sous les meilleurs auspices après avoir remporté deux courses du Championnat Suisse fin 1981. Durant l'hiver, il faisait reconditionner le châssis

de sa March 803 afin de le rendre apte à courir sur pneus Michelin du Championnat de France (radiaux) alors que jusqu'ici sa voiture était réglée pour des pneus conventionnels (M & H). Il passait un contrat avec l'équipe d'assistance de son ami P-A. Lombardi afin d'éliminer les soucis de maintenance, de transport et d'assistance en course et pouvoir ainsi se consacrer entièrement à la conduite.

Malheureusement, après 2 ou 3 épreuves, il dut se rendre à l'évidence. Les transformations effectuées au châssis étaient loin d'avoir amélioré le comportement de sa monoplace déjà vieille de trois ans. Sa première course, il l'effectua le 28 mars au Nurburgring se classant 19ème sur les 24 concurrents admis en finale de cette manche du Championnat d'Europe. A la course suivante, à Dijon, il se classait 6ème sur les 24 participants du Championnat Suisse F3 malgré quelques problèmes de pneumatiques. Puis à Magny-Cours, il prit la 7ème place de l'épreuve comptant pour le Championnat de France. 15 jours plus tard, il retourne à Dijon où il se classe 10ème du Championnat de France, obtenant une invitation pour les qualifications du Grand Prix de Monaco F3. Malheureusement, en Principauté, il ne put avoir de pneus de qualification, cassa sa boîte à vitesses lors de la première manche d'essai et échoua à l'8 de la grille, devant Santal, lui aussi poursuivi par la malchance à Monaco.

Après ces expériences, Louis se rendit compte que l'évolution de la F3 ne lui permettait pas de se battre au top niveau avec un châssis datant de 3 ans.

Il mit donc son matériel en vente et se fit " prêter " un volant par l'importateur M & H afin de disputer les courses de côte du Championnat Suisse F3. Il se classe 3ème sur 17 à Ayent-Anzère avec une Argo JM 6, que son mécanicien, Robert Favre, traite de " tas de ferraille " tant elle est en piteux état. On lui promet alors de la remettre en état pour la course suivante St-Ursanne / Les Rangiers, mais après plusieurs alertes aux essais (accélérateur bloqué, entre autres), il refuse de prendre le départ.

Il est certain qu'après une telle saison, Louis, qui est probablement un des meilleurs pilotes suisses de monoplace (ses antécédents l'ont prouvé) se mette à douter de ses capacités. Souhaitons lui à l'avenir de trouver une monture qui lui permette d'assouvir pleinement sa passion pour la course automobile.

Pour Pierre-Yves Meinen, la saison 1982 fut celle de la découverte. Après s'être rôdé en 1981, il décide d'être un peu plus professionnel et engage sa Lola T 672 datant de 1979 dans des courses des Championnats de France et de Suisse. Le pari est dangereux, étant donné que le règlement de ces deux championnats autorise des pneumatiques aux structures complètement différentes (Michelin pour la France et M & H pour la Suisse) demandant chacun des réglages châssis très différents.

Pierre-Yves effectue sa première course au Lédenon, se classant 10ème du Championnat de France, puis il se rend à Dijon où il se classe à nouveau 10ème, mais cette fois il s'agit du Championnat Suisse. 8 jours plus tard, encore à Dijon (Championnat de France)

il prend la 12ème place. Après une incartade au Slalom de Bière, il se classe à une honorable 8ème place au Grand Prix de Rouen comptant pour le Championnat de France, devant Teillet et Santal. Au Paul Ricard, dans la course d'ouverture du Grand Prix de France, remporté par Bernard Santal, il prend la 18ème place sur 30 qualifiés puis se rend aux Rangiers où il se classe 5ème. Une semaine plus tard, il se classe 13ème de la course d'ouverture du Grand Prix de Suisse à Dijon, remportée par Jo Zeller devant Mario Hytten. A Nogaro, le 5 septembre, lors de la course du Championnat de France, Pierre-Yves loue la Martini MK 34 que Santal vient de changer contre une Ralt RT3 et là, tout devient plus facile. Sans prendre de risque et sans forcer son talent, il se classe brillamment 6ème. Cette performance le décide, lui aussi, à vendre tout son matériel. Il effectue encore deux sorties avec son ancienne voiture : 2ème à La Praille à 37 centièmes de Wettstein malgré un pont long et remporte la victoire à Lignièrès le 16 octobre devant Vallat (March 803 ex Maulini), Dupraz et Apollo.

Pour 1983, Pierre-Yves a décidé de restreindre son nombre de participations. Il va certainement, grâce à l'appui de ses sponsors, recourir à la location d'une F3 dans un team de professionnels, ce qui lui permettra certainement d'obtenir d'excellents résultats au niveau du Championnat de France.

On ne peut clore le chapitre de la F3 sans parler d'un certain Eric Vuagnat. Pour la petite histoire, rappelons que ce jeune ingénieur constructeur, après avoir collaboré avec le regretté Jo Bonnier puis Heini Mader à Gland, s'est lancé dans la construction de side-cars. avec succès, puisque ses side, les " Seymaz " deviennent champions du monde avec G. O'Dell en 1977, puis à nouveau cette année avec W. Schwartzel. 1982 s'est révélée faste pour le constructeur genevois; outre le titre de champions du monde, ses châssis ont remporté cette année les premières places des championnats nationaux de Suisse, de France et d'Allemagne Junior et International (qui dit mieux ?). L'esprit en constante ébullition, Eric a, en quelque sorte, révolutionné la technique des constructions des side-cars, qui, en quelques années, a passé du traditionnel assemblage de tubes au châssis monocoque sophistiqué actuel (la roue du panier directrice, c'était lui).

Parallèlement, Vuagnat développe depuis 3 ans un châssis de Formule 3 qu'il se plaît à piloter lui-même. Malheureusement, le temps lui manque et ses sorties se font rares. Sa première participation en 1982 fut la course d'ouverture du Grand Prix de France F1 au Paul Ricard en juillet, où il retrouvait ses camarades d'écurie Santal et Meinen. Il se classait 20ème sur 30 participants malgré deux sorties de route. Un mois plus tard, il prenait la 11ème place de la course F3 du Grand Prix de Suisse à Dijon. Après avoir occupé la 4ème place, il devait rétrograder, suite à la rupture d'une barre. En septembre, à Nogaro, lors de la course comptant pour le Championnat de France, il était retardé au départ, suite à l'accident dans lequel P.A. Lombardi démolissait sa Ralt. Puis, après avoir rattrapé une bonne partie de ses concurrents, il se classait brillamment 5ème juste devant Pierre-Y. Meinen.

Les solutions utilisées, ainsi que la finition et la beauté de sa monoplace ont fait l'admiration des équipes concurrentes à chacune de ses sorties. Eric espère bien d'ici un an ou deux pouvoir commercialiser ses châssis F3; pour ce faire, il a établi des contacts intéressants pouvant lui faire bénéficier d'un budget et d'un pilote de premier plan, ce qui lui permettrait non seulement de construire mais de poursuivre le développement.

Après avoir animé les plateaux du Groupe 5 avec sa superbe Sunbeam Imp, Roland Martinet a fait l'acquisition en 1981 d'une Griffon Formule Renault construite par un autre Meutard, Jean-Louis Burgnard. Quand on regarde les résultats de Martinet en 1982, on ne peut s'empêcher de faire le rapprochement avec un cycliste français bien connu, actuellement à la retraite. Six 2ème places sur 7 participations ! Seule exception : 4ème au Moléson: malade, il était éliminé à chaque manche.

Sa première sortie, il l'effectuait à Lignièrès le 1er mai (2ème derrière Fleury) 15 jours plus tard, à Sion, il se classait à nouveau second, puis encore 2ème à Saanen, toujours derrière Fleury, à Bière puis à Romont, il battait tous ses concurrents, sauf Fleury. Il participe encore au Moléson puis décide de prendre quelque repos. On le revoit à nouveau à La Praille en octobre où il se classe à nouveau second... juste derrière Fleury.

Roland Martinet possède un pilotage très fin; on aimerait bien le revoir au volant d'une voiture plus performante.

Versoisien lui aussi, Yves Piguet est poursuivi par la malchance depuis deux saisons. En 1981, alors qu'il avait dominé tout le début du Championnat Suisse avec sa Ford Escort RS du Groupe 1, un concurrent soupçonneux déposait protêt. Après démontage, les experts rendaient leur verdict : voiture conforme. Le remontage a-t-il été fait trop hâtivement ? Toujours est-il qu'à la course suivante, Yves explosait son moteur. Piguet, qui avait déjà fait de gros sacrifices pour préparer son auto, accusait le coup, sortait son porte-monnaie et réparait pour la course suivante (il était en tête du Championnat). Comble de malchance, en revenant d'Hockenheim, sa remorque se renversait, démolissant complètement sa voiture. La saison s'arrêtait brusquement, Yves ne pouvant plus supporter de frais supplémentaires.

Pour 1982, associé à Patrick Vermot, Yves s'était préparé une nouvelle Escort RS 2000 en vue d'une participation complète au Championnat Suisse des Rallyes (cela faisait quelque temps que l'on avait pas vu un équipage 100 % meutard en rallye). Après un départ prudent au Critérium Jurassien, nos deux Meutards attaquaient très fort, suffisamment pour remonter à la 7ème place du classement général. Malheureusement, sur un tronçon difficile où la neige succédait à des portions plus sèches, ils sortaient violemment de la route, détruisant complètement leur voiture à trois spéciales de l'arrivée.

Yves retrouvait une coque, remontait sa mécanique et, toujours associé à Patrice, gagnait brillamment sa classe à La Ronde de Sallanches. Encore merci à l'équipe d'assistance, où les nouveaux (Daniel, Pierre-Louis et Thierry) s'étaient associés aux anciens (Bubu, Jean-Louis et Jean-Pierre).

Malheureusement pour l'équipage Piguet/Vermot, la saison s'arrêtait à la course suivante, " Rallye des Alpes Vaudoises " où ils sortaient à nouveau de la route sur un tronçon très sinueux.

Malgré ses ennuis, Yves a su nous montrer qu'il était l'un des meilleurs pilotes de voitures de tourisme. Souhaitons-lui de trouver les appuis nécessaires à la poursuite de son sport favori.

Fidèle à la marque NSU, Jean-Louis Montanard court avec une licence française. Champion La Meute 1981 après une saison particulièrement bien remplie (12 victoires de groupe) Jean-Louis a vu ses qualités enfin récompensées. Sa victoire, il la doit autant à ses compétences de pilote qu'aux soins qu'il apporte à l'entretien de son véhicule.

En 1982, le règlement régional français a subi quelques modifications. La NSU de Jean-Louis court en Groupe S qui comprend tous les véhicules des anciens Groupes 2, 3, 4 et 5. Dans ce fameux Groupe S qui représente en général le 40 à 50 % des plateaux, Jean-Louis se retrouve dans des classes d'environ 30 à 40 voitures. Malgré ce handicap, Jean-Louis a effectué une très belle saison 1982 : 1 victoire à Aix-les-Bains, une 2ème place au Slalom de Bourg derrière une Alpine, quatre 3èmes places (Oyonnax, St-Bonnet de Mure, Gex et à Bettant où il est 5ème de groupe) une quatrième place à La Praille et une cinquième à Mijoux La Faucille, lui permettent de se classer 2ème du Championnat La Meute 1982. Ces beaux classements à notre Championnat prouvent que celui-ci est bien fait. Il permet à des pilotes opportunistes préparant bien leur saison et faisant un maximum de courses avec des voitures éprouvées, de profiter des résultats en dents de scie de concurrents ayant un matériel plus performant mais certainement moins fiable.

D'ailleurs, Patrick Monnier, champion La Meute 1982, ne va pas nous contredire. Lui aussi a effectué une belle saison dans la classe très disputée des 2 litres avec sa Ford Escort RS 2000 du Groupe 1/A. Il se classe 2ème lors de sa première sortie à Lignièrès le 1er mai, puis 3ème à Sion et 8ème à Saanen. Ensuite, il gagne à Bière dans une classe de 13 participants, termine 4ème sur 21 à Romont derrière Bering et Schneider sur Triumph Dolomite. Il gagne à nouveau au Moléson avec 3' d'avance sur le 2ème, à Châtel Saint-Denis - Les Paccots, il se classe 3ème juste derrière Schneider et Bovey puis 5ème sur 16 à Ayent-Anzère. Au Slalom de Chamblon, il prend la 3ème place et remporte brillamment la course de la Praille devant son public.

Malgré ses 12 participations, Patrick Monnier a trouvé le temps de se marier en 1982...

En début de saison, Patrick a trouvé une astuce, que l'on peut dévoiler, maintenant que la saison est finie. Se renseignant auprès de Louis Maulini, il a imaginé que des pneus de course F3 devaient faire de bons pneus de qualification pour les tourisme (ce qu'il faut pour réussir une bonne performance en course de côte ou en slalom). Il a essayé, il a gagné. Et les pneus achetés d'occasion à Louis, ont tenu plus d'une course. Le type de pneus ayant été gratté sur le flanc, des concurrents aux voitures plus puissantes se sont longtemps demandés comment cette Escort faisait pour tenir aussi bien par terre !