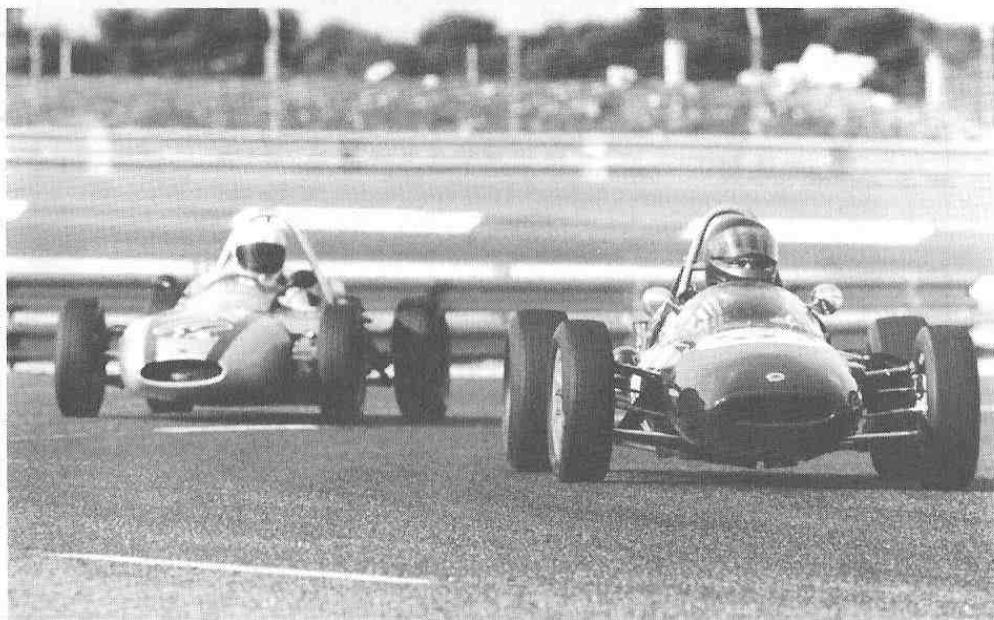


** CLASSEMENT VEC 1987 **

**

| | | | | |
|----------------------|-------------|-----------------|------------|---------|
| 1. PERRIN Eric | Avully | Lotus Seven | 8 courses | 218 pts |
| 2. SALMONA John | Petit-Lancy | Merlyn MK 10/14 | 12 courses | 206 pts |
| 3. MAULINI Louis | Vernier | Lotus Elan | 3 courses | 68 pts |
| 4. POUPONNOT Georges | Vésenaz | Lotus 18 | 4 courses | 68 pts |
| 5. ALBANESI Riccardo | Genève | Jaguar MKII | 4 courses | 46 pts |
| 6. KLEIN Jean-Louis | Vésenaz | Lotus XXII | 2 courses | 41 pts |
| 7. HOFER William | Genève | Alfa-Romeo | 1 course | 30 pts |



L'EQUIPE VEC

Très bonne saison 1987 pour notre équipe VEC qui place quatre pilotes dans les six premiers du championnat La Meute.

Le vendredi précédant la traditionnelle ouverture de saison à Pâques au Castellet, Georges POUPONNOT avait eu l'excellente idée de nous préparer une très belle journée sur le circuit de Monsieur FRAISSINET au Grand-Sambuc près d'Aix-en-Provence. Après cette agréable mise en jambe, la saison commençait fort bien pour l'écurie. John SALMONA, initiateur d'un challenge réservé aux F31000 cc. 1964-1971 en enlevait la première manche au volant de sa Merlyn. Georges POUPONNOT faisait ses grands débuts en F1 avec sa belle et très originale Lotus 18 Maserati ex Scuderia CentroSud et terminait 3ème malgré des freins quasiment inefficaces. Riccardo ALBANESI fut poursuivi par la malchance puisqu'il cassait la boîte à vitesses de sa grosse Jaguar Mk 2 lors des essais et ne put pas réparer pour la course. Pour ma part, j'alignais ma fidèle Lotus Seven dans la première manche du Trophée Lotus Super Seven mis sur pied par T.O.P. à Paris, qui est, sauf erreur la première série de courses mono-

types organisée en VEC, et parvenais à l'emporter sans trop de problème après avoir grillé un joint de culasse aux essais.

A Saanen, où s'ouvrait la saison VEC dans notre pays, John remportait une belle victoire scratch VEC au volant de sa rapide Merlyn alors que je finissais deuxième de classe derrière une Lotus Elan et cassais un demi-arbre au cours de la deuxième manche. Heureusement, le classement se faisait sur la meilleure manche et: Merci à Georges d'être venu me chercher en camion.

Jean-Louis KLEIN et Georges POUPONNOT ont été bien déçus de ne pas avoir été acceptés aux Mille Milles où les organisateurs reçurent plus de 500 demandes d'engagement pour 250 places au départ. Georges décidait néanmoins d'aller voir le départ avec sa vénérable Aston-Martin DB 3 par la route accompagné de William HOFER dans le siège du passager, hélas, un ennui moteur les contraignait à revenir à Genève pour prendre un véhicule plus banal.





Le week-end du 30/31 mai, Jean-Pierre FRATTINI et toute notre équipe, très puissamment renforcée par d'autres meutards étaient bien sûr à Lignières pour notre TROPHÉE SUISSE DE VEHICULES HISTORIQUES.

Le samedi, dans les courses de club, en pré-1970, Jean-Pierre GRENIER et Joël EQUEY, tous deux sur R8-Gordini se livrèrent un beau duel pour finir troisième et quatrième alors qu'Yves MERMOUD et sa mini suivait à la septième place et que Louis MAULINI cassait une roue sur l'Elan. La course de La Meute fut enlevée par Jean-Noël DUSSEILLER sur R5-Turbo devant Antonio LOPEZ sur une Golf. Dans la Seven-race, Philippe RAIS finissait dixième et moi deuxième. Dans les courses du dimanche, quelques meutards se libérèrent de leur fonction pour courir et essayer de briller devant

les copains. John avait à nouveau rendez-vous avec la malchance et eut des ennuis de moteur dans les deux manches, ce qui amena son abandon. Le président MAULINI fit une splendide démonstration avec sa Lotus Elan ex-DENADAI et enleva la course des GT et GTS où la concurrence était très vive. Le trophée T.O.P. Super Seven était de la partie pour sa seule compétition hors de France et, bénéficiant de la connaissance des lieux, ma Seven remportait une nouvelle victoire. Merci encore à toutes et tous les meutards, de plus en plus nombreux, qui oeuvrèrent pour que Lignières soit un succès.

John s'astreignait un programme chargé puisque la semaine suivante il participait à une manche du challenge F3 sur le circuit de Brands Hatch où il terminait sixième après deux tête à queue. Le week-end suivant, il confiait la Merlyn à son mécanicien qui en faisait bon usage en remportant la course de côte VEC de Pommerol dans la Drôme.

Six jours plus tard, il nous retrouvait à Montlhéry pour les Coupes de L'Age d'Or. Le temps était pluvieux sur l'autodrome parisien un peu vétuste, mais qui permet encore de goûter aux sensations de l'anneau de vitesse. John faisait une belle course et terminait deuxième en F3. Jean-Louis KLEIN avait amené sa Lotus 22 de formule junior pour l'occasion et se classait 3ème pour sa première course de la saison. Georges n'était pas venu sans biscuits puisqu'il était au départ avec la Lotus 18 avec laquelle il se classait 4ème, et avait aussi amené une Lotus Seven pour venir rouler avec moi dans le trophée T.O.P. où il était bien malchanceux car sa nouvelle acquisition chauffa et il ne put pas terminer la course. Riccardo marchait bien mais fut trahi par son embrayage et dut malheureusement abandonner. De mon côté tout allait bien, et j'épinglais une troisième victoire à mon tableau de chasse après être venu par la route, ce qui, je crois, décourageait un peu mes copains mais néanmoins adversaires pilotants les autres Seven. Les gens de T.O.P. avaient très bien fait les choses et nous accueillirent dans une grande tente bienvenue pour nous abriter de la pluie.

Alors que presque toute l'équipe VEC était en vacances, John remportait logiquement la sympathique course de côte VEC de St.Hippolyte. Il s'alignait encore à Zolder où il se classait troisième des F3. Mais la malchance était toujours présente puisqu'il cassait le moteur de son bus en rentrant à Genève.

Riccardo ALBANESI se rendit au Nürburgring à la mi-août pour le plus grand meeting VEC du continent, si ce n'est du monde. Il s'alignait dans une manche du championnat d'Allemagne "tourisme VEC" où la concurrence est féroce et le niveau de pilotage élevé et terminait à une bonne sixième place.

La rentrée avait lieu à Massongex-Vérossaz où John sortait de la route aux essais et ne pouvait pas prendre le départ des deux manches de course. Louis avait ressorti l'Elan et se classait deuxième derrière votre serviteur, nous permettant ainsi de réaliser un beau doublé pour la Meute.

Une semaine plus tard, Riccardo était à Turckheim-Trois-Epis où dame chance, une fois de plus, l'abandonna. Après avoir réussi le meilleur temps des voitures de tourisme aux essais, il cassait à nouveau l'embrayage lors de la première montée de course.



Pendant que La Meute se déchaînait sur le circuit du Grand Sambuc pour la traditionnelle sortie du Jeune Genevois, John, insatiable, était au Gurnigel où il se classait à une excellente deuxième place derrière HUBER qui connaît ce tracé comme sa poche. En même temps à Gollion, William HOFER, Pascal DOUSSE, Olivier DUCRET et Georges POUPONNOT avaient amené une voiture alors que quelques autres meutards étaient présents pour aider à l'organisation de ce mémorable événement.

À la mi-septembre trois de nos pilotes firent le déplacement à Angoulême pour une course dans la ville aux remparts. John était encore deuxième en F3 alors que Jean-Louis, qui partait dans la même course avec sa Junior finissait cinquième après s'être fait bien plaisir. Georges quant à lui, pilotait sa Lotus 18 dans un beau plateau d'anciennes F1 tournant en démonstration.

D'Angoulême, Jean-Louis et Georges, décidément très voyageurs filèrent directement vers Tanger où avait lieu un grande rétrospective alors que je retrouvais John à Dijon pour le Grand Prix historique de Bourgogne. Pour la dernière manche de "son" challenge F3, John glissait sa fidèle Merlyn à la troisième place derrière HAYOZ et FILHOL alors qu'au classement général de ce même challenge qui comportait six manches nous retrouvons exactement le même tiercé, dans le même ordre. John a beaucoup œuvré pour que ce challenge voie le jour et il aurait mérité une participation plus étoffée. Gageons que ce sera le cas l'an prochain. Riccardo avait amené sa Jaguar Mk 2 et roulait dans la manche du championnat allemand et finissait deuxième de classe, très satisfait de voir que sa voiture commence

enfin à bien marcher, mais conscient qu'elle est encore trop juste en puissance par rapport aux autres voitures de sa classe dans ce championnat très relevé. Pour moi, la chance était au rendez-vous à Dijon dans la course des Seven, mal parti, moteur chauffant dès le troisième tour, je fis toute la course avec les yeux rivés sur le thermomètre parvenant miraculeusement à terminer troisième et surtout parvenant à rentrer doucement à Genève par la route avec un joint de culasse réellement mort.

Pendant ce temps, William HOFER participait à un rallye se terminant à Veltheim où, avec son Alfa Zagato il remportait une épreuve de régularité-vitesse devant 29 concurrents.

Mi-novembre, il y avait encore une course du Trophée Seven à Croix-en-Ternois où Georges vint aussi, ce qui permit à ma Seven de profiter de sa remorque à deux étages. Grâce au travail acharné d'Antonio, la Seven de Georges était finie juste à temps pour être au départ mais se montra un peu trop sous-vireuse et il terminait sixième. En ce qui me concerne, la chance ne me quittait pas puisque un demi-arbre cassait dans le dernier virage de ma séance d'essai, ce qui occasionna la perte de la roue arrière gauche avec le tambour de frein. Tout était heureusement réparé pour le dimanche où, longtemps deuxième et décidé à le rester, le leader eut l'excellente idée de faire un tête à queue m'offrant ainsi une victoire de plus dans ce Trophée Lotus Super Seven que je suis comblé d'avoir remporté cette année. La victoire du challenge La Meute me faisant aussi énormément plaisir... of course.

Eric PERRIN

