

Christian RIGOLLET raconte sa saison : 14 victoires de classe sur 17 courses

ILS RACONTENT LEUR SAISON : COURSE DE CÔTE

Christian Rigollet. Une volonté de gagner à toute épreuve.

Une barquette Marcadier animée par un moteur 1 300 Gordini, un salaire d'ouvrier spécialisé et une passion très profonde pour le sport automobile sont les trois « caractéristiques » de Christian Rigollet qui a accompli une fort belle saison 1975 en courses de côte, se classant 1er des 1 300 dans le groupe des Sport-Prototype. Il faut préciser que pour arriver à un si bon classement malgré des adversaires de taille comme J.-P. Lecomte, la valeur étalon de cette classe de cylindrée, il a seulement été aidé par son père qui a un petit garage. Ses performances ont souvent étonné et plus d'une fois on a fait allusion à un moteur 1 440 cc à la place du 1 300 cc, mais il n'en a rien été, c'est seulement grâce à sa volonté de gagner que Christian a dominé ses adversaires. Mais laissons-le raconter sa saison, aidé en cela par sa jeune épouse dont la mémoire paraît infaillible...

« J'ai été attiré par la compétition automobile quand j'ai vu travailler mon père dans son garage. Comme le rallye me plaisait le plus j'ai commencé par participer au Mont-Blanc et au Neige et Glace avec une Alpine, mais très vite je me suis aperçu que les rallies coûtent cher, plus cher que la côte, aussi j'ai acheté la barquette de Gimenez en 1974. C'est une Marcadier, celle avec laquelle j'ai fait la saison 75. J'avais participé à quelques épreuves en 1974 et je m'étais rendu compte que la côte m'intéressait, aussi cette saison j'ai donc décidé de tenter ma chance au championnat de France. Une seule condition était suspendue au-dessus de ma tête : gagner chaque fois ma classe et bien me classer au garage afin que les prix gagnés lors d'une épreuve puissent me permettre de participer à l'épreuve suivante. Il faut dire tout de même que j'ai eu la grande chance d'être aidé par mon père qui tient un garage près de Lompnaz. Il ne m'a jamais compté les heures de main-d'œuvre et parfois il a travaillé de nuit pour me permettre de courir le week-end suivant.

En ce qui concerne la préparation de ma barquette, j'avais en réserve depuis 1972, un jeu de chemises-pistons de Gordini, et j'ai profité de l'hiver pour redonner une fraîcheur indispensable à mon moteur, bien que le vilebrequin de R 8 ait été rééquilibré par mon père après que nous l'ayons récupéré rouillé... dans notre jardin. Je suis trop superstitieux pour courir avec un 1 440 tout en étant engagé en 1 300. Pourtant je sais que certains pensent le contraire, bien que mon moteur soit loin de pousser autant que celui de Lecomte ou celui de Magne (Alpine).

Mise à part l'aide considérable apportée par mon père je dois mentionner le support de Marcadier et celui des huiles Yacco. Ceci dit et abstraction faite de trois engagements gratuits je dois avouer que la saison s'est



Christian Rigollet.

terminée sur « les chapeaux de roues » et avec le minimum de provision sur mon compte en banque ! C'est d'ailleurs seulement lors d'une des dernières épreuves que j'ai décidé de louer à l'hôtel. Au cours de la saison le camping s'est imposé à nous comme la solution la plus économique. C'est d'ailleurs parfois très agréable.

J'ai donc participé à 17 courses de côte. J'ai remporté 14 fois ma classe. Première épreuve de la saison : Lodève : mon moteur refait ne prenait que 7 500 tours. Je termine tout de même 2e de groupe derrière Martinetti et 3e du scratch. Cette épreuve bien primée m'a vivement encouragé pour la suite. Pourtant à Lédénon, je sors du circuit à la seconde montée. Le classement étant obtenu par l'addition des deux temps je réalise ma plus mauvaise performance de l'année et cela à cause d'une erreur de jugement qui m'a fait confondre un virage avec un autre. Je me rends alors compte de l'importance des reconnaissances. Au Colombier, sous des trombes d'eau, je suis équipé de sliks à l'avant et de pneus pluie à l'arrière. Inutile de dire que je cherchais plutôt la route, à tel point qu'en sortie d'épingle je profitais des bottes de paille pour me remettre dans l'axe de la route. Mais je ne crains pas du tout la pluie et en cette occasion je remporte ma classe. A Crémieu, je termine derrière Pignard. Certains pilotes venaient sans cesse voir mes pneus si bien que je commençais à croire en leur pouvoir. Il me faudra attendre l'avant dernière épreuve pour que je m'aperçoive que ces pneus étaient loin d'être des « foudres de guerre ». Aux Glouneaux où, soit dit en passant, les concurrents sont très

bien reçus, j'ai fait une petite erreur de pneus, comme on peut en faire lorsqu'il ne pleut pas franchement et que l'on ne peut pas savoir l'état de la route au moment où l'on va prendre le départ. De plus juste auparavant j'avais eu un accident de la route dans lequel j'avais laissé quelques dents et où je m'étais cassé un orteil. On venait de me déplâtrer le jeudi avant

l'épreuve et j'étais gêné. Je suis même tombé « dans les pommes » à l'arrivée.

A Boyeux-Saint-Jérôme, j'ai été très déçu. Mon épouse m'avait mis en garde, pourtant je décidais de participer à cette épreuve qui était organisée par ma propre écurie (Luisandre). Bien que certains pilotes furent invités gratuitement, je ne bénéficiais même pas d'une remise. Lecomte termine devant moi cette course trop rapide dans laquelle les chevaux ont parlé. Lecomte passait en cinquième là où je restais désespérément en quatrième. C'est là que j'ai vraiment vu la différence de puissance qu'il y a entre sa voiture et la mienne. Au Beaujolais je crevais aux essais et lors de la première montée, à cause des chambres à air qui chauffaient dans mes pneus. Je remporte ma classe devant Barbe malgré les crevaisons, les gravillons et... le manque de balais. A Cacharat je termine derrière Pozet. Je comptais me battre jusqu'au bout avec Oberti et Constant mais ceux-ci, arrêtés à la suite d'un incident ne furent pas autorisés à reprendre leur second départ. A Vuillafans, c'est Belin qui domine le groupe. Deuxième je relègue Sotty à 4 secondes. Pourtant il m'avouait au terme de l'épreuve qu'il avait mis le paquet et qu'il n'avait pas fait de faute. Il faut dire que j'avais reconnu la route avec Roger Rivoire.

Quel pilote ! et quel cœur ! Je me souviens de ce Méribel 74 où Mieusset posait son casque d'étonnement en rendant hommage à Roger : « Il faut être fou pour faire un temps pareil ! ». Son expérience m'a donc très certainement aidé.

Au Haut-Cantal j'avais la chance d'avoir un camion prêté par un copain pour transporter ma barquette. Mais c'est un inconvénient lorsque l'on veut reconnaître la route. Lecomte casse son différentiel sur la ligne de départ. Je tombe un bon temps et termine second du groupe. A Dunières j'ai eu quelques ennuis. Au cours de la montée le moteur s'arrêtait puis repartait au gré de sa fantaisie. De rage j'ai pourtant attaqué et remporté ma classe. C'est au retour que j'ai constaté que le cadre métallique de fixation de la batterie avait pris du jeu et touchait dans les secousses les deux bornes, créant ainsi un court-circuit.

Et puis ce fut le Gua. Lors des reconnaissances j'avais utilisé ma bonne vieille Mercedes Diesel. Il y avait un bon bout droit suivi d'une épingle à gauche. Il faut dire que le brouillard est resté accroché à la route pendant toute la durée de l'épreuve. Aussi au moment d'aborder cette ligne droite je n'ai pas pensé à la différence de vitesse qu'il y a entre la barquette et la diesel. Les commissaires en poste dans l'épingle se sont étonnés de me voir déboucher du brouillard « pied à la planche ». C'était trop tard : j'ai essayé de plonger dans l'épingle puis je suis monté sur les barrières. Conséquences : un capot, un côté, un train avant et traverse faussés, le train arrière droit faussé et trois jantes. J'ai replâtré mes pneus et j'ai participé aux Baux-de-Provence, ma voiture ayant été remise en état par Marcadier et surtout par mon père. Là encore, beaucoup de pluie. Les organisateurs, très sympas, ne méritaient pas ça, d'autant plus qu'ils espéraient compenser cette année un déficit antérieur. Je me demande si on reverra cette épreuve au calendrier l'an prochain.

Revenu près de Lyon j'ai participé à Limonest-Mont-Verdun. C'est à cette

épreuve que je me suis vraiment aperçu qu'il était grand temps de changer mes pneus. Ma voiture était inconduisible. Dans au moins trois virages j'étais en buté de direction ce qui n'est pas du tout normal lorsque la voiture « tient par terre. »

La saison se terminait. Il me restait trois épreuves à courir dont deux avec Lecomte, mon plus grand adversaire. A Belleau, près de Nancy, Pierre Maublanc m'a conseillé de permuter mes pneus en fonction de leur dureté. Je tape Lecomte assez facilement. Au Buisson, près de Bordeaux, je partais perdant. Il me fallait des points mais l'épreuve était très rapide. On devait utiliser souvent la cinquième. Pourtant j'avais mes pneus neufs. Pignard m'avait dit : « Avec ces pneus tu peux passer à fond le premier virage ». Un peu timide tout de même j'avais assuré le coup tout en mettant plus de 6" à Lecomte. Lors de la seconde montée ma Marcadier a pris feu, les fils des « stop » ayant provoqué un court-circuit. Avec ces pneus j'aurais pu certainement améliorer. Je ne regrettais qu'une seule chose : ne pas les avoir achetés plus tôt.

Il fallait que je gagne à tout prix au Buisson pour pouvoir m'inscrire à Sainte-Anne. Cette épreuve est très pentue et très étroite. Les ravins ne sont qu'à peine dissimulés par des parapets symboliques. Lecomte n'était pas là le jour de l'épreuve. En terminant premier de classe et troisième de groupe je prends les quelques points qui me manquaient pour devancer au championnat toutes les 1 300.

Cette fin de saison fût vraiment éprouvante (pour le porte-monnaie en particulier) mais je pense sincèrement que cette lutte est le véritable reflet de ce que doit être le sport en général et le sport automobile en particulier. Aujourd'hui je m'inquiète un peu sur l'avenir proche. Peut-être vais-je garder ma voiture si je n'arrive pas à la vendre (20 000 F tout compris) ; peut-être vais-je la

céder. A ce moment-là j'aimerais bien piloter un coupé Barzoï dans les rallies que j'aime : Mont-Blanc, Vercors, Charbonnières, ronde sur la Neige... etc.

Si je garde ma barquette j'envisage de monter un 1600 Alfa. Mais je suis encore dérouter par les nouveaux règlements qui vont prendre effet cette année. J'ai calculé que la saison de côte en championnat m'imposera le double de frais que cette saison passée. Il faudra courir aux quatre coins de la France. Et puis il y a le contrôle du poids des voitures. Sera-t-il bien fait et comment ? Que de problèmes et de réclamations en perspective !

Bien sûr j'aimerais trouver un peu d'argent. Pour la saison passée je n'ai eu aucun support publicitaire. Il me manque le « nerf de la guerre » pour en chercher. Pourtant je ne désespère pas et je ne suis pas prêt d'abandonner ce sport qui me donne tant de joie, d'autant plus que mon épouse et même ma fille m'encouragent vivement ».

Christian Rigollet

Bilan

*Investissement :

Entretien véhicule	
tracteur	1 205 F.
Engagements	3 485 F.
Préparation voiture,	
entretien	1 100 F.
Pneumatiques	2 400 F.
Plaquettes, amortisseurs,	
train avant, train arrière	350 F.
Essence et mazout	
(tracteur)	2 000 F.
Déplacements : hôtel	
et repas (un seul séjour)	150 F.
Total	10 735 F.

*Gains :

Prix	7 420 F.
Prime	100 F.
Challenge écurie	
Luisandre (estimation)	1 500 F.
Total	9 120 F.

A la course de côte de Boyeux-Saint-Jérôme.

