



COMMUNIQUE DE PRESSE

Le GRAFF champion de France GT3

Pour sa première année en GT, le GRAFF remporte le titre français par équipes, la 2^e place du classement pilotes et la 3^e place du championnat européen FIA-GT. Malgré ces motifs de satisfaction, Jean-Philippe GRAND, le team-manager, tient à faire le point sur les carences inacceptables du championnat de France : l'inégalité des pneumatiques, l'iniquité du calcul des balances de performances, un calendrier indigne de ce championnat.

- Vous étiez très abattu après l'incroyable scénario de Magny-Cours...

Perdre sportivement ne me gêne pas et trente-cinq ans de sport auto m'ont appris à surmonter la défaite, mais je n'admets pas la façon dont nous avons été lésés. Les règles d'équité sportive n'ont pas été respectées ; je me faisais une autre idée de ce championnat...

- Quelle est votre analyse sur le problème des pneumatiques ?

Pour une parfaite égalité, TOUTES les équipes auraient dû disposer des mêmes pneumatiques pluie, ce qui n'était pas le cas. Malgré mes demandes plusieurs fois formulées, nous disposions d'enveloppes anciennes (P2A) face à toutes les autres équipes disposant de pneus plus récents (P2F) et plus performants. Les instances fédérales étaient au courant, le fournisseur de pneus aussi, mais il n'avait pas fabriqué de nouveaux pneus pour l'avant des Corvette. Ce qui explique nos places catastrophiques sur les grilles de départ des deux courses.

- Pourtant les autos du GRAFF ont toujours été performantes sous la pluie...

Absolument, et je rappelle notre double victoire cette année en FIA-GT à Brno dans ces mêmes conditions. Nous disposons de réglages performants, mais ceux-ci ne peuvent bien sûr pas compenser l'absence de pneus efficaces.

Une réflexion à mener
des solutions à trouver

- Est-ce votre seul grief après cette fin de saison ubuesque ?

Je ne partage pas la justesse du mode de calcul des balances de performances. Elles doivent là encore garantir une équité sportive entre les voitures, mais sans niveler les différences entre les pilotes, ce qui n'a pas été le cas ! Cette année, ce sont les plus performants qui ont été sanctionnés par du poids supplémentaire et des brides de plus en plus réduites. Je rappelle que nous avons connu pas moins de 22 modifications de ces paramètres sur l'ensemble du plateau. Le public n'y comprend rien, les media à peine et les teams doivent sans arrêt s'adapter. Pour notre part, nous avons été pénalisés jusqu'à 40 kg de lest supplémentaire et perdu jusqu'à 70 CV ! Ce mode de calcul fait la place plus à la stratégie qu'au sport.

- Que pensez-vous du calendrier ?

Là encore, il n'est pas satisfaisant. Comment expliquer aux différents constructeurs engagés que le tournant du championnat (épreuve de deux heures avec double attribution de points) se soit déroulé confidentiellement à Magny-Cours en semaine dans le cadre du club Porsche ? C'est indigne d'un championnat GT et du plateau engagé. De même à Albi, la présence d'un public nombreux ne doit pas occulter les impératifs de sécurité. Ce circuit, un aéroport aménagé, impose d'énormes contraintes au niveau du freinage qu'aucune GT de 600 CV, équipée de disques de freins acier, n'est capable de supporter (par tour, quatre très gros freinages au dessus de 200 km/heure). Ce qui explique l'hécatombe d'abandons avec seulement la moitié des voitures à l'arrivée. C'est miracle qu'il n'y ait pas eu d'accident grave et je rappelle la sortie de route de l'un de nos pilotes, Gérard Tonelli, disque de frein cassé à très haute vitesse. Il a eu beaucoup de chance et la FFSA doit mener une vraie réflexion à ce sujet.

Un rendez-vous demandé
au président Deschaux

- Etes-vous satisfait de l'organisation de ce championnat ?

Il est toujours facile de critiquer, mais force est de constater que le championnat de France n'est pas géré avec le même degré de professionnalisme que celui des pilotes et des constructeurs engagés. C'est dommageable pour une confrontation aussi huppée avec pas moins de 11 marques différentes. Cette situation n'est pas sans rappeler le Supertourisme dans les années 90-95 : un superbe concept qui s'est délité. A l'issue de cette saison, une grande majorité des participants n'est absolument pas satisfaite. C'est un signe qui ne trompe pas. J'encourage les organisateurs comme la fédération à se remettre en question comme nous le faisons chaque année.

- *Que préconisez-vous comme solutions ?*

Pour le calcul de balances de performances, il faut d'une part envisager un travail commun avec la FIA afin d'établir un règlement unique en Europe, d'autre part tester inopinément au lendemain d'une course chaque modèle par un pilote extérieur choisi par la fédération.

Concernant le calendrier, il est indispensable de prendre en compte les problèmes de sécurité posés par des autos de 600 CV, dotés de freins proches de la série. Un tel championnat doit pouvoir se dérouler sur les plus beaux circuits français comme le Paul Ricard ou le Bugatti. Afin d'éviter les errements de Magny-Cours cette année fin août, il est nécessaire de programmer une épreuve optionnelle de qualité.

Enfin, le règlement doit être respecté scrupuleusement et les organisateurs doivent veiller à la plus stricte équité sportive en encadrant équipementiers et fournisseurs techniques.

C'est pour m'exprimer sur tous ces points que j'ai demandé une entrevue avec le président de la FFSA, Nicolas Deschaux.

Pour le Graff, c'est clair : rien ne sera plus comme avant. Nous serons prêts à engager en 2011 deux Mercedes SLS AMG avec deux équipages rapides, mais pas question de signer avant d'avoir examiné attentivement le règlement.