

Début de la Course 1 de Lédénon,
Soheil attaque HELARY à l'intérieur au Virage du Pont,
DAYRAUT est en embuscade.



Soheil AYARI

> Dans la Course

**Journal n°61
Mai 2004**

Courses Supertourisme Lédénon

Nouveau week-end faste pour Soheil, qui disputait les 1^{er} et 2 mai sur le circuit de Lédénon le second meeting de Supertourisme. Victoire le samedi et 3^e place le dimanche après avoir mené les débats malgré 50 kg de lest, le pilote Peugeot Sport est plus que jamais leader de la catégorie !

Cinq jours après ses essais préliminaires des 24 Heures du Mans, le pilote d'Aix-les-Bains sautait dans le baquet de sa Peugeot 406 Silhouette pour le deuxième meeting de la saison, non sans être passé entre-temps par le circuit du Val de Vienne pour une courte séance d'essais. A l'occasion de cette dernière sortie au volant du châssis 2003 (la version 2004 arrivera à Pau), le week-end commençait par les 45' d'essais libres du vendredi, à l'issue desquels Soheil réalisait le second chrono en « vieux pneus » à 2/10^e de DAYRAUT.



Le temps nuageux de cette journée s'effaçait le lendemain pour offrir un 1^{er} mai radieux. Les qualifications permettaient à HELARY de s'exprimer en signant la pole position, 1/10^e devant DAYRAUT et 4 devant Soheil. Qu'à cela ne tienne, le pilote de la Peugeot 406 n° 9 montrait qu'il tenait à rester le patron de ce début de championnat. Son départ était parfait, puisqu'il débordait après seulement quelques mètres l'Opel de DAYRAUT. Les trois pilotes ne se lâchaient pas d'un pouce durant les cinq boucles suivantes, offrant un fantastique chassé-croisé aux spectateurs massés autour du circuit.

Sous la menace de plus en plus pressante de DAYRAUT, Soheil portait une attaque sur son équipier dans le Virage du Pont, une portion du tracé où l'Aixois sévit depuis ses débuts en Supertourisme (2002) ! Un dépassement viril et propre, synonyme de leadership pour le pilote Peugeot Sport. Mais loin de s'envoler, Soheil restait sous la menace de DAYRAUT et d'HELARY, collés à lui comme des sangsues. Sa bonne étoile ne le quittait pas puisqu'un tour plus loin la voiture de DAYRAUT cassait une durite d'eau, emmenant dans son abandon la Peugeot qui glissait sur le liquide laissé par l'Opel. C'est donc en solitaire que Soheil bouclait ses dix derniers tours de course... de quoi presque regretter que la lutte entre les trois pilotes n'ait pas continué un peu plus longtemps !

« J'ai pris un plaisir incroyable dans les premiers tours de course avec Eric et Jean-Philippe ! C'était clean et agressif en même temps ! DAYRAUT m'a mis une pression de tous les instants en début de course. Je suis resté concentré ensuite pour ne pas commettre d'erreur dans les deux derniers tiers de course, où j'étais seul en tête. » Soheil connaissait malgré tout une petite frayeur dans sa route vers la victoire lorsqu'il partait en tête à queue un tour après l'abandon de DAYRAUT, sur l'eau de l'Opel, heureusement répandue dans un virage lent.

Henri PESCAROLO et Soheil
à l'arrivée de la Course 1.



Samedi 1^{er} mai, Essais 1 :

- 1. Eric HELARY (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) 1'25"624
- 2. Jean-Philippe DAYRAUT (Opel Astra/Team Tarres) 1'25"786
- 3. Soheil AYARI (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) 1'26"050
- 4. Julien GILBERT (Seat Cordoba/ AB Sport Auto) 1'26"633
- 5. Robin LONGECHAL (Peugeot 406/Gémo Sport) 1'26"838
- 6. Eric DEBARD (Peugeot 406/ Solution F) 1'27"684

Course 1 :

- 1. Soheil AYARI (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) les 18 tours en 26'21"973
- 2. Robin LONGECHAL (Peugeot 406/ Team Gémo Sport) à 30"845
- 3. Julien GILBERT (Seat Cordoba/ AB Sport Auto) à 42"571
- 4. Bruno BAZAUD (Peugeot 406/BBR) à 43"543
- 5. Eric DEBARD (Peugeot 406/ Solution F) à 45"250
- 6. Thierry GAYRAL (BMW M3/ Muratet Sport) à 1'12"398

Meilleur tour en course :
Eric HELARY en 1'25"854

Dimanche 2 mai, Essais 2 :

- 1. Eric HELARY (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) 1'24"998
- 2. Jean-Philippe DAYRAUT (Opel Astra/ Team Tarres) 1'25"136
- 3. Soheil AYARI (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) 1'25"368
- 4. Julien GILBERT (Seat Cordoba/ AB Sport Auto) 1'26"211
- 5. Robin LONGECHAL (Peugeot 406/ Gémo Sport) 1'27"063
- 6. Bruno BAZAUD (Peugeot 406/BBR) 1'27"591

Course 2 :

- 1. William DAVID (Peugeot 406/ Team Mach Racing) les 18 tours en 29'17"818
- 2. Eric HELARY (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) à 2"970
- 3. Soheil AYARI (Peugeot 406/ Team Pescarolo Sport) à 3"695
- 4. Julien GILBERT (Seat Cordoba/ AB Sport Auto) à 29"414
- 5. Jérémy TOTI (Seat Cordoba/ AB Sport Auto) à 50"069
- 6. Eric DEBARD (Peugeot 406/Solution F) à 55"172

Meilleur tour en course :
William DAVID en 1'30"116

Classement après les 4 premières manches du championnat Supertourisme 2004 :

- 1. Soheil AYARI : 75 points
- 2. William DAVID : 62 points
- 3. Julien GILBERT : 46 points
- 4. Eric HELARY : 41 points
- 5. Eric DEBARD : 27 points
- 6. Jean-Philippe DAYRAUT : 16 points

Prochaine épreuve :

Pau (64), du 29 au 31 mai (Pentecôte), 5^e et 6^e manches du championnat.

3 courses, 3 victoires, Soheil comptait bien poursuivre sur cette lancée exceptionnelle. Un défi rendu quasiment impossible suite à la récente décision de la FFSA de remettre en vigueur la règle du lest, tout en l'allégeant un peu. Désormais, le handicap subit par les deux premiers de chaque épreuve n'a qu'une incidence d'une course. Exemple : le pilote qui gagne puis termine 2^e ne souffrira pour la course suivante que du lest de sa 2^e place (soit 20 kg). Disputés avec 50 kg supplémentaires, les chronos du dimanche offraient malgré tout la 3^e place à Soheil, à seulement 4/10^e du poleman HELARY. « *Nous avons encore amélioré la voiture depuis hier. Je suis très satisfait de mon temps.* » déclarait Soheil.

La pluie s'invitait pendant le déjeuner, et pilotes et ingénieurs regagnaient en urgence leurs salles de réunion pour déterminer les réglages adaptés, et les choix de pneus. L'orage cessait une demi-heure avant le départ, rendant les choix encore plus difficiles. L'ensemble du plateau à l'exception de deux voitures choisissait les gommes « pluie »... Soheil prenait à nouveau un envol parfait, mais ne parvenait pas à répéter son coup de la veille et restait 3^e. Blotti dans l'aileron de DAYRAUT, il profitait à fond du phénomène d'aspiration et de l'efficacité de son moteur Peugeot V6 préparé par SODEMO pour rester au contact de l'Opel. Au 4^e tour, il trouvait l'ouverture au freinage de la Cuvette après avoir passé toute la ligne droite en descente côte à côte avec DAYRAUT. A l'intérieur mais un peu long au freinage, l'Opel touchait la Peugeot et restait sur le carreau. Au prix d'un pilotage « à 105% », Soheil parvenait à faire la jonction avec HELARY le leader. En pneus pluie sur une piste s'asséchant, les deux pilotes Peugeot pilotaient sur des œufs. S'appliquant pour ressortir au mieux des virages et tenter d'effacer le handicap de son lest, Soheil profitait même d'un petit trou de souris à



Malgré ses 50 kg. de lest, Soheil aura réussi à passer de la 3^e à la 1^{ère} place... pendant quelques tours.

l'entrée du Triple Gauche pour s'emparer de la tête au 8^e tour. Il s'accrochait à sa position cinq boucles durant, malgré la pression permanente d'HELARY. Celui-ci reprenait son bien à quatre tours de la fin, et les deux Peugeot officielles du team Pescarolo Sport semblaient bien parties pour un nouveau doublé après celui de la Course 1 de Nogaro. Mais c'était sans compter sur le choix tactique osé mais payant de l'équipe Mach Racing et de la Peugeot 406 de William DAVID, en délicatesse en début de course car chaussée de pneus slick, mais plus rapide de 8" que les Peugeot de tête dans les derniers tours ! DAVID dépassait sans coup férir ses deux derniers adversaires dans l'ultime tour, achevant le scénario d'une course qui fut palpitante de bout en bout pour les 15 000 spectateurs présents.

« Cette course a été extraordinaire ! Chaque tour était un vrai bonheur, et ma voiture était parfaitement réglée ! Je suis allé jusqu'au bout de mes gommes, et mon résultat est logique avec 50 kg de lest. Je ne suis pas mécontent d'avoir pu mener quelques tours malgré ce handicap, d'autant que notre bagarre avec Eric était très amusante ! En nous élançant en tête, nous ne pouvions prendre le risque de ne pas opter pour les pneus pluie. Le ciel était très menaçant et la piste encore humide. Je n'aurai pas de lest à Pau le week-end de la Pentecôte... »



Peut-être la relève !

Soheil et COLLARD 4^{es} des 1000 km. de Monza

Programmés deux semaines après les essais préliminaires des 24 Heures du Mans, les 1000 km de Monza donnaient le début mai le coup d'envoi du nouveau Championnat Le Mans Endurance Series. Une manche d'ouverture à succès puisque 45 des 52 futurs concurrents des 24 Heures répondaient présents à l'appel. Circuit ultra-rapide, nombreuses chicanes et courbes à forts appuis aérodynamiques, délai suffisant avant le grand rendez-vous de mi-juin pour peaufiner sa copie... ou réparer une éventuelle sortie de piste, Monza était l'occasion idéale pour tester grandeur nature mécaniques, équipes et pilotes, et avoir une idée encore plus précise de la hiérarchie de la « planète Endurance ».

Pour Pescarolo Sport et ses deux pilotes (issus chacun d'un des futurs équipages du Mans), le choix avait été fait de travailler en priorité sur les réglages du Mans, même s'il s'avérait que ceux adaptés à Monza nécessitaient d'être légèrement différents. Un choix d'expérience provenant d'Henri PESCAROLO, car les occasions de rouler autant durant un week-end de course ne s'offriront ensuite plus jusqu'au Mans. 2 x 45' d'essais libres le vendredi 7 mai dont la séance du matin disputée sur piste humide, 2 x 45' d'essais qualificatifs le samedi 8, un warm-up de 20' et une course d'environ 5h20' le dimanche 9, soit autant de temps pour améliorer les réglages de la Pescarolo-Judd (le châssis a récemment reçu l'appellation « Pescarolo », en raison des nombreuses modifications apportées par l'équipe au châssis Courage C60). « *Nous avons choisi de mettre la configuration aéro du Mans, c'est-à-dire très peu chargé en appuis. Si nous avons voulu réglé spécifiquement pour Monza, nous aurions davantage chargé l'auto... mais aurions surtout manqué une belle occasion d'améliorer les réglages pour les 24 Heures.* » expliquait Soheil. Aux essais, la N° 17 signait dans ces conditions le 8^e temps, à 2" de l'Audi de pole. Soheil et COLLARD se partageaient les roulages, faisant tout deux preuve d'une belle complicité, tant technique qu'humaine.

C'est COLLARD qui prenait le départ, réalisant les deux premiers relais (environ 53' chacun), passant le volant à Soheil qui s'élançait pour un triple relais. La consigne pour les deux équipiers était de s'entraîner en adoptant un « pilotage de 24 Heures », c'est-à-dire ne pas partir pour une course sprint, par exemple en n'escaladant pas les vibreurs meurtriers de Monza. Un exercice que nombre d'adversaires firent... et restèrent sur le carreau ! Profitant pleinement du rythme soutenu et de la fiabilité de l'auto, COLLARD bouclait les deux derniers relais et terminait à la 4^e place finale. Une belle performance même si les trois Audi de tête faisaient étalage de leur rapidité et de leur solidité. Connaissant sur le bout des ongles les réglages et la robustesse de leur proto, les pilotes Audi y sont allés de bon cœur et la voiture a tenu bon. « *En ce qui nous concerne, la stratégie choisie était exactement ce qu'il fallait faire ! Tout en continuant la mise au point de l'auto commencée lors des Préliminaires du Mans, nous en savons maintenant beaucoup plus sur sa fiabilité et sur le moteur Judd. Nous sommes fin prêts pour Le Mans !* » déclarait un Soheil ravi d'avoir fait partie de cette belle préparation aux 24 Heures.

Derniers préparatifs pour Soheil avant les 24 Heures du Mans...



Les partenaires techniques de Soheil...

