

UN PILOTE DANS UNE TEMPETE

Raconté par Gaël , le pilote:

La rencontre

Le contact avec la lister s'est fait fin mars 2005 à Magny cours.

C'était la double rencontre de la voiture et de mon co-équipier Iradj Alexander pilote pro suisse- italien (essayeur officiel Ferrari - Maserati. c'est lui qui a notamment mis au point la Maserati MC12 de course. Ancien pilote de monoplace qui s'est expatrié plusieurs années aux US). Ce jour là à Magny était présent aussi l'équipe Lister du FIA pour des essais communs. Les conditions climatiques étaient déplorables : fortes humidité, T° autour de 3°C. Il tombait même un petit grésil.



Le premier en piste fut logiquement Iradj. Après un seul tour, ce dernier rentre au pas dans les stands pour demander expressément de débrancher toutes barres anti roulis. Suivirent quelques tours bien lents et passage de témoin. A mon tour de m'introduire dans le cockpit de l'auto.

Ambiance intérieur : comme toute anglaise qui se respecte, on entre par la porte droite pour s'installer dans un baquet très étroit car l'auto avait été pensé pour la meilleure répartition des masses (moteur centrale avant avec 6 des 12 cyl en partie dans l'habitacle, une fois la mécanique installée dans la voiture, les anglais ont dû subitement réaliser qu'il fallait aussi y mettre un pilote !). Bref, ce baquet n'avait pas pour seule contrainte sa géométrie mais aussi sa position dans l'espace. Le peu de volume fonctionnel alloué au pilote lui imposait de ne pas être dans l'alignement de la voiture. Et pour finir, la visibilité de la route depuis l'auto est assez proche de celle que qu'on peut imaginer d'un AMX30.



Passé ces considérations de confort personnel, mise en route. Le 12 cyl assez docile (compte tenu de sa belle régularité cyclique) et peu inerte (c'est tout de même un moteur de course) se stabilise facilement sur un régime de ralenti assez bas. La réponse à l'accélération est plus délicate, la faute à une dureté de pédale excessive. On m'explique que les ressorts de rappel sont très tarés car leur retour d'expérience a montré qu'à faible charge l'effort de la dépression pouvait être supérieur sur l'effort de commande. Bref, un effort de rappel extrême, ce n'est pas toujours terrible pour le dosage sous la pluie;

Avant de partir, ce sont les dernières recommandations en anglais des mécanos sur les commandes de conduite puis viennent celles d'Iradj qui sont simples mais finalement pas très claires : "tu n'accélères pas !!!". Comment interpréter un tel message ?



Monsieur Laurence PEARCE , le propriétaire de LISTER

Malgré l'embrayage carbone, le décollage se fait aussi facilement qu'avec mon HDI personnel. Je quitte gentiment la piste pour rejoindre la piste. Je me décide à m'élancer et là surprise, une dérobade injustifiée de l'arrière me surprend. L'accélération était pourtant aussi faible que les relances qu'on pu ressentir des propriétaires de 605 diesel atmosphérique ! Maintenant, le message d'Iradj "était beaucoup mieux compris ! Ma petite expérience du rallye et du Monte-Carlo sous la neige m'a bien servi pour enchaîner les quelques tours qui on suivi et pour accepter un 360° en fin de session. je l'ai d'autant plus facilement accepté qu'aucun des pilotes en piste n'a pu l'éviter ce 360°: la palme à un pilote anglais qui l'a réalisé en pleine ligne droite sans rien touché !

bilan de ce premier contact : la voiture dispose :

d'un train avant hyper incisif (cela change de la VIPER),

un grip sur route mouillée inférieur à une WRC sur la neige (cela change aussi de la Viper qui est dans ce domaine une référence, nos temps à Dijon et à Magny-cours d'Antony Beltoise et moi ne sont toujours pas battus) : j'ai trouvé beaucoup d'explications, mais les corrections ne pouvaient pas être envisageable sans un travail de développement conséquent; la lister est une auto infiniment plus rigide que toute celles que j'avais pu conduire jusque là (Ferrari 355, 360, Maranello, Viper). Cette lister était aussi assez légère 1150kg. Les couples ressort amortisseur disponibles ne compensaient en rien cette raideur extrême du châssis. En dernier recours, le pneumatique aurait pu sauver la situation. Mais là aussi, impossible de compter sur la fourniture unique et imposée de Pirelli pour espérer obtenir satisfaction; les pneus disponibles disposait d'une carcasse elle aussi trop raide incapable de se déformer sous la charge. Le pneu ne travaillait pas du tout, donc refusait de monter en T°. Seul Dunlop avait consenti pour la voiture FIA une monte spécifique pour répondre aux attentes du pilote. Mais les pilotes FIA me confirmait que ce n'était pas non plus le Nirvana. Maintenant il nous restait à faire des incantations pour espérer une saison "sèche".

L'écurie ou le team RED RACING

je me suis engagé dans ce projet avec le Red Racing car je venais d'une saison pleine avec eux sur une VIPER; Ces derniers s'étaient aussi engagés dans l'aventure car ils avaient négocié avec Lister un contrat de partenariat où Lister apporter un soutien technique. Ce que le Red Racing avait négligé, c'était l'attitude des autres concurrents qui voyaient dans cette auto une concurrente de choix. Le Red Racing aurait dû avant l'achat de l'auto s'assurer et verrouiller avec la fédération Française la pérennité de la définition retenue pour l'inscription dans le championnat français. C'est un peu compliqué, mais dès la première course, alors que nous découvrons la voiture et nous n'avions encore rien montré, par principe de précaution, plusieurs concurrents ont sollicité la fédération pour nous plomber les ailes avant même que nous ayons tenté de décoller. Dès la seconde course, on récupérait un lest supplémentaire et aileron AR plus court (donc de définition différente que le FIA, un comble !).

Malgré cela, rapidement, nous avons pu prendre la mesure l'auto et obtenir la victoire sur un circuit atypique : circuit en ville de PAU.

Course Nogaro , mars 2005

Résultats = course 1 : 36 ; course 2 : 10

La première course de Nogaro était la phase de découverte de l'auto après un court galop d'essai à Magny cours dans des conditions dantesque. je ne me souviens pas du résultats car ce 'était pas un podium. mais notre première prestation avait largement alimenté la polémique au sein du paddock car d'emblée, nous avions déjà montré certaines dispositions ...



Par superstition , les couleurs d'origines de la Storm reviendront.

Course de Ledenon , avril 2005

Résultats = course 1 : 8 ; course 2:non partant

La seconde course fut plus difficile sur Ledenon, le meeting se déroula sous la pluie : notre objectif était simple : rester sur la route, tant les difficultés de motricité et de grip avant étaient grande. Nous étions incapable de faire monter les pneumatiques en température. J'ai déjà évoqué ce problème lié à la raideur châssis et carcasse pneumatique. une illustration cuisant de ses problèmes : même un passage de rapport en ligne était un risque important de perte d'adhérence. la course de Pau allait malgré tout nous rassurer rapidement sur le choix de la voiture.

Course à PAU , mai 2005

Résultats = course 1 : 1 ; course 2 :6

L'aventure sur ce circuit avait pourtant mal commencé, car la première séance d'essai libre s'était limitée à un demi-tour de circuit. Au delà du fait que le circuit est tracé en plein cœur de la belle ville de PAU, il regroupe les 2 virages "extrêmes" du championnat de France : le virage le plus lent et le virage le plus rapide du championnat.

C'est bien le virage le plus lent qui nous causa le plus de soucis : le rayon de braquage de notre auto était trop faible pour le franchir. Après contact auprès de l'usine entre les 2 séances, nous avons en main une solution technique sur la crémaillère. Ainsi désormais le rayon de braquage serait différent entre virage à droite et virage à gauche!

La seconde séance ne soldait avec une nouvelle difficulté : perte de l'embrayage.

Nous abordions donc la séance qualification le lendemain avec peu de roulage accumulé la veille.

Malgré cela j'obtenais une place sur la première ligne mais en seconde position à côté du champion de France en titre (à l'époque sur Viper). Cette belle satisfaction après nos déboires de la veille était redoublée avec l'annonce d'un record en GT sur la vitesse de passage dans le virage devant les stands (haut lieu du circuit Pau) : j'obtenais la vitesse de 211 km/h précisément (en ville s'il vous plait).



En course, cela se déroula dans les meilleures conditions : un premier relais dans le pare-choc du premier, mais le circuit en ville ne permet pas les dépassements des autres circuits. Nous avons convenu d'une stratégie qui s'avéra payante : je devais absolument suivre le train tout en préservant mes pneus, le second relais serait forcément à notre avantage car la VIPER avait déjà la réputation d'user d'avantage ses pneus que nous. Cela se déroula comme prévu, la VIPER fut à l'agonie en fin de course, et au prix d'un dépassement audacieux en fin de second relais, mon co-équipier s'empara de la première place pour ne plus la quitter. Ce fut la première et dernière victoire d'une lister en Championnat de France.

Course de Dijon , mai 2005

Résultats = course 1 : 6 ; course 2 : 3

La suite fut moins heureuse : une troisième place fut obtenue à DIJON. Un bon résultat mais pas à la hauteur de nos espérances car j'avais signé là-bas la première pôle avec la Lister.

Paradoxalement, la course suivante de Dijon était pour moi une plus grande satisfaction que celle de PAU, puisque j'obtenais la première pôle avec cette auto. Et je percevais à cette occasion l'intérêt d'un conduite à droite sur un circuit rapide en sens horaire : étant placé sur le petit rayon des virage rapides, l'effet centripète est moins fort. Avant le départ de la course, je profitais du tour de chauffe pour solliciter à maximum les pneus (la mise en T) étant beaucoup plus lente que sur une Viper.

Malgré cela, dès l'accélération au départ, je n'avais pas la réponse en grip optimal du train AR, aussi je décidais de prendre un départ très prudent, au risque de ralentir mes poursuivants, dont un allemand très incisif sur une Ferrari Maranello. Les 2 premiers tours furent très chaud pour maintenir ma position, c'est là qu'un peu d'expérience profite tout en restant très gentlemen dans le comportement sur la piste. Mais le grip s'installaient progressivement, je retrouvais mes repères de freinage, de point de braquage et d'accélération et je reprenais un petit matelas de quelques sec que je ne quittais plus jusqu'au changement de pilote. le second relais se passait sans encombre jusqu'à un crash entre poursuivant qui déclenchait la sortie du safety car. là sonnait le glas de notre belle prestation, mon co-équipier au tour suivant roulait sur les débris et crevait. un passage obligé par les stands ruinait nos espoirs de victoire et de podium.

la seconde course allait nous permettre de sauver le WE. Un départ en seconde ligne, un premier relais rapide de mon co-équipier, mais au prix de freinage plus que limite avec des pneus plus vraiment en état pour faire le second relais. je ne reviendrai pas sur l'histoire de la laisse du chien pour maintenir le support AR moteur, j'étais trop préoccupé en course pour maintenir une position de qui devait m'amener sur le podium. Mais la voiture devenait impossible à conduire, avec des pneus carrés, les vibrations dans l'habitacle étaient telles que je ne pouvais plus lire les informations au dashboard (tableau de bord). C'était une vraie frustration, car devant moi au passage du relais pilote, démarrer Jabouille (co-équipier de A. PROST) avec la Viper et je me savais plus rapide que lui avec la lister. Mais dans ces conditions, je me devais de le laisser partir et surtout de surveiller mes arrières. Lorsque la course fut terminée, j'avais tout de même la satisfaction de partager le podium avec 2 super champions de F1. je ne savais pas à l'époque que l'un 2 allait devenir mon futur patron de l'équipe MORGAN de cette année en FIA GT3. le monde du sport auto est tout petit ... côté Lister, le constat était sans appel : les fibres de la carcasse émergeait des pneus AV. Il ne fallait pas faire ce jour le tour de trop ...

Course d'Albi , sept 2005

Non partant

La course de Albi sonnait le glas de la saison sur cette auto, car mon co-équipier pulvérisait dès les essais qualificatifs la LISTER contre une Viper au ralenti en bord de piste alors qu'il se trouvait à plus de 200km/h. une stupide incompréhension entre les 2 pilotes stoppait nette notre aventure.

Mon co-équipier remerciait alors la conduite à droite, car la voiture était désormais méconnaissable côté gauche.



A vous de faire jouer votre imagination.

Un petit aperçu des qualités et défauts de la voiture :

Sa structure mixte de carbone et d'aluminium en fait une voiture particulièrement rigide : avantage , son comportement sur le sec et sur très bon revêtement. Dans ces conditions, on a affaire à l'efficacité d'un petit proto. les conditions de roulage se gâtent dès que le bitume se transforme en bitume irrégulier : les suspensions particulièrement sèche ne filtre plus rien, c'est alors le corps qui restitue toute l'énergie des accélérations verticales. anecdote : je me suis vu lâcher la pédale d'accélération à plusieurs reprises dans les courbes rapides mais très accidentées alors de DIJON. les acquisitions embraquées le montraient parfaitement , les pics de débattement suspension renvoyés par le capteur de suspension étaient parfaitement synchrones avec les pertes d'ouverture papillon moteur. Autre grief lié à la rigidité châssis et une gamme d'amortisseur et barre anti roulis pas assez étendue : le comportement sous la pluie.



Le train AR doit parler pour les connaisseurs

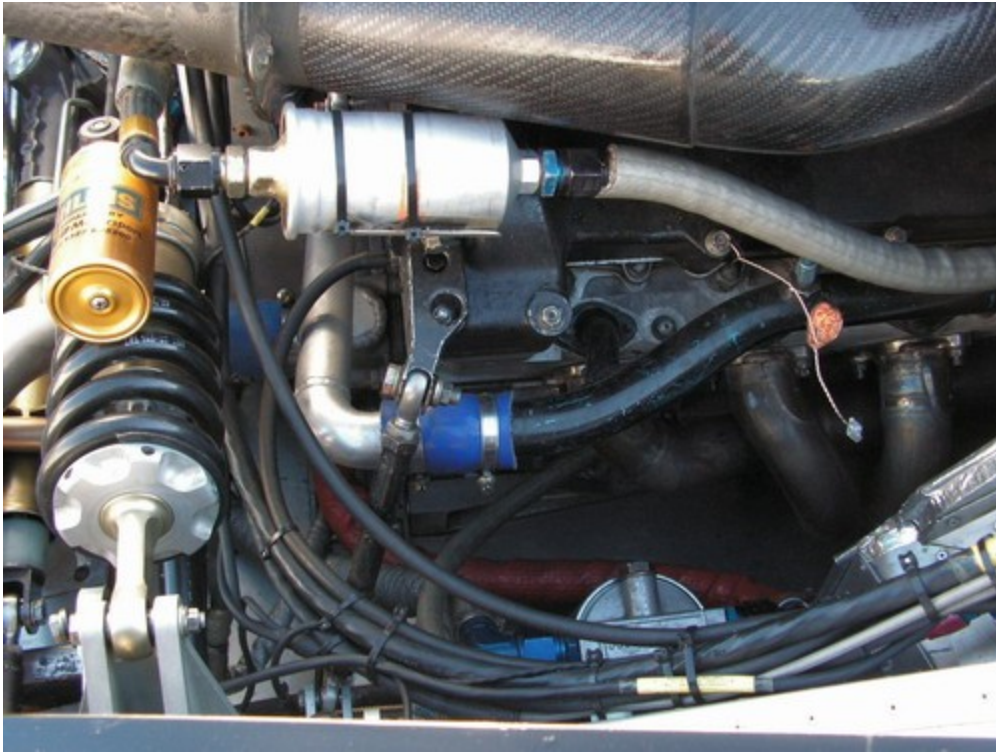
Nous savions les pneumatiques imposés en championnat de France inadaptés en carcasse . mais là, cela devenait rapidement du rodéo ou plutôt pour ne rien abîmer un exercice de concentration maximale. Là où on jouait la pôle sur le sec, on en menait pas large sous le mouillé. Et pourtant, je pense avoir un bagage non négligeable de roulage en conditions difficiles . Mais il était vraiment très difficile de faire chauffer le pneumatique pour une bonne exploitation. Il manquait sur ce type de condition un vrai travail de développement. l'argent et le temps nous ont manqués.

Lister avait poussé l'allégement de la voiture à l'extrême , tout était dimensionné dans la structure : ainsi les supports moteur (rigide) avait une durée de vie maximale. nous l'avions appris que trop tard. la course de DIJON s'était soldée le dimanche par un podium. mais à l'exception des pilotes et de l'équipe technique, personne n'a su qu'à quelques minutes du départ nous compensions in extrémis la fissure du support arrière moteur par un soutien réalisé dans une laisse métallique pour chien, certes solide mais pas vraiment imaginée pour cette application !!!

Avec le recul , je me dis que nous étions un peu fou, car si le moteur avait basculé en course, l'arbre moteur (qui tourne à la vitesse du moteur !!!, car la BV était à l'arrière de la voiture) , qui était tout de même très proche des pilotes, aurait pu faire des dégâts. Et ce n'est peut être pas l'en capsulage carbone qui l'aurait arrêté.

Tout était pensé pour la course, mais pas pour le confort du pilote. Quand je pense confort , je pense à 4 sens :

- l'ouïe, s'agissant d'un V12, était mis à mal mais ce n'était pas trop désagréable. la régularité cyclique d'un V12 reste quelque chose de mélodieux.



Une autre vue de la suspension et le moteur qui paraît bien petit!

- l'odorat : toutes les odeurs remontaient dans la caisse, les petites fuites de liquides éventuelles (remplissage carburant, petite fuite d'huile du blow-by,) comme l'odeur d'un blocage non voulu d'un pneumatique.
- la vue : mini de visibilité accordée pour le pilote : très difficile de "lire " dans les petits rétro extérieurs. en vue avant, cela ressemble à une meurtrière, en effet quelques obstacles pour projeter son regard loin sur la piste : le bossage du collecteur d'admission du V12, les bossages des ailes se conjuguent avec une position de conduite au ras du sol pour maîtriser la hauteur du Centre De Gravité.
- le toucher- le ressenti : s'agissant d'un vraie auto de course, chaque sollicitation sur une fonction se traduit par un effet immédiat : aucun filtrage sur la direction, la boîte, les freins, l'accélération, la suspension. ces caractéristiques en font une voiture difficile d'accès. les erreurs de jugements (un dégressif au freinage mal maîtrisé, un talon-pointe maladroit en phase de décélération, une remise en charge de moteur prématurée, un angle de braquage trop important sous charge) seront toujours sévèrement sanctionnées. mais lorsque les opérations s'enchaînent sans difficulté, que le rythme s'accélère, on accède là à un plaisir difficilement descriptible qui ne peut être ressenti qu'avec une vraie auto de course.

ANNEE 2006

Course Le Mans, Octobre 2006

Résultats = course 1 : 13 ; course 2 :27

C'est à ce moment que j'ai fait la galerie photos visible dans mon site.

ATTENTION , en 2006 une LISTER STORM de Création Autosportif:



REMERCIEMENTS:

- A Gaël , qui sans lui ,il n'y aurait eue ni texte , ni photos , ni de bon souvenirs pour ma part.
- A Red Racing GT , l'équipe pour son accueil et sa patience envers moi et au propriétaire d'avoir eue la très bonne idée d'acheter une LISTER STORM.
- Au photographe Daniel DELIEN.

POUR CONTINUER SUR LA LISTER STORM avec d'autres photos et commentaires:

Le site Web du : [Red Racing](#)

Un article dans l'AUTOHEBDO N° 1301 _1 Août 2001

Site Web de : [Lister Cars](#)

Il existe des miniatures au 1/43 chez Spark et au 1/32 Chez FLY

Le site de la FFSA en : grand tourisme super série FFSA.

Et diverses vidéos sur le net.