

Saison 2020

RAPPEL RÉGIONAL

Rien n'empêche l'organisation de compétition en 2020. Les points marqués par les concurrents seront reportés pour les championnats 2021 afin de conserver un intérêt sportif aux épreuves 2020. Suite à la décision du Comité Directeur Régional qui autorise l'organisation de manifestation, les dates initiales des meetings prévus de septembre à novembre restent d'actualité en fonction des organisateurs respectifs.



CALENDRIER 2020 * AOÛT à NOVEMBRE



AOÛT

22 et 23 – Course de côte de la HARMOYE **Manifestation annulée** option journée open côte moderne et historique sous réserve *

SEPTEMBRE

05 et 06 – Rallye des Côtes de Lumière BEAULIEU sous LA ROCHE

12 et 13 – **Championnat de France** Rallycross de MAYENNE

12 et 13 – **Ultimate Cup Series** LE MANS **Manifestation annulée** (Communiqué Organisateur)

12 et 13 – Autocross et Sprint Car de MONTAUBAN de BRETAGNE **Manifestation annulée** (Communiqué Autocross-ouest du 22 mai)

12 et 13 – Montée Historique de LA POMMERAYE

19 et 20 – **FIA WEC** / 24 HEURES du MANS (Activité du 16 au 20)

19 et 20 – Rallye de la Vie LE POIRÉ sur VIE

26 et 27 – **Championnat de France** Rallycross de KERLABO

26 et 27 – 24 Heures 4L de MONTAUBAN de BRETAGNE **Manifestation reportées aux 10 et 11 octobre**

26 et 27 – Porsche Motorsport Series LE MANS (Roulage uniquement)

OCTOBRE

03 et 04 – Camion-Cross et Sprint Car de SAINT VINCENT des LANDES **Manifestation annulée** (Communiqué OFAC du 4 juillet 2020)

03 et 04 – **Championnat de France** Fol'car de MAYENNE

03 et 04 – Rallye Régional Vendée Atlantique OLLONNE sur MER **Manifestation annulée**

17 et 18 – Motors Cup Circuit Bugatti LE MANS (Activité du 16 au 18)

17 et 18 – Slalom de La FERTÉ BERNARD

17 et 18 – **Championnat de France** Fol'car MAINE LAVARE

23 et 24 – Inter Écuries LE MANS

23 et 24 – Inter Écurie Régularité VHC LE MANS

24 et 25 – Slalom A.C.O LE MANS

NOVEMBRE

07 et 08 – **Championnats de France** et **Championnat d'Europe** 24 HEURES du MANS CAMIONS

13 au 15 – Trophée Tourisme Endurance LE MANS

13 au 15 – **Championnat de France** F4 LE MANS (Communiqué F.F.S.A. du 28 mai 2020)

À noter que le Fol'car Régional de Lavaré s'est déroulé le 19 juillet, première épreuve réellement organisée dans notre Ligue pour cette saison 2020 hors normes (Compte-rendu dans le prochain magazine).

Autocross et Sprint Car de Mauron **Manifestation annulée** (Communiqué OFAC du 4 juillet 2020)

Établi en fonction des communiqués reçus (ffsa.org, ofac.fr, autocross-ouest.fr, club-porsche-france-motorsport.fr, series.ultimatecup.racing et lemans.org) – * contact : Jean-Christophe Henry (jchrist_henry@hotmail.com).

TB – Sport Auto



TB – Sport Auto c'est un couple fort sympathique, Célia Debe (Célia D. Photography) que vous connaissez tous puisqu'elle participe de temps en temps aux magazines en excellente photographe. Célia passe à la vitesse supérieure en devenant une concurrente à part entière. Quant à Benoît Taviaux, son compagnon dans la vie de tous les jours inutile de présenter ce pilote efficace aussi bien en slalom qu'en course de côte.

La crise sanitaire aura mis un frein à leurs envies, gageons que la fin de saison les verra tous deux s'exprimer pleinement, Celia en slalom (La côte semble prévue un peu plus tard) au volant de la Saxo et Benoît en slalom et en côte au volant de la F3.

BPL Magazine vous souhaite le meilleur possible.



Benoît, la Saxo et Célia

Si la première marque Américaine aux 24 Heures du Mans fût Chrysler (1925), l'aventure General Motors débutera elle en 1950 avec Cadillac. Le Circuit de la Sarthe accueillera les premières Corvette dix ans plus tard, en 1960. Une initiative due en grande partie à Briggs CUNNINGHAM qui engagera cette année-là trois des quatre Corvette présentes, la quatrième étant engagée sous les couleurs de l'écurie Camoradi. Une première tentative qui ne passera pas inaperçue puisque si une seule de ces quatre Corvette sera classée, elle le sera dans le top dix. John FITCH et Bob GROSSMAN termineront à la huitième place au général (1er GT 4001-5000). Les deux autres voitures de Cunningham abandonnèrent et celle de Camoradi ne sera pas classée pour distance insuffisante. Une page était ouverte mais il faudra attendre les années 2000 pour voir les Corvette réellement briller sur le Circuit des 24 Heures du Mans.



1960 Corvette première

De la C1 à la C7, tous les types de Corvette auront roulé sur le circuit de la Sarthe avec pour meilleur résultat à ce jour la quatrième place finale acquise par Oliver Gavin, Olivier Beretta et Jan Magnussen sur la C6.R # 64 en 2006. En trente-cinq années de présence, les Corvette seront neuf fois dans le top dix final et auront remporté quatorze victoires de catégorie ou de classe. Depuis 20 ans le Corvette Racing avait toujours répondu présent dans la Sarthe, la crise sanitaire nous prive cette année de la dernière-née des Corvette, la C8.

À ces quatre-vingt-sept Corvette, nous rajouterons les Callaway qui ont disputé les 24 Heures du Mans dans les années 90. Ces Callaway seront traitées à part entière en fin d'article.



2010 le cinquantenaire

LES ANNÉES 60 : Cinq participations (9 voitures) en 1960, 1962, 1967, 1968 et 1969.

1960 : Quatre voitures pour une première, trois engagées sous la bannière Cunningham (# 1, 2 et 3) et une (# 4) sous les couleurs Camoradi (Casner Motor Racing Division). Accident pour la # 1, rupture des freins pour la # 2, distance insuffisante pour la # 4 et huitième place finale assortie d'une victoire en GT 4001 à 5000 pour la # 3.

CORVETTE Type C1 # 1 – Cunningham – Briggs Cunningham / William Kimberley – Abandon – Accident 3^{ème} heure.

CORVETTE Type C1 # 2 – Cunningham – Richard Thompson / Fred Windridge – Abandon – Incendie et rupture des freins 20^{ème} heure.

CORVETTE Type C1 # 3 – Cunningham – John Fitch / Bob Grossman – 8^{ème} et vainqueur GT 4001-5000.

CORVETTE Type C1 # 4 – Camoradi – Lou Lilley / Fred Gamble – Non classée pour distance parcourue insuffisante.

1962 : Une seule Corvette au départ, une voiture privée engagée sous l'appellation Scirocco par son propriétaire et pilote Tony Settember. La voiture disparaîtra un peu après la mi-course en proie à des problèmes de moteur et de boîte.

CORVETTE Type C1 # 1 – Scirocco – Tony Settember / John Turner – Abandon – Moteur et boîte 14^{ème} heure.



1960 : Briggs Cunningham / William Kimberley et Richard Thompson / Fred Windridge – 1962 : Tony Settember / John Turner.

1967 : La Sting Ray engagée cette année-là sera la seule type C2 à participer aux 24 Heures du Mans. Engagement privé du concessionnaire General Motors de Los Angeles, Dana Chevrolet Incorporated. Véritable grand tourisme, la voiture pointera en tête des GT jusqu'à la mi-course mais au cours de la treizième heure, piston cassé, la belle Corvette Sting Ray s'arrêtera à Arnage.

CORVETTE Type C2 # 9 – Dana Chevrolet – Bob Bondurant / Dick Gullstrand – Abandon – Piston 13^{ème} heure.

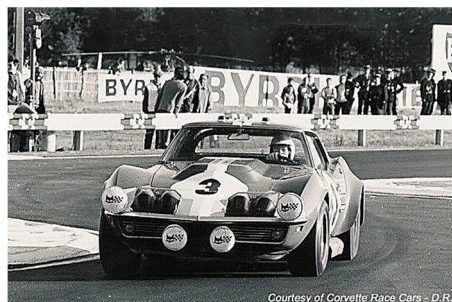
1968 : C'est le Suisse Georges Filipinetti, créateur de la Scuderia du même nom qui va engager cette année-là deux Corvette du Type C3 aux côtés de ses habituelles Ferrari. La # 3 pointera en tête de la catégorie avant de rétrograder suite à des problèmes d'alimentation récurrents qui entraîneront une surchauffe fatale dès la 6ème heure. La # 4 prendra le relais mais sera éliminée sur accident (sans gravité pour Sylvain Garant alors au volant) lors de la 14^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 3 – Scuderia Filipinetti – Henri Greder / Umberto Maglioli – Abandon – Surchauffe moteur 6^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 4 – Scuderia Filipinetti – Sylvain Garant / Jean Michel Giorgi – Abandon – Accident 14^{ème} heure.

1969 : Une seule Corvette au départ toujours engagée par la Scuderia Filipinetti. La voiture se montrera la plus rapide des GT, mènera la danse avant de connaître des problèmes de boîte de vitesses et de freins. Classée au 18ème rang à six heures du matin, elle devra abandonner, boîte de vitesses cassée.

CORVETTE Type C3 # 1 – Scuderia Filipinetti – Henri Greder / Reine Wissel – Abandon – Boîte de vitesses 16^{ème} heure.



1967 : Bob Bondurant / Dick Gullstrand – 1968 : Henri Greder / Umberto Maglioli – 1970 : Henri Greder / Jean Pierre Rouget

LES ANNÉES 70 : Sept participations (16 voitures) en 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975 et 1976.

Les années soixante-dix seront celles du Greder Racing et de l'Ecurie Léopard. Sur les quinze voitures qui participeront à la course Mancelle, six seront engagées par le Greder Racing et quatre par l'Ecurie Léopard. Le North American Racing Team, une fois et le Greenwood Racing, trois fois seront les deux autres teams aux couleurs Corvette de cette période.

1970 : Les 2 Corvette « Françaises » du Greder Racing (# 2) et de l'Ecurie Léopard (# 1) ne seront classées ni l'une ni l'autre, accident pour la # 1, la # 2 franchira la ligne à la sixième place mais les règles ACO exigeaient qu'elle fasse environ 337 km de plus.

CORVETTE Type C3 # 1 – Ecurie Léopard – Joseph Bourdon / Jean Claude Aubriet – Abandon – Accident 5^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 2 – Greder Racing – Henri Greder / Jean Pierre Rouget – Non classée pour distance parcourue insuffisante.

A noter que sept voitures seulement furent classées cette année-là, la Corvette # 2 aurait été sixième si la réglementation

1971 : Toujours l'Ecurie Léopard et le Greder Racing ou Marie Claude Beaumont épaula Greder avec un résultat identique à l'année précédente, aucune ne sera classée. Les deux voitures disparaîtront sur problèmes mécaniques après la mi-course.

CORVETTE Type C3 # 1 – Ecurie Léopard – Jean Pierre Rouget / Jean Claude Aubriet – Abandon – Cardan 16^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 2 – Greder Racing – Henri Greder / Marie Claude Beaumont – Abandon – Moteur 15^{ème} heure.

1972 : Cinq Corvette et quatre écuries, celles du Greenwood seront les premières à disparaître avant la mi-course sur problèmes moteur, même punition pour celle de l'Ecurie Léopard à cinq heures de l'arrivée puis un accident entraînera deux heures après l'abandon de celle du Greder Racing. Seule survivante la voiture engagée par le NART suite à un accord avec David Heinz (engagement), la Corvette à l'écusson Ferrari du NART terminera quinzième et première GTS+5000.

CORVETTE Type C3 # 4 – NART – David Heinz / Robert Johnson – 15^{ème} et vainqueur GTS+5000.

CORVETTE Type C3 # 28 – Greenwood Racing – John Greenwood / Dick Smothers – Abandon – Piston 10^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 29 – Greder Racing – Henri Greder / Marie Claude Beaumont – Abandon – Accrochage 2^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 71 – Ecurie Léopard – Jean Claude Aubriet – « Depnic » – Abandon – Moteur 19^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 72 – Greenwood Racing – Alain Cudini / Bernard Darniche / John Greenwood – Abandon – Moteur 9^{ème} heure.



Courtesy of Philippe HUBERT for AMP MAG



Collection Privée DP - D.R.



Collection Privée MAX - D.R.

1971 : Jean Pierre Rouget / Jean Claude Aubriet – **1972** : John Greenwood / Dick Smothers – **1972** : David Heinz / Robert Johnson

1973 : Trois Corvette au départ, l'Américaine (Greenwood) abandonnera dès la quatrième heure mais les Françaises (Greder et Ecurie Léopard) sauveront l'honneur en terminant toutes les deux, victoire de classe à la clef pour celle du Greder Racing.

CORVETTE Type C3 # 29 – Greenwood Racing – John Greenwood / Bob Johnson – Abandon – Bielle 4^{ème} heure.

CORVETTE Type C3 # 30 – Greder Racing – Henri Greder / Marie Claude Beaumont – 12^{ème} et vainqueur GTS+5000.

CORVETTE Type C3 # 69 – Ecurie Léopard – Jean Claude Aubriet / « Depnic » – 18^{ème}

Une quatrième Corvette était engagée par le Greenwood Racing (# 68). Pilotée par Don Yenko et Ron Grable, elle participera aux essais mais ne sera pas au départ. (A l'époque certaines voitures rejoignaient leurs garages par la route et la Corvette sera impliquée dans un accident de la circulation, elle fut réparée mais le team préféra ne pas l'aligner au départ par soucis de sécurité).

1974 : Seul le Greder Racing défendra les couleurs Corvette. Titi Greder et Marie Claude Beaumont ne feront pas aussi bien que l'année précédente mais termineront ces 24 Heures du Mans à la dix-huitième place et première GTS+5000.

CORVETTE TYPE C3 # 51 – Greder Racing – Henri Greder / Marie Claude Beaumont – 18^{ème} et vainqueur GTS+5000.

1975 : La dernière apparition du Greder Racing s'avérera de courte durée, la Corvette devra abandonner dans la première heure.

CORVETTE TYPE C3 # 42 – Greder Racing – Henri Greder / Alain Cudini – Abandon – Courroie première heure.

1976 : Une seule Corvette engagée, la Spirit of Le Mans 76 de John Greenwood, 348 km/h dans les Hunaudières, neuvième sur la grille, au top pendant deux heures, le « monstre » disparaîtra après multiples crevaisons et un réservoir d'essence fendu.

CORVETTE TYPE C3 # 76 – Greenwood Racing – John Greenwood / Bernard Darniche – Abandon – Réservoir essence 5^{ème} heure.



Collection DP - Photo Dominique Gasnerie



Collection Privée DP - D.R.



Collection Privée DP - D.R.

1973 : Jean Claude Aubriet / « Depnic » – **1974** : Marie Claude Beaumont / Henri Greder – **1975** : Henri Greder / Alain Cudini



Collection Privée DP - D.R.



Collection Privée DP - D.R.



PHOTO-ACTUALITES Le Mans 1990



AMP MAG - Serge CAILLER

1976 : John Greenwood / Bernard Darniche – **1980 et 1990** : Les non qualifiées – **1995** : Le flop du ZR-1 Corvette Team USA.

LES ANNÉES 80 : Aucune participation à la course (Une voiture).

1980 : La seule Corvette engagée dans cette période ne réussira pas à passer le cap des qualifications. Cette C5 engagée par Douglas Rowe et préparée dans les ateliers de John Greenwood portait le # 88 et était pilotée par Douglas Rowe, Jacques Bienvenue et Bill Adam. La qualification basée sur la moyenne des temps des trois pilotes ne pourra pas être tenue par les sociétaires de la Corvette Américaine.

LES ANNÉES 90 : Une participation à la course en 1995 (2 voitures).

1990 : Une ex Corvette GTP (Châssis T88-11 HU01) sera engagée cette année-là par Paul Canary (Eagle Performance) sous la dénomination Eagle 700. La voiture pilotée par Paul Canary, Dennis Kasmerowski et David Vegher (?) portait le numéro 59. Victime de problèmes d'alternateur récurrents entraînant la faillite électrique et électronique, aucun des pilotes ne sera en mesure de se qualifier.

1995 : Un retour en grande pompe qui se soldera par un cuisant échec. Dernière sur la grille de départ, la voiture passera la bagatelle de 13h50 dans son stand, couvrira 57 tours et abandonnera officiellement deux heures avant la fin de la course.

CORVETTE Type C4 # 30 – ZR-1 Corvette Team USA – John Paul Jr. / Chris McDougall / James Mero – Abandon – Moteur 22^{ème} heure.

LES ANNÉES 2000 : LE RETOUR VICTORIEUX DES CORVETTE OFFICIELLES.

Onze participations de 2000 à 2010 / 32 voitures, Corvette Racing (22), Luc Alphand Aventures (9) et PSI Experience (1).

En 1999, la General Motors effectuera son retour officiel aux affaires. Les Corvette Pratt & Miller après de bons débuts aux 24 Heures de Daytona de la même année vont entamer une décennie ou les victoires et les titres GTS puis GT1 vont être le quotidien des C5 puis des C6. Série probablement non terminée puisque les nouvelles C6 badgées maintenant GT2 faisaient partie des favorites des saisons à venir. Les 24 Heures du Mans de cette période sont bien sur écrites en lettres d'or dans l'histoire de la Corvette. A noter que sur 22 engagements, le Corvette Racing ne concédera que 4 abandons.

2000 : Pour son retour au Mans, la General Motors ne ratera pas son entrée. Classées aux 10^{ème} et 11^{ème} places finales, elles subiront la loi des Dodge Viper GTS-R du Team Oreca mais auront prouvé que la passation de pouvoir n'était pas loin.

CORVETTE Type C5 # 63 – Corvette Racing – Ron Fellows / Chris Kneifel / Justin Bell – 11^{ème}.

CORVETTE Type C5 # 64 – Corvette Racing – Andy Pilgrim / Kelly Collins / Franck Fréon – 10^{ème}.

2001 : Auréolé de sa victoire absolue aux 24 Heures de Daytona, le Corvette Racing va remporter son premier succès dans la Sarthe. Huitième place finale pour O'Connell, Fellows et Pruett. Pilgrim, Fréon et Collins assureront le doublé en GTS.

CORVETTE Type C5 # 63 – Corvette Racing – Johnny O'Connell / Ron Fellows / Scott Pruett – 8^{ème} et vainqueur GTS.

CORVETTE Type C5 # 64 – Corvette Racing – Andy Pilgrim / Franck Fréon / Kelly Collins – 14^{ème}.

2002 : Copie conforme de l'année précédente pour le Corvette Racing qui réalisera un nouveau doublé dans la catégorie GTS. Fellows et O'Connell assistés cette année-là de Gavin (63) s'imposeront avec quatre tours d'avance sur la 64.

CORVETTE Type C5 # 63 – Corvette Racing – Ron Fellows / Johnny O'Connell / Oliver Gavin – 11^{ème} et vainqueur LM GTS.

CORVETTE Type C5 # 64 – Corvette Racing – Andy Pilgrim / Kelly Collins / Franck Fréon – 13^{ème}.

2003 : Onzième et douzième places finales pour le Corvette Racing qui devra toutefois subir la nette domination de la Ferrari 550 GTS Prodrive de Kox, Enge et Davies victorieuse en GTS avec la bagatelle de dix tours d'avance.

CORVETTE Type C5 # 50 – Corvette Racing – Andy Pilgrim / Kelly Collins / Oliver Gavin – 11^{ème}.

CORVETTE Type C5 # 53 – Corvette Racing – Ron Fellows / Johnny O'Connell / Franck Fréon – 12^{ème}.

2004 : L'affront subi en 2003 ne se reproduira pas, les Corvette terminant toutes deux dans le top dix, vont dominer cette édition et assurer un nouveau doublé dans la catégorie GTS ne laissant aux Ferrari que les miettes.

CORVETTE Type C5 # 63 – Corvette Racing – Ron Fellows / Johnny O'Connell / Massimiliano Papis – 8^{ème}.

CORVETTE Type C5 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Jan Magnussen – 6^{ème} et vainqueur LM GTS.

2005 : Nouvelle victoire, nouveau doublé et nouveau top dix pour les deux voitures du Corvette Racing. Terminant aux cinquième et sixième places au général, les nouvelles C6 auront démontré tout leur potentiel et le Corvette Racing toute l'efficacité d'une structure parfaitement rodée à l'endurance.

CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – Ron Fellows / Johnny O'Connell / Massimiliano Papis – 6^{ème}.

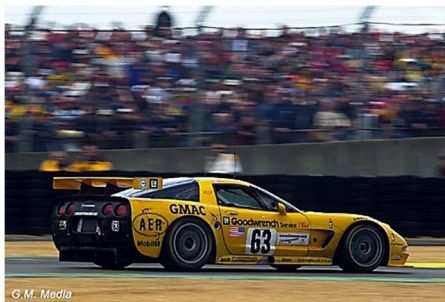
CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Jan Magnussen – 5^{ème} et vainqueur LM GT1.

2006 : Trois Corvette dont une privée, la C5 du Luc Alphand Aventures, une première qui se soldera par une excellente 7ème place au général. Quant à l'usine, elle glanera sa 5ème couronne GT avec à la clef une quatrième place au général.

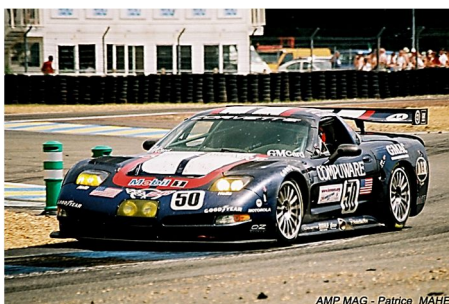
CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – Ron Fellows / Johnny O'Connell / Massimiliano Papis – 12^{ème}.

CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Jan Magnussen – 4^{ème} et vainqueur LM GT1.

CORVETTE Type C5 # 72 – Luc Alphand Aventures – Luc Alphand / Jérôme Policand / Patrice Goueslard – 7ème.



2000 : Le retour officiel – **2001** : O'Connell, Fellows et Pruett, première victoire – **2002** : O'Connell, Fellows et Gavin récidivent.



2003 : Pilgrim, Collins et Gavin – **2004** et **2005** : Gavin, Beretta et Magnussen de la C5 à la C6 la victoire est la même.

2007 : Cinq Corvette au départ, le Corvette Racing avait pour alliées les Corvette privées du Luc Alphand Aventures et du team Belge PSI Expérience. Elles seront dominées par Aston Martin, la 63 de Fellows, O'Connell et Magnussen sera la seule à tenir la dragée haute aux Britanniques, terminant à un tour du vainqueur de la catégorie. La 64 sera contrainte à l'abandon et les trois Corvette privées feront de la figuration, la meilleure (Alphand, Policand et Goueslard) terminant à une douzième place finale. Les deux autres terminent classées mais bien loin derrière, aux vingt-quatrième (Alphand) et vingt-huitième (PSI) places finales.

CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – Johnny O'Connell / Ron Fellows / Jan Magnussen – 6^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Massimiliano Papis – Abandon – Transmission 3^{ème} heure.
 CORVETTE Type C6 # 70 – PSI Expérience – Claude Yves Gosselin / David Halliday / Philipp Peter – 28^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 72 – Luc Alphand Aventures – Luc Alphand / Jérôme Policand / Patrice Goueslard – 12^{ème}.
 CORVETTE Type C5 # 73 – Luc Alphand Aventures – Jean Luc Blanchemain / Vincent Vosse / Didier André – 24^{ème}.

2008 : Battues par Aston Martin en 2007, les Corvette le seront encore (toujours par Aston Martin) malgré un beau résultat d'ensemble. Les deux voitures du Corvette Racing termineront aux quatorzième et quinzième places (argent et bronze du LM GT1). Celles du Luc Alphand Aventures se classeront aux dix-septième et dix-huitième places (cinquième et sixième rangs de la catégorie). Revanchard, le Corvette Racing promettait qu'il ferait tout pour vaincre en 2009.

CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – Johnny O'Connell / Ron Fellows / Jan Magnussen – 14^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Massimiliano Papis – 15^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 72 – Luc Alphand Aventures – Luc Alphand / Jérôme Policand / Guillaume Moreau – 17^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 73 – Luc Alphand Aventures – Jean Luc Blanchemain / Laurent Pasquali / Patrice Goueslard – 21^{ème}.

2009 : Dernière année de la GT1 pour le Corvette Racing venu chercher une revanche face aux Aston Martin victorieuses en 2007 et 2008. Elles domineront la course. La 64 prendra la tête à trois heures de l'arrivée, la boîte de vitesse cassera, laissant la victoire à O'Connell, Garcia et Magnussen. Les deux Corvette du Luc Alphand Aventures tiendront leur rang, la # 73 terminera à la seconde place du LM GT1. La 72 avait disparu suite à un accident provoqué par un prototype plus qu'agressif.

CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – **Johnny O'Connell / Antonio Garcia / Jan Magnussen** – 15^{ème} et vainqueur LM GT1.
 CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Marcel Fässler – Abandon – Boîte de vitesse 22^{ème} heure.
 CORVETTE Type C6 # 72 – Luc Alphand Aventures – Luc Alphand / Stéphane Grégoire / Patrice Goueslard – Abandon – Accident 8^{ème} heure.
 CORVETTE Type C6 # 73 – Luc Alphand Aventures – Xavier Maassen / Yann Clairay / Julien Jousse – 16^{ème}.

2010 : Changement de catégorie pour les C6 du Corvette Racing passée en LM GT2. Favorites de la course, elles tiendront leur rang. En tête de la catégorie au petit matin, la 63 disparaîtra sur accident. La 64 prendra la relève mais sera victime d'une Peugeot agressive avant de casser son moteur. Honneur sauvé par la seule rescapée du team Alphand dont les C6 roulaient en LM GT1, quinzième au final.

CORVETTE Type C6 # 63 – Corvette Racing – Johnny O'Connell / Antonio Garcia / Jan Magnussen – Abandon – Sortie 16^{ème} heure.
 CORVETTE Type C6 # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Olivier Beretta / Emmanuel Collard – Abandon – Moteur 18^{ème} heure.
 CORVETTE Type C6 # 72 – Luc Alphand Aventures – David Hart / Stéphane Grégoire / Jérôme Policand – 15^{ème}.
 CORVETTE Type C6 # 73 – Luc Alphand Aventures – Julien Jousse / Xavier Maassen / Patrice Goueslard – Abandon – Transmission 17^{ème} heure.



AMP MAG - Patrick DURAND



AMP MAG / P.M.S.C.

2006 : Gavin, Beretta et Magnussen 4^{èmes} au général – **2008** : O'Connell, Fellows et Magnussen – **2009** : O'Connell, Garcia et Magnussen



AMP MAG - Patrick DURAND



AMP MAG - Patrick DURAND



AMP MAG - Claude LE GALL



AMP MAG - Patrick DURAND

Les Corvette privées – Les Corvette du Luc Alphand Aventures (2006 à 2010) et celle de PSI Expérience (2007).

2003 L'INTERMÈDE 1000 KM DU MANS



AMP MAG - Patrick DURAND

Si aucune Corvette ne participera à ces 1000 Kilomètres du MANS, une Chevrolet Corvette C5 figurait sur la liste des voitures engagées.

Bien présente aux vérifications administratives et techniques cette Corvette engagée par R.J. Cole et issue du British GT sera jugée non conforme et ne pourra pas prendre le départ.

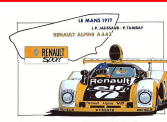
La voiture portait le numéro 31 et aurait été pilotée par Paula Cook, Ricky Cole et Peter Le Bas. (Archives AMP MAG).



AMP MAG - Patrick DURAND



CARS ART © PATRICK
 ILLUSTRATIONS
 SPORTS MÉCANIQUES
carsartpatrick@orange.fr – 33 6 72 90 43 94



LES ANNÉES 2010 : LA DERNIÈRE DÉCADE

Neuf participations de 2011 à 2019 / 27 voitures, Corvette Racing (18), Larbre Compétition (8) et Team AAI (1).

2011 : Trois Corvette en piste, les deux officielles du Corvette Racing en LM GTE Pro et la privée bien soutenue par le Corvette Racing du Larbre Compétition en LM GTE Am. Résultat, victoire dans les deux catégories.

CORVETTE C6.R ZR1 # 50 – Larbre Compétition – Patrick Bornhauser / Julien Canal / Gabriele Gardel – 20^{ème} et vainqueur LM GTE Am.

CORVETTE C6.R ZR1 # 73 – Corvette Racing – Olivier Beretta / Tommy Milner / Antonio Garcia – 11^{ème} et vainqueur LM GTE Pro.

CORVETTE C6.R ZR1 # 74 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Richard Westbrook / Jan Magnussen – Abandon accrochage 17^{ème} heure.

2012 : Quatre Corvette en piste, deux pour le Corvette Racing en LM GTE Pro et deux pour le Larbre Compétition en LM GTE Am. Défaite pour le Corvette Racing mais nouvelle victoire pour le Larbre Compétition.

CORVETTE C6.R # 50 – Larbre Compétition – Patrick Bornhauser / Julien Canal / Pedro Lamy – 20^{ème} et vainqueur LM GTE Am.

CORVETTE C6.R # 70 – Larbre Compétition – Christophe Bourret / Pascal Gibon / Jean-Philippe Belloc – 28^{ème}.

CORVETTE C6.R # 73 – Corvette Racing – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Jordan Taylor – 23^{ème}.

CORVETTE C6.R # 74 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Tommy Milner / Richard Westbrook – Non classé distance insuffisante.

2013 : Toujours quatre Corvette pour les mêmes teams, Corvette Racing et Larbre Compétition, une année sans victoire.

CORVETTE C6.R # 50 – Larbre Compétition – Patrick Bornhauser / Julien Canal / Ricky Taylor – 29^{ème}.

CORVETTE C6.R # 70 – Larbre Compétition – Cooper McNeil / Manuel Rodrigues / Philippe Dumas – 41^{ème}.

CORVETTE C6.R # 73 – Corvette Racing – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Jordan Taylor – 19^{ème}.

CORVETTE C6.R # 74 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Tommy Milner / Richard Westbrook – 22^{ème}.

2014 : Deux voitures pour le Corvette Racing représentant unique de la marque avec les nouvelles C7.R. Une seconde et une quatrième place dans la catégorie LM GTE Pro viendront récompenser la première apparition de la C7.

CORVETTE C7.R # 73 – Corvette Racing – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Jordan Taylor – 16^{ème}.

CORVETTE C7.R # 74 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Tommy Milner / Richard Westbrook – 20^{ème}.

2015 : Trois voitures, deux pour le Corvette Racing et une pour Larbre Compétition de retour en piste. Victoire à la clef en LM GTE Pro.

CORVETTE C7.R # 50 – Larbre Compétition – Gianluca Roda / Paolo Ruberti / Kristian Poulsen – Abandon boîte de vitesses 8^{ème} heure.

CORVETTE C7.R # 63 – Corvette Racing – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Ryan Briscoe – Non partant suite accident aux essais.

CORVETTE C7.R # 64 – Corvette Racing – Oliver Gavin / Tommy Milner / Jordan Taylor – 17^{ème} et vainqueur LM GTE Pro.



2011 : Bornhauser / Canal / Gardel et Beretta / Milner / Garcia – **2012** : Bornhauser / Canal / Lamy – **2015** : Gavin / Milner / Jordan Taylor

2016 : Quatre voitures, deux pour le Corvette Racing, une pour Larbre Compétition et une pour le Team de Taiwan AAI. Trois voitures à l'arrivée mais une année sans gloire.

CORVETTE C7.R # 50 – Larbre Compétition – Pierre Ragues / Jean-Philippe Belloc / Yutaka Yamagishi – 37^{ème}.

CORVETTE C7.R # 57 – Team AAI – Johnny O'Connell / Mark Patterson / Oliver Bryant – 39^{ème}.

CORVETTE C7.R # 63 – Corvette Racing GM – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Ricky Taylor – 25^{ème}.

CORVETTE C7.R # 64 – Corvette Racing GM – Oliver Gavin / Tommy Milner / Jordan Taylor – Abandon sortie de piste 16^{ème} heure.

2017 : Trois voitures, deux pour le Corvette Racing et une pour Larbre Compétition. Toute les trois à l'arrivée, une troisième place sur le podium en LM GTE Pro et la cuillère de bois pour la Corvette Larbre.

CORVETTE C7.R # 50 – Larbre Compétition – Romain Brandela / Christian Phillipon / Fernando Rees – 48^{ème}.

CORVETTE C7.R # 63 – Corvette Racing GM – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Jordan Taylor – 19^{ème}.

CORVETTE C7.R # 64 – Corvette Racing GM – Oliver Gavin / Tommy Milner / Marcel Fässler – 24^{ème}.

2018 : Deux voitures pour le Corvette Racing représentant unique de la marque. Une nouvelle année sans grande réussite sinon le meilleur tour en course pour Jan Magnussen (C7.R # 63).

CORVETTE C7.R # 63 – Corvette Racing GM – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Mike Rockenfeller – 18^{ème}.

CORVETTE C7.R # 64 – Corvette Racing GM – Oliver Gavin / Tommy Milner / Marcel Fässler – Abandon surchauffe moteur 19^{ème} heure.

2019 : Deux voitures pour le Corvette Racing représentant unique de la marque. Nouvelle année sans succès pour la dernière apparition des C7.

CORVETTE C7.R # 63 – Corvette Racing GM – Antonio Garcia / Jan Magnussen / Mike Rockenfeller – 28^{ème}.

CORVETTE C7.R # 64 – Corvette Racing GM – Oliver Gavin / Tommy Milner / Marcel Fässler – Abandon suite accrochage dans la 6^{ème} heure.



2016 : O'Connell / Patterson / Bryant – **2017** : Brandela / Phillipon / Rees et Gavin / Milner / Fässler – **2018** : Garcia / Magnussen / Rockenfeller



REGISTRYOFCORVETTERACECARS.COM





Collection privée MAX - D. R.

1994 : Jelinski / Said / Maisonneuve

CALLAWAY CORVETTE & CALLAWAY

Les voitures de Reeves Callaway ont participé aux 24 HEURES du MANS de 1994 à 1997 (Callaway Corvette) et en 2001 (Callaway C12 R).



AMP MAG - Patrick DURAND

1995 : Unser / Jelinski / Bertaggia



AMP MAG - Patrick DURAND

1996 : Agusta / Coppelli / Camus – 1997 : Agusta / Coppelli / Graham – 2001 : Mazzuocola / Rice / Wagner



AMP MAG 1997 - Patrick DURAND



AMP MAG 2001 - Patrick DURAND

1994 : Première apparition d'une Callaway Corvette aux 24 Heures du Mans. Engagée de manière officielle par le team de Reeves Callaway, cette voiture tiendra fort bien son rôle avant d'être mise hors course pour ravitaillement illicite.

CALLAWAY CORVETTE # 51 – Callaway Sport Inc. – Frank Jelinski / Boris Said / Michel Maisonneuve – Mise hors course 14^{ème} heure.

1995 : Trois Callaway Corvette au départ, deux sous la bannière du team Agusta et une officielle du Callaway Compétition. Engagées dans la catégorie LM GT, les Callaway seront toujours aux avant-postes mais s'inclineront devant une Honda NSX. Neuvième et onzième au général, la 73 et la 75 seront sur le podium du GT. La # 76 sera éliminée sur accident.

CALLAWAY CORVETTE # 73 – Callaway Compétition – Enrico Bertaggia / Frank Jelinski / Johnny Unser – 9^{ème}.

CALLAWAY CORVETTE # 75 – Agusta Racing Team – Robin Donovan / Eugène O'Brien / Riccardo Agusta – 11^{ème}.

CALLAWAY CORVETTE # 76 – Agusta Racing Team – Thorkild Thyrring / Almo Coppelli / Patrick Bourdais – Abandon – Accident 11^{ème} heure.

1996 : Une Callaway Corvette sera au départ. Engagée par l'Agusta Racing Team, la voiture connaîtra divers déboires tels un pneumatique explosé en pleine vitesse déchiquetant la voiture. L'embrayage cédera lors de la treizième heure.

CALLAWAY CORVETTE # 74 – Agusta Racing Team – Riccardo Agusta / Almo Coppelli / Patrick Camus – Abandon – Embrayage 13^{ème} heure.

1997 : Dernière apparition d'une Callaway Corvette aux 24 Heures du Mans, toujours engagée par le team Agusta. La voiture disparaîtra sans gloire suite à une stupide panne d'essence à la cinquième heure de course.

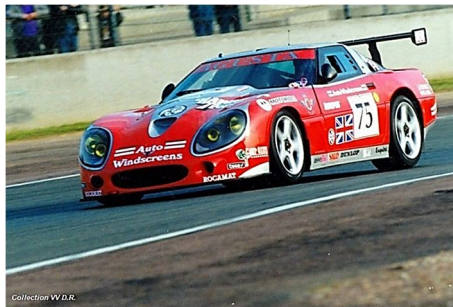
CALLAWAY CORVETTE # 60 – Agusta Racing Team – Riccardo Agusta / Almo Coppelli / Eric Graham – Abandon – Panne d'essence 5^{ème} heure.

2001 : Après trois ans d'absence, Callaway reviendra au Mans avec une C12 R aux couleurs du team Aspen Knolls. Meilleure LM GT en qualifications, la voiture sera toujours aux avant-postes avant de connaître des problèmes de moteur entraînant son abandon.

CALLAWAY C12 R # 70 – Aspen Knolls Racing MCR – Vic Rice / Cort Wagner / Bob Mazzuocola – Abandon – Moteur 12^{ème} heure.



AMP MAG 1995 - Gilles FRONGIA



Collection W D.R.



AMP MAG 1995 - Patrick DURAND

Le meilleur résultat des CALLAWAY CORVETTE restera 1995 avec les 9ème (# 73) et 11ème place (# 75) au général. Abandon pour la 76.

Cet article est une réédition complétée d'une mise à jour du magazine AMP MAG Rétro # 3 du 17 février 2011



Ligue Régionale du Sport Automobile
BRETAGNE – PAYS de la LOIRE
19 rue de la Bégaudais – 44810 LA CHEVALLERAI
www.ligue-sportauto-bpl.org – ligue.sportauto.bpl@gmail.com
Tél. 02 40 79 02 11



BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE 19-2020/07.21

Sources : Ligue FFSA Bretagne et Pays de la Loire (Stéphane Lusteau), TB – Sport Auto, Archives AMP MAG, Annuels 24 Heures du Mans, registryofcorvetteracecar.com, Infos G.M. Media, Programmes des 24 Heures du Mans, Corvetteracing.com, Collections privées MAX et Patrick (DP).

Remerciements à Serge Cailler.

Photos : Célia D. Photography, Registry of Corvette Race Cars, G.M. Media / Corvette Racing, Collections privées Max, Patrick / DP / JCM et VV, Photo-Actualités Le Mans, (D.R.) et AMP MAG (Serge Cailler, Claude Le Gall, Philippe Hubert, Patrice Mahe, Gilles Frongia, Stéphane Lusteau et Patrick Durand)

CONCEPT © 2020 AMP-BPL MAG / Patrick DURAND.



N° 19