

## Entretien avec John Fitzpatrick, pilote auto.

Entretien réalisé par Thomas Désarménien  
le 19.08.2018.

En vingt-cinq ans de carrière, débutée au début des années 1960, John Fitzpatrick fut l'un des pilotes clé des championnats britanniques et européens des voitures de Tourisme et GT ainsi qu'outre-Atlantique en IMSA et en Can-Am. Vainqueur de très nombreuses courses de 1000 km, il fut également triple vainqueur de catégorie aux 24 Heures du Mans (1975, 80 et 82), vainqueur des 24 Heures de Daytona (1976), double vainqueur des 12 Heures de Sebring (1972 et 80) et vainqueur à Bathurst (1976). John possède l'un des plus beaux palmarès d'Endurance.

En outre, de 1973 à 1979, John courut les fameux 1000 km de Dijon-Prenois. Retour avec lui sur ces courses...

*John Fitzpatrick, le 15 avril 1973, vous venez pour la première fois pour les 1000 km de Dijon-Prenois, 3<sup>ème</sup> manche des dix que compte le Championnat du Monde des Marques/Coupe Internationale des Voitures de Grand Tourisme. Vous vous qualifiez 18<sup>ème</sup> sur la Porsche Carrera 911 RSR n°27 du Kremer Racing au côté de Paul Keller. Vous terminez 10<sup>ème</sup> du général et 2<sup>ème</sup> en GT. Qu'aviez-vous pensé de ce nouveau tracé ?*

J'ai aimé ce circuit. Il possédait un enchaînement de virages très compliqués pour obtenir les meilleurs réglages. C'était un circuit sûr. Je pense que la course s'est bien passée. Ce ne fut pas facile d'apprendre le tracé mais un vrai bon test. Dans un autre registre, ici, à Dijon, nous mangions bien. L'ambiance était bonne et, autant que je me souvienne, les embouteillages étaient monnaie courante mais pas plus qu'ailleurs. Le patron n'était pas bien commode quant à lui...

*Le 7 juillet 1974, en course support du Grand Prix de France, on vous retrouve sur la Porsche 911 Carrera RSR n°16 du Polifac Racing Team. L'événement est intitulé « Confrontation Mondiale des Voitures de Grand Tourisme ». Gérard Larrousse (voir l'entretien de Gérard Larrousse dans ces pages. Ndlr.), Henri Greder, Derek Bell, Guy Ligier, Jacques Laffite ou encore votre co-équipier George Loos y participent. Comment vous-êtes vous retrouvé à participer à cette course assez confidentielle ?*

J'avoue ne pas me rappeler des tenants et aboutissements de cette course.

*Le 6 avril 1975, vous participez aux 800 km de Dijon, avec Toine Hezemans sur la Porsche 911 Carrera RSR n°33 du Gelo Racing Team, qualifié 20<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> au général et victorieux en GT. Avez-vous des souvenirs de cette victoire ?*

Pas de souvenirs en particulier si ce n'est que Dijon était vraiment un circuit délicat, particulièrement pour régler une Porsche. La Porsche RSR, voyez-vous, était extrêmement survireuse à l'époque, et ce n'était pas ce dont nous avions besoin !

*Le 4 septembre 1976, pour les 6 Heures de l'ACF, vous êtes au volant de la BMW 3.5 CSL n°27 du team Hermetite, au côté de Tom Walkinshaw, qualifié 9<sup>ème</sup> et terminant 7<sup>ème</sup>.*

Oui. Tom était un bon pilote et un bon ingénieur, de surcroît un bon co-équipier. Il savait régler une auto...

*Le 16 avril 1978, pour les 1000 km de Dijon, vous pilotez la Porsche 935-77A n°5 du Gelo Racing Team avec Hans Heyer and Toine Hezemans et vous réalisez encore une bonne course : qualifié 3<sup>ème</sup>, vous terminez 2<sup>ème</sup>.*

Ce fut en effet une bonne course et un bon week-end pour nous. La 935 était bien plus simple à régler que ne l'était la RSR sur ce tracé.

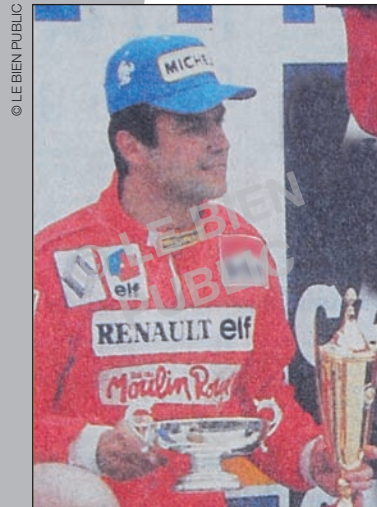
*Horde de Porsche 935-77 ! Ici, à l'arrière-plan, la Porsche n°5 de Fitzpatrick derrière la n°2 de Bob Wollek/Henri Pescarolo du Kremer Racing et la n°6 de Toine Hezemans et Klaus Ludwig du Gelo Racing Team durant les essais.*



*Votre dernière participation à Prenois eut lieu le 22 avril 1979 pour les 6 Heures de Dijon. Qualifié 2<sup>ème</sup> sur la Porsche 935-77A n°10 du Gelo Racing Team, vous faisiez équipe avec Manfred Schurti et Bob Wollek (qui ne courra finalement pas). Vous terminerez 13<sup>ème</sup>. Pourquoi n'êtes-vous pas venir courir par la suite et notamment les 1000 km de 1980 ?*

Je courrais alors principalement aux États-Unis et j'avais à disputer le championnat IMSA.

*Le Circuit Dijon-Prenois® remercie Monsieur John Fitzpatrick pour sa gentillesse et pour avoir pris le temps d'honorer cette demande d'entretien, contribuant ainsi au patrimoine du Circuit Dijon-Prenois®.*



## Rencontre avec Patrick Tambay, pilote F1

Entretien réalisé par Thomas Désarménien le 08.06.2018 dans le cadre du GP de l'Âge-d'Or.

*Patrick Tambay, votre premier contact avec la piste de Dijon-Prenois® s'effectue le 15 avril 1973, lors du « Challenge Européen de Formule Renault », en marge des premiers 1000 km de Dijon.*

Oui, c'était un beau championnat très disputé, avec beaucoup de pilotes qui sont partis en Formule 1

plus tard, Laffite, Pironi, Arnoux... C'était une très belle année. C'était le premier gros événement à Dijon, sur le petit tracé, et il fallait être pointu au niveau des réglages, très équilibré dans Pouas pour bien conditionner toute la ligne droite.

*Lors du Grand Prix de France 1977 sur la Surtees TS19 Ford Cosworth n°18, vous tentez de vous qualifier pour votre premier Grand Prix.*

Ah oui ! C'est une autre aventure. Vous me rappelez des souvenirs. Je ne devais pas rouler au Grand Prix de France sur Surtees. Je devais rouler mais avec une Ensign. Et la voiture n'était pas prête pour le Grand Prix. Elle ne le sera qu'une semaine après en Angleterre au Grand Prix de Silverstone. John Surtees me propose le samedi après-midi de monter dans la voiture car il voulait me faire plaisir. Le deuxième pilote était Larry Perkins. Et il y avait des problèmes d'alimentation en essence avec un moteur qui n'était pas bien réglé. Et en effet, j'ai fait mes débuts officiels mais qui n'étaient pas très, très remarquables sur cette Surtees Durex.

*Lors du Grand Prix de France 1979, sur McLaren M28 Ford Cosworth n°8, qualifié 20<sup>ème</sup>, vous finissez 10<sup>ème</sup>. C'était la pire des McLaren ! On a eu une saison apocalyptique donc à oublier !*

*Ce même jour toutefois, ce fut la victoire de Renault devant 120 000 spectateurs. Pourriez-vous nous parler de l'ambiance ?*

C'est la bataille Arnoux/Villeneuve. On y fait souvent référence. C'est un événement propre à Dijon car je pense que ce se serait



Formule Renault 1973 : Alain Couderc (n°2 - Martini MK11). Patrick Tambay (n°1 - Alpine A364) et le pigiste Jacques Laffite (n°61 - Martini MK11 et visière ouverte !) à la bagarre.

passé ailleurs, ça aurait été dramatique pour les deux pilotes et aujourd'hui ça aurait été sanctionné. Moi j'étais en piste, plus loin derrière mais c'était un moment fort pour les spectateurs. Il y avait des embouteillages monstres pour aller au circuit mais personne ne s'en plaignait et les gens étaient passionnés. Ça faisait parti de la règle du jeu mais à l'époque personne ne s'en offusquait.



*Pour le Grand Prix de France 1981, ça ne se passe pas très bien non plus sur la Ligier-Matra JS17 n°25... Qualifié 16<sup>ème</sup>, vous abandonnez au 30<sup>ème</sup> tour sur un problème de roulement de roue.*

Je remplaçais Jean-Pierre Jabouille. C'était mon premier rendez-vous avec l'équipe et on avait énormément de soucis, et j'ai été accueilli et ai assisté à une énorme colère de Guy Ligier qui était très, très fâché auprès de notre équipe technique qui n'avait pas réussi à solutionner nos problèmes. On n'arrêtait pas de casser des cardans, des arbres de roues, des transmissions...

*En 1982, pour le Grand Prix de Suisse officiel, sur la Ferrari 126 C2 n°27, qualifié 10<sup>ème</sup>, vous ne pouvez prendre part à la course à cause de douleurs.*

Je n'ai qu'un bras qui fonctionne à la suite d'une manipulation d'un kiné qui m'a déchiré le grand dentelé, le muscle qui tient l'omoplate et le bras, et j'avais un bras totalement paralysé, sans force. Donc on déclare forfait et on prend la décision d'aller se faire traiter pour le reste de la saison au CHU de Lausanne.



*Et 1984, lors du Grand Prix de France, vous signez votre meilleur résultat à Prenois. Sur la Renault RE50 n°15, vous faites la pole et terminerez 2<sup>ème</sup> derrière Niki Lauda et devant Nigel Mansell.*

Je fais la pole. Je mène la course pendant longtemps et puis j'ai un problème de dimension sur les freins. J'ai les plaquettes qui s'usent beaucoup trop rapidement. Je suis obligé de pomper avant les freinages pour essayer de rattraper la pédale. Et je me rate, Lauda s'infiltre à l'intérieur et je termine second.

*Et quelle ambiance pouvait-il régner ?*

Je me souviens de Jean-Marie Le Pen qui errait dans le paddock et qui essayait à tout prix de se faire prendre en photo avec les pilotes.

Et puis je me souviens de Bernard Giroux qui était venu me voir. Il y avait beaucoup de sollicitations durant ce week-end là pour les pilotes français. Il y avait de la tension avant la course car il y avait une tradition Renault, il fallait être en pole ! Et je m'en excuse aujourd'hui avec du retard et du recul mais je n'ai pas été très sympa avec lui. Je m'étais monté le bourrichon ! J'arrive sur la ligne et je vomi dans ma cagoule. Donc j'avais de mauvaises odeurs dans mon



casque et dans ma cagoule pendant toute la course. Il y a prescription aujourd'hui donc je peux vous le raconter. Un souvenir personnel qui a gâché un peu le plaisir de cette course...

Sur le podium il y avait une très grosse ambiance. C'était la meilleure course de la saison. On avait été très souvent forcé à l'abandon sur des problèmes de consommation d'essence.

***Vous avez également pris part en 1989 aux 500 km de Dijon, 2<sup>ème</sup> manche du Championnat du Monde des Sports Prototypes. Vous étiez avec Jan Lammers sur une des Jaguar Silk Cut XJR-9, la n°1. Qualifiés 7<sup>èmes</sup>, vous abandonnez.***

On avait énormément de problème avec le V12. Malgré cela, une très bonne voiture, un très bon co-équipier. On bataillait dur cette année-là face à Jean-Louis Schlesser et Jochen Mass sur la Sauber Mercedes. On avait eu un bon résultat au Mans (4<sup>ème</sup>. Ndlr.).



© LE BIEN PUBLIC



© LE BIEN PUBLIC

## Patrick Tambay en chiffres

### En Formule 1 :

- 114 départs en Grand Prix de Formule 1 entre 1977 et 1986 ;
- 2 victoires ;
- 5 poles dont une au Grand Prix de France à Dijon-Prenois en 1984 sur Renault ;
- 2 meilleurs tours en course ;
- 11 podiums dont une 2<sup>ème</sup> place au Grand Prix de France à Dijon-Prenois en 1984 sur Renault ;
- 195 tours menés dont 47 à Dijon sur Renault ;
- 966 kms en tête ;
- 4<sup>ème</sup> du Championnat du Monde Pilote en 1983 ;
- Membre de la « French Connection » composée de pilotes marchant dans les pas de Jean-Pierre Beltoise et François Cevert : Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier, Jacques Laffite, Didier Pironi, René Arnoux et Patrick Depailler, tous signant des poles, et (à l'exception de J-P Jarier), empochant au moins deux victoires en Formule 1.

### En Sport Prototype :

- 4 participations aux 24 Heures du Mans dont une 4<sup>ème</sup> place en 1989 avec Jaguar ;
- 8<sup>ème</sup> du Championnat du Monde des Voitures de Sport en 1989 avec 1 podium et 1 pole ;

### Autres :

- Champion du très prestigieux Can Am en 1977 et en 1980 ;
- 3 participations au Dakar entre 1987 et 1989 avec 4 victoires d'étape et deux 3<sup>èmes</sup> places au scratch.

*Le Circuit Dijon-Prenois® remercie Monsieur Patrick Tambay pour sa gentillesse et pour avoir pris le temps d'honorer cette demande d'entretien, contribuant ainsi au patrimoine du Circuit Dijon-Prenois®.*

*Le Circuit Dijon-Prenois® tient aussi à remercier Monsieur Romain Morizot pour son accueil et avoir permis cette rencontre au sein des installations de Stand 21.*