

Historique en français

Historical background in English

Revue de presse / Press review

Inaltera GTP / groupe G

N°1 pilotée par / driven by Jean-Pierre Beltoise & Henri
Pescarolo (8^{ème})

N° 2 pilotée par / driven by Christine & Jean-Pierre
Jaussaud
(21^{ème})

30.03.2020

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Inaltera GTP 24 Heures du Mans 1976

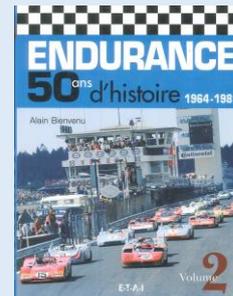
50 ans d'endurance 1964-1981

Volume 2

Alain Bienvenu

Editions E.T.A.I

ISBN 9 782726893272



La preuve par 24 Heures

Charles James

Editions Robert Laffont



Historique en français

En Juillet 1975 le pilote français Jean Rondeau créé l'association ATAC dont l'objectif est de construire une voiture pour les 24 Heures du Mans 1976. La principale difficulté est le financement du projet. C'est sa rencontre providentielle avec Charles James, récent acquéreur d'une société de papiers peints lyonnaise qui va permettre le début de l'aventure et l'organisation de l'équipe.

La voiture dessinée par Rondeau est compacte, moins de 4m de long et plutôt légère, le poids est de 815 kg ! L'aérodynamique est simple mais efficace.

Dotées d'un châssis tubulaire renforcé par des panneaux aluminium, elles sont propulsées grâce au budget confortable par le V8 Cosworth DFV de 3 litres, dont par prudence la puissance a été ramenée à 410 ch.

Chaque détail est méticuleusement débattu entre Vic Elford, embauché en tant que directeur sportif et directeur de course et Jean Rondeau nommé directeur technique.

Ainsi les freins Lockheed sont équipés d'un seul étrier et pour permettre un changement ultra rapide, les boulons qui ferment la cage sont remplacés par deux goupilles à anneaux qu'un petit outil, bricolé permettra d'arracher d'un seul coup.

A l'automne le duo Matra 1974 est reformé pour la voiture n°1 autour de Beltoise et de Henri Pescarolo qui accepte finalement le challenge, plus pour récupérer un volant F1 que convaincu par le projet Inaltéra. La voiture numéro 2 sera conduite par Jean-Pierre Jaussaud, Jean Rondeau lui-même et une femme Christine Beckers, fiancée de l'époque de Vic Elford.

Les 2 voitures répondent au cahier des charges de la catégorie LM-GTP, les deux premières voitures alignées au Mans en 1976 se distinguent par leur réalisation très soignée et leur présentation impeccable. Elles sont dévoilées à la presse en Février 1976 après seulement 5 mois de développement en grandes pompes dans les locaux du Journal Jour de France.

Aux essais, la voiture n°1 est 12^{ème} à 23'' de l'Alpine A442 en pole et la n°2 est 17^{ème} à 31''. La course est menée de bout en bout par la Porsche 936 n°20 de Jacky Ickx et de Gjis Van Lennep. Ralentie par d'inévitable problème de jeunesse, la voiture de pointe de l'équipe pilotée par Pescarolo – Beltoise termine à une honnête huitième place, et enlève sa catégorie.

L'année suivante Jean Rondeau décide de franchir un nouveau pas en préparant deux de ses voitures aux normes du Groupe 6 (allègement à 810 kg, moteur de 455 ch et aérodynamique arrière modifié). Elles termineront à de discrètes onzième et treizième places. Associé à Ragnotti, Jean Rondeau aura la satisfaction de prendre la quatrième place et d'enlever une nouvelle victoire en GTP.

Historical background in English

In July 1975 the French driver Jean Rondeau created the association ATAC whose objective is to build a car for the 24 Hours of Le Mans 1976. The main difficulty is to finance the project. It was his providential encounter with Charles James, a recent buyer of a Lyon-based wallpaper company that led to the beginning of the adventure and the organization of the team.

The car designed by Rondeau is compact, less than 4m long and rather light, the weight is 815 kg! Aerodynamics is simple but effective.

Equipped with a tubular frame reinforced by aluminum panels, they are powered by the V8 Cosworth DFV of 3 liters, whose power has been reduced to 410 hp. The purchase of this kind of engine was possible thanks to the comfortable budget.

Every detail is meticulously debated between Vic Elford, hired as a sports director and race director and Jean Rondeau appointed as a technical director.

Thus the Lockheed branded brakes are fitted with a single caliper and to allow an ultra-fast change, the bolts that close the cage are replaced by two ring pins that a small tinkered tool will allow to pull out in a single blow.

During the autumn, the Matra 1974 team was formed for car number1 around Beltoise and Henri Pescarolo who finally accepted the challenge, more to recover an F1 steering wheel than convinced by the Inaltera project. Number 2 will be driven by Jean-Pierre Jaussaud, Jean Rondeau himself and a woman Christine Beckers, fiancée at the time of Vic Elford.

The 2 cars meet the specifications of the LM-GTP category, the first two cars aligned at Le Mans in 1976 are distinguished by their meticulous execution and their impeccable presentation. They were unveiled to the press in February 1976 after only 5 months of development in great pomp at the premises of the Journal Jour de France.

During official practices, car #1 is 12th at 23" from the Alpine A442 on pole and #2 is 17th at 31'. The race is led from start to finish by Jacky Ickx and Gjis Van Lennep's #20 Porsche 936. Slowed down by unavoidable youth problems, the team's leading car, driven by Pescarolo – Beltoise, finished in an honest eighth place, winning its category.

The following year, Jean Rondeau decided to take another step by preparing two of his cars to Group 6 standards (810 kg lighter, 455 hp engine and modified rear aerodynamics). They will finish in discreet eleventh and thirteenth places. Associated with Ragnotti, Jean Rondeau will have the satisfaction of being fourth place and winning another victory in GTP.

Revue de presse / Press review

Source :

Source :