

**ANNE-CHANTAL PAUWELS: «NOS DÉBUTS
ACHARNÉS AVEC UNE MOTIVATION SANS LIMITE»**

Rallyes
magazine

N° 290 / MAI - JUIN 2020

Rallyes

magazine

PRESQUE

C'EST LA REPRISE!



**TOUQUET VHC
PREMIÈRES
RÉVÉLATIONS**



**ALPINE A110 R-GT
TOUS LES RÉSULTATS
DES « PIONNIÈRES »**



BEUX: 7,40€ - CR: 11,70 CHF
- PORT: CONF: 7,90€ - DOMUS:
7,50€ - MOLAJA: 1,500 XPF

Cape

L 15892 - 290 - F: 6,90 € - RD



30 BONNES IDÉES POUR MIEUX REVENIR EN PISTE

PERFORMANCE MADE TO LAST



MEDIAFIX

MICHELIN LATITUDE CROSS, NOTRE GAMME DE PNEUMATIQUES RALLYE TERRE

Le potentiel d'un pneu combinant adhérence, motricité et endurance au service de tous les pilotes. Le choix gagnant quelles que soient les conditions.

www.michelinmotorsport.com





004 News : International et France

012 Nostalgie :
Delecour/Pauwels - La saga

017 Nouveauté : Ford Fiesta Rally4

018 Technique :
Le pneu Michelin TB5+

020 Bonus : 30 idées
pour patienter jusqu'à la reprise

024 Conseils :
Maintenez-vous en forme !

026 Grand angle :
Le rallye à l'heure du coronavirus
WRC, France, Business...

Témoins : Jean-Baptiste Ley (ERC),
Arnaud Rémy (Michelin Motorsport),
Bernard Piallat (PH Sport)...

Le point chez PSA Motorsport
et Renault Sport Racing

À quand la reprise ?

036 Un Français
chez Toyota Gazoo Racing

037 WRC : Debriefing Mexique

038 Focus : Alpine, premiers retours !

040 En immersion :
Quentin Gilbert

047 Décryptage :
Les matches de la saison

052 Focus : Thibault Habouzit,
le polyvalent

053 Bilan : Le Touquet-Pas-de-Calais

054 Questions à : Éric Brunson

056 Groupes et classes :
Le Touquet-Pas-de-Calais

058 Expérience : Jérôme Clarety

**060 Championnat de France des
Rallyes Junior :** Léo Rossel, Julien
Pontal et Louis Myr au Touquet

062 Formules de promotion :
Jean-Paul Picard

**063 CFR deuxième division,
Coupe de France :** Comptes-rendus
des épreuves, en vue, portrait,
focus famille Panagiotis

072 Top modèle :
La Honda Civic de Melvin Rabilloud
075 Supplément Classic : Interview
Philippe Flament, focus Patrick Henry,
portrait Arnaud Choquet, bilan
Le Touquet VHC, collection

PATIENCE, ADAPTATION ET CLAIRVOYANCE

Bien sûr, en cette période, nos pensées vont prioritairement à celles et ceux qui souffrent, aux familles touchées par le décès d'un membre. Nous vous invitons à continuer de prendre soin de vous et de vos proches.

Ces derniers temps, nous avons tous été à l'affût du moindre symptôme. Notre passion pour le sport auto est passée au deuxième, voire au troisième plan derrière la santé. Puis elle a resurgi, petit à petit, malgré les annulations et les reports d'épreuves. Il fallait admettre que le sport en général était en mode « pause » sans savoir pour combien de temps et s'adapter au jour le jour à cette situation. L'annonce du déconfinement a apporté une lueur d'espoir. Mais nous devons encore faire preuve de patience avant de connaître la date précise de reprise des activités sportives. Tant de paramètres entrent en jeu, à commencer par les mesures sanitaires... Quoiqu'il en soit, il y aura bien un avant et un après. Et cet après, les dirigeants des sports mécaniques doivent l'envisager avec le maximum d'acteurs possible : entreprises, pratiquants, fans, lecteurs... Tout le monde doit pouvoir rebondir.

En attendant, comment contrôler - pour quelque temps, ose-t-on espérer - l'affluence du public au bord d'une route, qui fait partie du charme du rallye ? Un jour, me semblait-il, Jacques Régis, président de la FFSA, avait jugé que l'avenir du rallye serait le circuit. Cette vision s'appliquera-t-elle suite à cette crise du coronavirus qui va inciter à une reprise des événements à huis clos ou avec des restrictions très sévères ? Patience, adaptation et clairvoyance sont de rigueur...

P.S. : Date d'impression oblige, certains sujets de ce numéro à la pagination réduite peuvent ne pas tenir compte d'une actualité qui évolue en permanence. Nous vous remercions de votre compréhension.

Frédéric Dart

RALLYES MAGAZINE - 19, rue Ledion - 75014 Paris - Tél. : 06 80 02 82 16 - E-mail : redaction@grandprixmag.com

Directeur de la publication : Pascal Dro • Rédaction : Frédéric Dart - fa.dart@wanadoo.fr • Directeur artistique : Benoît Gatt • Secrétaire de rédaction : Sylvain Lhote
Ont collaboré à ce numéro : Victor Bellotto, François Bodin, Michel Culas, Gérard Desvaux, Martin Grenier, Arnaud Guygrand, François Haase, Sylvain Henry, Pierrick Le Breton, Anne-Chantal Pauwels, Philippe Quioic, Quentin Ribaud, Éric Riquet, Bastien Roux, Daniel Triaire, SCD/Jo Lillini, Ph'Autosport, Ph'Gaet, Toyota Gazoo Racing WRC, DPPI et l'ensemble des correspondants régionaux

INFORMATIONS / ABONNEMENTS / COMMANDES D'ANCIENS NUMÉROS / VPC :

ABOMARQUE - RALLYE MAGAZINE - CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1
• TÉL. : 05 34 56 35 60 - Du lundi au vendredi de 10 h à 12 h et de 14 h à 17 h • E-mail : capeeditions@abomarque.fr

Rallyes Magazine est édité par la société CAPE ÉDITIONS au capital de 20 000 € - Principal actionnaire : Pascal Dro - Siège : 19, rue Ledion, 75014 Paris
Imprimé par Litografia Roses en Espagne - Dépot légal à parution - N° de commission paritaire : 1218 K 83140 - Distribution : MLP

La reproduction même partielle des articles et illustrations parus dans Rallyes Magazine est interdite. Rallyes Magazine décline toute responsabilité pour les documents remis.
Photos de couverture : Pierrick Le Breton, Bastien Roux, DPPI



WRC 2022 L'HYBRIDE TRACE SA ROUTE

La baisse significative des coûts (au détriment inéluctable de la performance), le renouvellement du défi technique et la préservation du spectacle ont constitué des facteurs essentiels dans la décision de la FIA d'aller vers des WRC hybrides en 2022. Une version définitive du règlement est attendue en juin tandis

que le système d'hybridation sera développé par Compact Dynamics.

Malgré le recul technique flagrant, la FIA a choisi cette solution pour assurer la pérennité et la durabilité nécessaires à la catégorie-reine du rallye. Quels qu'en soient le prix et les conséquences... (AG)



COLLECTOR

LES ORGANISATEURS DU RALLYE DU MEXIQUE ONT MIS À DISPOSITION UN ORIGINAL SAC DESIGNÉ AVEC LES NOTES DE JULIEN INGRASSIA.

Loeb s'est occupé

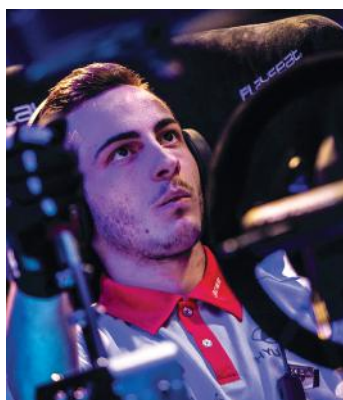
Confiné en Suisse - où les mouvements étaient minimisés - dans une maison avec jardin et près de la forêt, Sébastien Loeb s'est occupé en faisant de la Moto Trial dans sa maison, lui valant 250 pompes (photo). Il a répondu à des challenges, comme celui du ponton traversé en funambule et celui du tee-shirt. Mains au sol et jambes en l'air, démontrant des qualités de gymnaste intactes, il l'a enfilé aisément ! Loeb a également suivi son match des légendes de rallye lancé par le promoteur du WRC et sorti quelques archives de ses exploits afin de contenter son million de fans sur les réseaux sociaux.



JEU VIDEO

WRC9 EN SEPTEMBRE

Réunir trois nouveaux rallyes pas encore disputés (Japon, Nouvelle-Zélande et Kenya), plus de 50 équipes officielles et leurs livrées, en WRC, WRC 2, WRC 3 et Junior WRC, et plus d'une quinzaine de véhicules-bonus ayant marqué l'histoire du Mondial ? C'est possible avec WRC9 qui doit sortir le 3 septembre sur PS4™, Xbox One et Epic Game Store pour PC (ultérieurement pour les autres consoles). Le mode carrière est enrichi pour encore plus de challenge et l'expérience de jeu se veut toujours plus réaliste. Ça promet ! En outre, la poursuite de l'accord de licence entre NACON et KT Racing avec WRC Promoter jusqu'en 2022 indique le développement et l'édition de WRC10 et de WRC11.



EN BREF

RENDEZ-VOUS

■ L'organisation du 4^e Alsace Rallye Festival est maintenue à Molsheim les 20, 21 et 22 août. Les inscriptions sont ouvertes pour un kilométrage d'épreuves de démonstration toujours identique et une liaison réduite.

Infos sur alsace-rallye-festival.com

■ L'exposition *Monaco et l'Automobile de 1893 à nos jours*, prévue du 11 juillet au 6 septembre 2020, est annulée en raison de la crise liée au coronavirus.

■ Le 89^e Rallye Monte-Carlo se disputera du 18 au 24 janvier 2021. Gap en sera, à nouveau, la plaque tournante.

ÉLECTIONS

■ Les élections fédérales, qui doivent se tenir au plus tard le 31 décembre de l'année des Jeux Olympiques, sont reportées au 30 avril 2021 pour la majorité des fédérations sportives. Nicolas Deschaux est candidat à sa propre succession à la tête de la FFSA.

INTERNATIONAL

■ La FIA envisage de modifier le format de certains rallyes du WRC, reportés pour faciliter la logistique des équipes. Un autre scénario serait d'étendre la saison jusqu'en décembre.

■ En Italie, la fédération nationale envisagerait, en raison de la crise liée au Covid-19, un retour sur les circuits et une saison blanche pour les rallyes. À défaut, des épreuves du genre rallycircuit seraient privilégiées.

■ En Espagne, la saison des rallyes devrait reprendre en septembre.

■ Les changements des règlements des championnats portant le label FIA se feront désormais à la majorité et non plus à l'unanimité.

■ Adrien Fourmaux s'est offert un beau cadeau d'anniversaire en s'adjudgeant son premier scratch au Malcolm Wilson Rally, un rallye terre sur une journée disputé le 14 mars autour de Cockermouth, en Angleterre. À bord de la Ford Fiesta R5 Mk II, il a remporté six ES sur sept.

■ Après neuf mois de développement et plus de 10 000 km d'essais, la Clio Rally5 a évolué pour la première fois en compétition seulement onze jours après son homologation FIA. Cinq exemplaires étaient en effet présents au départ du Rallye du Mexique. Seul un problème électrique mineur sur une voiture a été recensé.

■ Toyota Gazoo Racing Europe devient le nouveau nom de TMG, la base européenne de Toyota depuis 1993.



Classique / Moderne

Au fil du temps, Yacco développe les meilleurs produits pour le sport automobile



Suivez l'actualité Yacco sur les réseaux sociaux





SÉBASTIEN OGIER ET S'IL PROLONGEAIT D'UN AN?

2020 doit être la dernière saison en WRC de Sébastien Ogier, qui souhaite passer plus de temps avec sa famille. Le confinement - au moins jusqu'au 31 mai, date bloquée par la FIA pour les essais - lui en offre actuellement la possibilité. Mais la pandémie en cours et l'incertitude quant à la poursuite de la saison pourraient l'inciter à poursuivre sa carrière chez Toyota Gazoo Racing un an de plus, en 2021.

C'est ce qu'il a révélé dans une interview au magazine allemand *Motorsport Aktuell*, rapportée par le site *thecheckedflag.co.uk*. « Il est encore trop tôt pour dire quoi que ce soit. Nous attendons maintenant ce qui arrivera dans quelques mois », nuance toutefois celui qui s'est montré discret durant cette période de confinement. Tommi Mäkinen serait comblé, lui qui avait déjà émis cette volonté de prolongation.

© TOYOTA GAZOO RACING WRT

CHRONIQUE



© DR

Pierre-Louis Loubet « JE SUBIS! »

CONFINÉ EN CORSE, LE PILOTE HYUNDAI SE PRÉPARE EN PARTICIPANT AU TOURNOI ESPORTS AVEC LES ESPOIRS DU WRC.

Alors qu'il devait rejoindre le gratin du WRC, Pierre-Louis Loubet subit de plein fouet cette crise sanitaire sans précédent. Malgré tout, il garde un état d'esprit positif : « Je suis en Corse avec ma famille en pleine santé. Cela pourrait être bien pire ! C'est difficile de se maintenir au top physiquement avec les restrictions. Je fais forcément plus ce que je peux que ce que je veux. Psychologiquement, je n'ai d'autre solution que celle d'attendre. Alors, je ne me prends pas la tête, je reste focus sur la suite. » « Pilouis » dispose ainsi de plusieurs scénarios, en fonction de ce qui sera décidé pour le nouveau calendrier du WRC. Des rallyes de préparation en plus ne sont pas exclus. Il sera accompagné dans cette aventure, comme l'an passé, par 2C Compétition. « Ce sera la première fois que je resterai dans le même team deux années consécutives. Nous allons gagner énormément de temps dans l'approche des courses. Le partenariat avec Hyundai s'est mis en place très rapidement et très simplement. Andrea Adamo me souhaitait dans un team satellite. Je savais 2C partant. Le contact s'est vite établi pour aboutir à ce partenariat. » Le point de départ de la saison n'est pas encore fixé. Pour patienter, « Pilouis » a participé, avec d'autres jeunes espoirs internationaux, au tournoi Shootout WRC eSports, dont la manche 1, en Argentine, vue par 700 000 fans, a été remportée par R. Yates... Ou comment trouver dans le virtuel un peu de compétition en attendant le retour des vrais rallyes ! (F. Bodin)

LA PHRASE

« JE PEUX DIRE QUE LES CONSTRUCTEURS SONT DÉTERMINÉS À FAIRE PARTIE DU WRC. »

YVES MATTON, DIRECTEUR DE LA COMMISSION DES RALLYES À LA FIA.

SÉBASTIEN LOEB INDÉCIS SUR SON AVENIR



Dans le flou quant à son programme prévisionnel de six rallyes en 2020 en raison du Covid-19, Sébastien Loeb l'est aussi sur son avenir avec Hyundai : « C'est un peu trop tôt [pour savoir ce que je ferai en 2021]. Ce n'est pas lié à ce que nous vivons actuellement,

mais il est vrai que mon contrat de deux ans chez Hyundai se termine à la fin de l'année en cours », a-t-il confié lors d'un entretien à Canal+. « Pour l'année prochaine, honnêtement, nous n'avons pas forcément eu l'occasion d'en reparler plus que cela. Il va falloir réfléchir, décider ce que je veux faire pour la suite, mais, honnêtement, même moi, je ne sais pas. »

ANTHONY FOTIA OBJECTIF R5

Mi-mars, Anthony Fotia était engagé au Rallye Le Touquet en VHC avec la BMW M3 paternelle. « Je n'étais pas pour repartir dans une formule de promotion et je préfère disposer d'une R5 », précise l'Azuréen. « Je devais être au départ sur une Hyundai i20. Je n'ai pas trouvé d'accord avec l'équipe sur le budget. Du coup, j'ai repris du service en VHC. Ma présence sert aussi à voir le parcours et à préparer les années futures. Ça peut servir... Avant tout, je m'engage pour le plaisir et pour m'amuser sans pression et en famille. »

PAULINE DALMASSO SUR 208 RALLY 4

Pauline Dalmasso passera de la 208 R2 (utilisée au Touquet) à la 208 Rally 4 pour viser un second titre féminin consécutif, sa priorité. Parallèlement, elle sera engagée sur les manches asphaltées de la 208 Rally Cup. Également chez Pit Stop, la Hyundai i20 R5 est dévolue à Loïc Astier dans le Championnat Terre. La structure de Marc Dalmasso engage également deux 208 R2 sur des manches terre et deux Ford Fiesta R2J pour Jonathan Vargas et un autre pilote.

CARNET

Longtemps bénévole, commissaire de course, attaché de presse dans la ligue Languedoc-Roussillon et surtout passionné, Jacques Ribard est décédé à 96 ans. *Rallyes Magazine* présente ses plus sincères condoléances à sa famille et à ses amis.

OPTIMISEZ VOTRE VÉHICULE

FREINAGE



MOTEUR



L'ÉQUIPEMENTIER DES LICENCIÉS **FFSA**



CHÂSSIS



CARROSSERIE



-15 %* SUR VOTRE COMMANDE AVEC LE CODE **MAG15**



ORECA-STORE.COM



04 94 88 57 94



PAIEMENT SÉCURISÉ
3X ou 4X SANS FRAIS



LIVRAISON
EN 24H



SATISFAIT
OU REMBOURSÉ



ÉCHANGE
GARANTI

*Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 31/07/2020 minuit, non cumulable avec les promotions et bons de réduction en cours, hors produits AIM, ALFANO, ALPINESTARS, AP RACING, ATL, BILSTEIN, CATCAMS, EIBACH, E-RACE, GIRODISC, LAZER, LEGO, LIFELINE, PAOLI, QUAIFE, RECARO, SIMPSON, STACK, STAND21, STILO, e-carte cadeau, service ORECA PREMIUM, collection SPARCO Martini, chaussures GULF en cuir, kit gros frein R.S. PERFORMANCE (réf. RSPKGFRC200220), pneus et stages de pilotage. Frais de livraison non concernés par la remise.

NEWS!

CASQUE COLLECTOR

JEAN-CLAUDE ANDRUET CHOISIT ZAMP

Nous avons évoqué, dans le dernier numéro de *Rallyes Magazine*, l'arrivée des casques américains Zamp en France. Le jeune importateur ne chôme pas en dépit de la longue période d'inactivité que nous venons de vivre. Ainsi a-t-il choisi le pilote de légende Jean-Claude Andruet comme ambassadeur et développeur de ses casques. Fin technicien, ce dernier, qui a assuré la mise au point de la Lancia Stratos et d'une foule de bolides des années 1970 et 1980,

est également très impliqué dans les questions de sécurité.

« Je ne souhaitais pas juste porter un casque dont je ne savais rien. Alors, avec Zamp, nous avons d'abord exploré sa conception et sa réalisation, qui se situent à un très haut niveau. Actuellement, nous travaillons à adapter parfaitement - je suis très pointilleux sur ces choses-là - ce nouveau casque à mes besoins au volant. Si bien que, puisque nous arrivons aujourd'hui en phase finale de son développement, Zamp

a décidé de réaliser une série très limitée de sept (son chiffre-fétiche) casques - et pas un de plus - à mes couleurs. Ils seront numérotés de 000 à 006, le prototype 000 étant le mien. Je serai donc "l'ouvreur" de la série, en quelque sorte ! Chaque client pourra, s'il le souhaite, remplacer le lion sur le côté par son propre motif. Mais ce sera la seule modification autorisée. Pour le reste (couleur du casque, plaque rallye, signature et numérotation), ils seront tous rigoureusement

identiques. Chaque casque sera ensuite réalisé à la taille de son propriétaire et adapté à sa morphologie. Je dédicacerai celui-ci au nom de chacun et il lui sera ensuite remis personnellement ou envoyé par Jérôme Chauvin, président des casques Zamp. Le prix ? J'ai également souhaité qu'il reste raisonnable. Ils sont donc proposés à 1 290 € HT. »

Contact : 07 82 17 63 70
et jerome.chauvin@zamp-helmets.fr



008

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE

EN BREF

FRANCE

■ Suzuki France collabore à nouveau avec la FFSA dans le cadre de la sécurisation des épreuves du Championnat de France des Rallyes 2020 en fournissant les voitures de sécurité Info Rallye.



■ Victor Cartier a récupéré son kit R4 à la veille du confinement et a pu s'approvisionner en pièces auprès d'autres intervenants. Sa Toyota Yaris Rally2-Kit a été montée « à blanc » dans son garage. Il lui reste à avancer sur la conception des dernières pièces et sur quelques calculs. « La charge de travail est colossale ! »

LIVRE

■ *Toivo* est une biographie consacrée à Henri Toivonen. Richement illustrée, elle est disponible en italien. Infos sur storieirally.it.





MARQUE PREMIUM MASCULINE

SOINS MASCULINS

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

À DÉCOUVRIR SUR DEFIPOURHOMME.COM



CONÇU ET FABRIQUÉ EN FRANCE





HANKOOK
XPERIENCE

FFSA TROPHÉE OFFICIEL 2020
COUPE DE FRANCE DES RALLYES

 HANKOOK XPERIENCE • WWW.HANKOOK-RS.COM  **HANKOOK**
driving emotion



À l'heure où nous attendons les communiqués officiels de notre Fédération pour remanier le Calendrier de notre Trophée 2020 et ainsi conserver toute équité sportive, c'est le moment idéal pour anticiper et préparer la reprise.

Performances approuvées, gamme des plus complète, tarifs imbattables, réseau national et Trophée Officiel en guise de cerise sur le gâteau, timing parfait pour préparer vos commandes et pour franchir le pas pour les Pilotes qui ne l'auraient pas encore fait depuis la 1^{ère} Édition du Trophée Officiel Hankook Xperience.

Vos équipes Hankook Competition restent à votre disposition par téléphone et par email, retrouvez la liste de vos Distributeurs Agréés sur www.hankook-rs.com

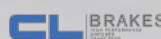
Nous en profitons pour faire part de notre soutien à tous les passionnés, teams, organisateurs, bénévoles et professionnels du secteur.

#VivementlaReprise!

PHOTO NICOLAS MILLET - NE PAS JETER SUR VOIE PUBLIQUE



Le Magasin des Pilotes



LEMAGASINDESPILOTES.FR

[LEMAGASINDESPILOTES](https://www.facebook.com/LEMAGASINDESPILOTES)

+33 (0)4 72 28 86 97

17 RUE DU VERCORS 69960 CORBAS





DELECOUR / PAUWELS - LA SAGA

DEUX ENRAGÉS POUR DES DÉBUTS PROMETTEURS

Nous étions des gosses. Guère plus, quand j'y repense. Nos vingt ans, c'était une succession d'anecdotes, de rencontres, de heurts et de malheurs. Mais c'était une époque d'une vitalité folle qui, rétrospectivement, pourrait servir d'inspiration à celles et ceux qui rêvent, aussi fort que nous rêvions, du Championnat du Monde.

 TEXTE ANNE-CHANTAL PAUWELS.  PHOTOS FRANÇOIS BAUDIN- FRANÇOIS HAASE - ARCHIVES PERSONNELLES ACP - DPPI.



Le sport automobile n'est pas tendre, surtout avec les jeunes qui rêvent. Le chrono ? Il reste souvent lié à l'état de vos pneus - comprenez la taille de votre porte-monnaie - et cela, même si vous disposez d'un talent suffisant. Et, pourtant, cela n'avait pas la moindre importance pour François Delecour et moi-même. Nous nous étions embarqués avec

« un 90 au cul », comme on disait alors, dans l'aventure de notre première voiture de course. Nous sortions de l'adolescence bourrés de talent, certes, et nantis d'une bonne dose d'inconscience et de motivation mise à profit pour pousser la barre tout en haut, jusqu'en Championnat du Monde des Rallyes. Sans jamais rien lâcher en route. Quand je retrouve sur les photos ces deux gosses

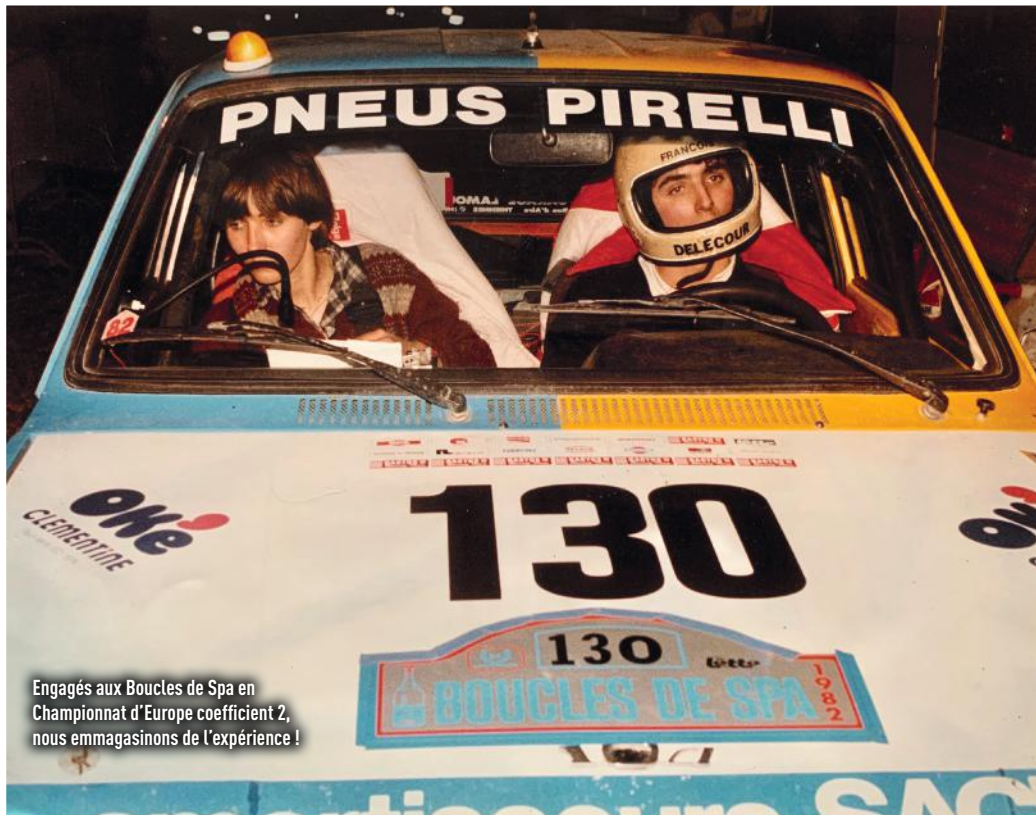
passionnés, un peu malmenés par le destin, je ressens de la tendresse et de l'admiration. Des sentiments que le temps qui passe n'efface pas. Je replonge dans cette odyssée avec vous, dès aujourd'hui et jusqu'au Rallye Monte-Carlo 2021 où nous fêterons les trente ans de notre non-victoire historique !

Premières montures

C'est sur le lac gelé du bois Bosquillon, en bas du Mont

Cassel, dans le Nord de la France, que François et moi faisons nos premières armes... au guidon de vieilles mobylettes. Nos courses-poursuites, chaque hiver, lui offrent parfois la victoire, quelques défaites, souvent les genoux râpés et un art de la glisse déjà hors du commun. Moi, j'avais piqué la « meule » de ma copine Anne-Charlotte pour m'aligner, seule face aux garçons. Comme d'habitude.

“ **NOUS N'AVIONS RIEN DU TOUT. MAIS NOUS Y CROYIONS PLUS DUR QUE QUICONQUE. C'ÉTAIT SÛR, NOUS ALLIONS Y ARRIVER. QUITTE À UTILISER QUELQUES MOYENS... PEU ORTHODOXES ET LÉGAUX, PARFOIS.** ”



De la poignée de gaz à la pédale d'accélérateur, le pas est vite franchi : l'achat d'une magnifique Autobianchi A112 recueille tous les suffrages. Parmi les copains, François est le premier à disposer d'une petite bombe à lui tout seul ; autant dire qu'on le chouchoute ! C'était en 1981, François venait d'accéder au rang d'élite de mon cœur : « Viens, je t'emmène faire une "descente des pavés". » Waow ! Lors de la remontée, j'insiste : « Je veux être ta copilote en rallye ! » Mais avant cela, une étape incontournable : l'école de pilotage de Monthéry, dont François garde un souvenir ému : « J'ai tout de suite appris les bases, le B-A-BA du pilotage, et je m'entraînais sans cesse : mains sur le volant, trajectoires, freinage talon-pointe ». Une

rengaine en boucle nourrie par la lecture des « bibles » de l'époque, comme il le rappelle : « Nous suivions avec passion les dossiers "pilotage" de Pierre Pagani (Échappement). Nous avons découvert le freinage du pied gauche, à la Scandinave, c'était merveilleux ! » Les quatre pentes du Mont Cassel (176 m d'altitude) nous servent de terrain d'entraînement tous les soirs, au grand dam de la Maréchaussée. Nos guetteurs nous alertent de la présence des flics sur l'une des pentes ; cela nous laisse le champ libre sur les autres.

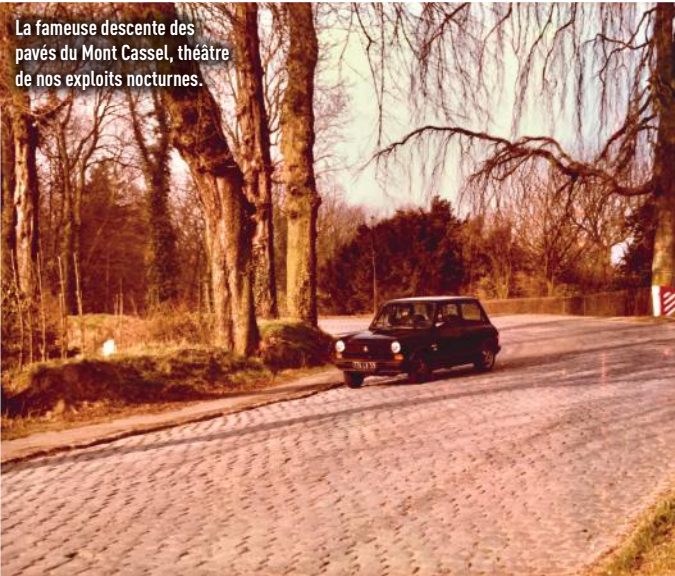
Entraînement quotidien sur route ouverte

Très peu de temps après, nous sommes engagés pour notre premier rallye, « le » Picardie. Il se résumait à une grande spéciale de 45 km, notamment

sur la large départementale de Liomer, elle aussi en descente, qui se finit par une épingle à gauche au freinage très appuyé. Inscrits en Groupe 2 pour une sombre histoire de jantes différentes de la série, nous réalisons les meilleurs temps de la classe, très motivés après une joute verbale avec un pilote au départ de la course. Il nous avait toisés du haut de sa belle Innocenti Groupe 2 et nous avait enragés : « C'est quoi, ta caisse ? 70 ch seulement ? Nous, on a 110 ch ! Que penses-tu faire avec ça ? » En fait, nous l'avons retrouvé planté dans les arbres trois kilomètres après le départ... Les rallyes sont aussi une école d'humilité. Remontés comme des pendules après ce premier bon résultat picard, nous « crashons » ensuite l'Abarth dans un élan d'enthousiasme en

cassant net un amortisseur Koni dans un long appui en courbe droite... sur route ouverte, de nuit. Quelques tonnes plus tard, nous confirmons la solidité de la caisse ! Le budget de la prochaine monture est revu à la baisse, n'ayant plus un sou en poche. L'ami préparateur du coin propose alors une 104 ZS « course »... mais qui n'affiche que 66 poneys. Il s'agit du petit 1 124 cm³. Nous apprendrons par la suite qu'elle avait déjà couru plus d'une centaine de fois et que le carter était fêlé ! Qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse. Cet état d'esprit ne nous lâchera jamais. En janvier 1982, un ami pilote nous propose de réaliser sa prise de notes : il n'a pas le temps d'effectuer les reconnaissances du Monte-Carlo où il s'est engagé. Un vrai bonheur pour nous qui, cette année-là, n'avons aucune ressource pour courir et découvrons ainsi les spéciales de ce rallye mythique. Nous décidons de le mettre dans notre ligne de mire pour... le plus tôt possible ! Cet « apéritif » va servir de prétexte à François à peine quelques semaines plus tard. Avec une mine de conspirateur, il me dit : « Nous allons nous inscrire aux Boucles de Spa pour emmagasiner de l'expérience. C'est un long rallye de Championnat d'Europe ! » Nous voilà partis au fond de la Belgique en plein hiver. Il neige partout, nous sommes gelés dans notre 104 élimée qui est aussi la moins puissante du plateau. Les parents de François nous suivent en assistance. Nous fonçons à tombeau ouvert dans des spéciales inconnues. Terre, neige, verglas, boue et asphalte sont au menu. La nuit nous chahute et nous accrochons la 45^e place au général, devant tous les « régionaux de l'étape », tous jaloux, avant d'abandonner, moteur cassé. Nous avons embarqué un seau pour nous ravitailler en eau dans les fossés, pleins de lentilles vertes, afin d'alimenter le radiateur !

La fameuse descente des pavés du Mont Cassel, théâtre de nos exploits nocturnes.



L'A112 Abarth est engagée en Groupe 2 car ses jantes ne sont pas d'origine.



Cinq ou six tonneaux sur route ouverte pas loin d'Hazebrouck pour notre belle petite Abarth complètement foutue !



La 104 ZS affiche 66 poneys, un carter inférieur fêlé et plus de cent courses à son compteur.



“ **UNE VIEILLE 104 DE 66 CH AFFICHANT PLUS DE CENT COURSES AU COMPTEUR. PEU IMPORTE: NOUS VOULONS JUSTE MARQUER LES ESPRITS ET EMMAGASINER DE L'EXPERIENCE EN VUE D'UN AVENIR DONT NOUS NE DOUTONS PAS UNE SECONDE.**

Quelques prestations en rallye dans la ligue du Nord nous font connaître, dont une incroyable 7^e place au rallye Charlemagne avant d'être mis hors course pour infraction au Code de la Route.



La Samba Rallye flambant neuve ! Une vraie petite voiture de course qui pouvait rouler tous les jours : voilà ce qu'il nous fallait.



C'est l'abandon. Furieux de ne pouvoir concrétiser, François cherche des solutions. J'en trouve une : « *Mon grand-père a économisé de l'argent pour moi sur un compte en banque...* » Mon P.E.L. de la Caisse d'Épargne paie le moteur de la Samba, sa boîte en Groupe A, des combinaisons neuves et des casques. Je vous passe l'engueulade que j'ai prise de la part de mes parents au retour de mes « achats »...

Virés de la ligue

Nous nous engageons au rallye Charlemagne, dans la ligue du Nord, tout fiers de la Samba. Elle a été préparée en « petite » Groupe A car, si le moteur et la boîte sont au top, le reste est d'origine, notamment les freins ! Le rallye est rapide, nous nous sortons les tripes et les temps canons tombent devant une concurrence ébahie en R5 Turbo, Porsche, etc.

En secteur de liaison, nous faisons la queue en ville. C'est un embouteillage monstre ! Je prévient François : « *Nous allons pointer en retard, fais quelque chose !* » Nous hésitons. Regard à droite, regard à gauche, nous doublons toute la file de voitures coincée au feu. Après un deuxième feu « très orange », un flic, tout au bout de l'avenue, nous arrête : « *Vous n'avez pas vu le feu orange ?* »

« *Non, c'est vous que je n'ai pas vu, Monsieur l'agent* », rétorque François. Cette blague potache va nous coûter cher : mise hors course par l'organisation du rallye, au pied du podium, pour infraction au Code de la Route et éviction de la ligue. Nous enrageons, mais connaissons maintenant le potentiel de la petite Samba en rallye. L'année se termine déjà et nous étudions la possibilité de trouver le budget qui nous permettra de prendre le départ du prochain Monte-Carlo pour démarrer la saison 1984. Je lance : « *Bon, François, on s'y attelle ? - À fond, Anne-Chantal !* »...

“ UN FLIC NOUS ARRÊTE : « VOUS N'AVEZ PAS VU LE FEU ? - NON, C'EST VOUS QUE J'EN AI PAS VU, MONSIEUR L'AGENT », RÉTORQUE FRANÇOIS. MISE HORS COURSE ET ÉVICTION DE LA LIGUE À LA CLÉ. ”

La motivation ? No limit !

La revanche s'appellera Samba Rallye ! Elle est neuve et nous voilà repartis à Spa en février 1983. Nous n'avons pas de pneus cloutés alors qu'il neige à gros flocons. Mais François l'acrobate se permet des prouesses : le circuit de Spa complètement enneigé, la spéciale de la Clémentine entre

neige, glace, brouillard, nuit et terre ! Nous loupons une corde et sortons larges. Partis en contrebas, trente spectateurs belges congelés rappellent pour hisser notre vaillante petite Samba sur la route ! Malgré cela, nous sommes 11^e au scratch, seuls Français encore en course à trois spéciales de l'arrivée, réalisant même un

5^e temps scratch dans une spéciale derrière les ténors du Championnat d'Europe. Nous frôlons l'exploit... et c'est la catastrophe. Un copain en assistance perd notre bouchon de réservoir. Ils en trouvent un, de Diesel, sans orifice de mise à l'air libre. Nous repartons en spéciale, le réservoir se comprime et « impluse »...

FORD FIESTA RALLY4 M-SPORT SORT LES GRIFFES



En faisant évoluer sa Fiesta, M-Sport se place sur le marché né des nouvelles réglementations FIA.

TEXTE F. DART. PHOTOS DR.

M-Sport renouvelle sa gamme de Ford Fiesta. Après les évolutions des R5, R2 et R1/Rally5 courant 2019, voici, en 2020, la Rally4. Elle est développée et construite chez M-Sport Pologne, à Cracovie, chargé de produire tout ce qui concerne les deux roues motrices. Cette version, la première de la société de Malcolm Wilson à correspondre à la nouvelle catégorie FIA, est une évolution de la R2, vendue à 110 exemplaires en un peu plus d'un an (voir l'essai de la R2T dans *Rallyes Magazine* 285). Le 1^{er} mars 2020 (homologation signée le 13 mars), cette Fiesta, conçue grâce aux retours constructifs des pilotes clients et des ingénieurs maison, est devenue la première voiture Rally4 homologuée, devant la Peugeot 208.

Au rayon des nouveautés

Le moteur de 999 cm³ Ford EcoBoost turbocompressé a gagné en puissance et en couple, passant de 200 à 210 ch et de 290 à 315 Nm. Du coup, les rapports de la boîte, nouvelle sur la R2T 2019, et les arbres de transmission ont été adaptés. Le système de refroidissement bénéficie de l'ajout d'aérations de capot qui l'améliorent, tout en donnant à la voiture - dont les dimensions sont inchangées - une apparence

plus agressive. La suspension (amortisseurs réglables Reiger avec ressorts Eibach, nouveaux sur la R2T 2019) a été mise à jour afin d'apporter plus de maniabilité et de traction. Enfin, l'échappement est plus léger afin de participer à la réduction du poids.

Premières ventes

La Ford Fiesta Rally4 2020 et les kits de mise à niveau pour les Fiesta R2T 2019 existantes sont disponibles à la commande depuis le 1^{er} avril. « Nous avons reçu un certain nombre de commandes de kits de mise à niveau de la part de clients au Royaume-Uni, en Italie, en Finlande, en Pologne, en Lettonie, au Paraguay,

en République tchèque et en Autriche », rapporte Wojda, qui regrette l'absence de demandes en France. « Nous commencerons à livrer les kits sous peu et espérons bientôt voir des voitures engagées ! Nous venons également d'envoyer la première Rally4 complète sur l'archipel des Canaries. Nous construisons des voitures et les mettrons à la disposition des clients lorsque la vie redeviendra normale. »

Une Rally3 prévue en 2021

L'offre devrait encore s'élargir : « Nous travaillons actuellement sur une Rally3 pour 2021, mais il est trop tôt pour dire si le JWRC utilisera des Rally4 ou des Rally3 l'an prochain. Nous devons vraiment voir comment le marché va réagir après les difficultés liées à la pandémie. » En attendant, le Suédois Dennis Rådström, qui a participé à son développement durant l'hiver, dispose de cette Fiesta en ERC3 Junior.

Pour plus d'infos :
Kamil Kozdroń
Tél. : +48 12 347 6850
E-mail : kkozdron@m-sport.co.uk



MICHELIN TB5+ MICHELIN REPREND L'OFFENSIVE

LE TB5+ EXISTE DEPUIS DEUX ANS ET, POURTANT, MICHELIN NE L'AVAIT PAS RÉELLEMENT COMMERCIALISÉ. POURQUOI ? IL ALLAIT SANS DOUTE... TROP VITE ! LE PILOTE PORSCHE ROMAIN DUMAS QUI A PARTICIPÉ À SON DÉVELOPPEMENT, ET ARNAUD RÉMY, DE MICHELIN MOTORSPORT, SONT CEUX QUI EN PARLENT LE MIEUX.

✂ TEXTE ARNAUD TEILLON. 📷 PHOTOS DR.



Après une longue attente, Arnaud Rémy peut enfin proposer le TB5+ aux pilotes de VHC.

utilisable par les gentlemen drivers. » Le savoir-faire a donc parlé : « Michelin a décidé de réaliser cette évolution du célèbre TB5, qui était une référence, inchangée depuis longtemps. Bien sûr, on peut toujours réaliser un pneumatique plus rapide. Mais il s'agit d'une enveloppe destinée aux courses historiques et aux gentlemen drivers. Donc, tant que tout le monde roule plus ou moins avec les mêmes pneumatiques, il n'y a aucune raison de changer et de faire exploser les budgets en introduisant une nouveauté. Et nous devons véritablement prendre en compte les attentes et les besoins des pilotes... parfois

même sans leur demander leur avis ! Comment ? Il nous fallait produire un pneumatique plus performant, en termes de temps au kilomètre, certes, mais aussi dont le temps de mise en action serait plus court, qui monterait presque instantanément en pression et en température. Il permettrait ainsi aux pilotes amateurs et aux gentlemen drivers de se mettre en confiance dès le début d'une spéciale et de ne pas se faire peur dans la phase transitoire de départ, souvent "pointue", pour ne pas dire difficile, avec des pneus froids. Et nous devons aussi maintenir l'avantage "historique" du TB5 sur ses concurrents, à savoir sa longévité. Ainsi, le nouveau pneu

Tout a commencé avec Michelin, il y a plus de trois ans. Très vite, nous sommes passés au développement en piste de ce nouveau pneumatique, notamment sur la spéciale d'essai de Fontjoncouse, à côté de Narbonne. Tout le monde y teste les voitures, les suspensions... et les gommages de rallye, qu'elles soient modernes ou historiques. À cette époque, presque immédiatement, ce nouveau pneu TB5+ a produit de très bons résultats. Plus rapide, plus constant, plus endurant... À l'évidence, il allait être prêt très rapidement. Nous l'avons utilisé au Tour de Corse Historique sur ma Porsche 911 Groupe 4. Et, aujourd'hui, ce

sont mes parents qui réalisent des prouesses avec lui en rallye, toujours sur ma 911. Ils ont même terminé 1^{er} du récent Rallye de la Sainte-Baume VHC avec ce pneu ». Pour Romain Dumas, ce pneu est tout simplement meilleur, dans tous les compartiments du jeu, que son prédécesseur, qui s'est déjà taillé une belle légende sur les bitumes du monde entier.

Plus rapide, plus facile

Pour Arnaud Rémy, patron des rallyes chez Michelin Motorsport, il existait un besoin : « Nous devons réagir. Face à la concurrence qui s'organisait, il nous fallait proposer un pneu plus performant et, aussi, plus



Le plus grand choix de dimensions, certes, mais aussi deux crans : F pour les tendres et R pour les intermédiaires.



Maurice et Geneviève Dumas, les parents de Romain, et leur 911 Groupe 4 désormais chaussée de TB5+ sur le podium !

devoir durer plus longtemps que ses concurrents et pouvoir servir à plusieurs reprises. Cet objectif est également atteint, comme le confirme Romain. »

Plus résistant

Le double vainqueur des 24 Heures du Mans opine : « Dès les premiers essais, il m'est apparu extraordinaire. Un "step" très important était franchi par rapport à l'existant, avec beaucoup plus de grip latéral, une montée en régime plus rapide - importante pour les pilotes amateurs - que celle de son prédécesseur. Plus facile, plus performant, plus limpide dans son apprentissage... Les progrès figurant dans le cahier des charges étaient bien là. Michelin avait donc réagi de manière spectaculaire et avec

une maîtrise étonnante. »

Dès lors, on peut se demander pourquoi il a fallu plus de deux ans pour qu'il entre en scène... Arnaud Rémy l'explique : « Je crois bien que, pour des raisons de sécurité des pilotes et des épreuves, il a longtemps été souhaité que le niveau de performance, en rallyes historiques, ne s'envole pas trop. Nous étions d'accord avec cette réflexion, même si nous devions nous tenir prêts. » Ce fut effectivement le cas, comme le confirme Romain : « Le poids était bien plus réduit, certes, mais je crois qu'avec la Groupe 4, nous n'étions vraiment pas loin des chronos de ma grosse 997 4.0 GT+ avec sa panoplie d'aides à la conduite, antipatinage et tout et tout...

“ DÈS QUE NOUS L'AVONS TESTÉ, LES RÉSULTATS ONT ÉTÉ SPECTACULAIRES : PLUS DE GRIP LATÉRAL, MISE EN ACTION PLUS RAPIDE ET UNE LONGÉVITÉ IMPRESSIONNANTE. LE TOUT EN ALLANT BEAUCOUP PLUS VITE. C'ÉTAIT IMPRESSIONNANT.”
ROMAIN DUMAS

Et je me souviens aussi qu'avec ces pneus-là, en Corse, la comparaison des chronos de cette Groupe 4 avec ceux du WRC sur les mêmes spéciales, la plaçait en 23^e position au général, bien devant toutes les R3 modernes. C'est dire ! Le dernier point important, c'est la longévité de ce pneu. Avec ces Porsche de course

anciennes, qui pèsent toutes moins de 1 000 kg, ils tiennent régulièrement jusqu'à 300 km de spéciales. C'est dingue ! Et même avec un rythme pour gagner, compte tenu du faible poids de ces Porsche, ils résistent à la perfection ! »

<https://fr.michelinmotorsport.com/pneus>

30

IDÉES POUR PATIENTER JUSQU'À LA REPRISE

En attendant de retrouver les spéciales et les rallyes, voici quelques conseils...



TEXTE FRÉDÉRIC DART ET VICTOR BELLOTTO.  PHOTOS DR.

AVEC L'AIDE DE NICOLAS CIAMIN ET DE FANS DE LA PAGE FACEBOOK RALLYES MAGAZINE.

1 Jouez à un jeu vidéo de rallye (WRC8, Dirt Rally...) ou de course automobile sur simulateur et défiez les amis et fans de jeux en ligne...

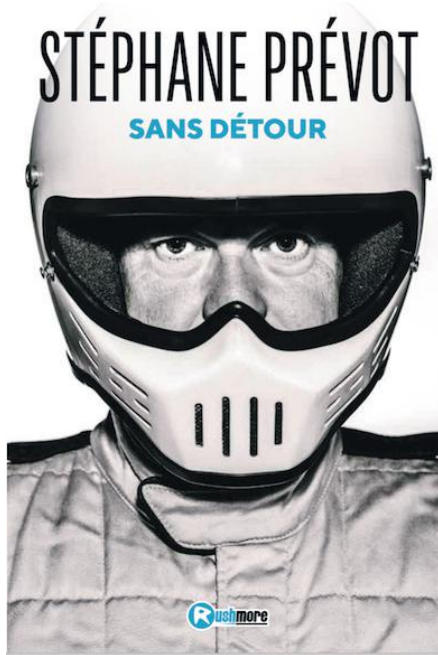
Nicolas Ciamin : « Ne pas rouler, c'est chiant ! Heureusement, il y a le simulateur. Ça compense un peu. Je joue au jeu vidéo F1 2019. Ça reste du pilotage, même s'il y a des différences. Tu as moins d'appréhension puisqu'il n'y a pas de vitesse, donc pas de peur de sortir ! »

2 Suivez les live vidéo et les posts sur les réseaux sociaux...

Notamment ceux, décalés, de Hyundai Motorsport, très présent... Et puis ceux de Daniel Elena !

3 Préparez-vous physiquement à la maison...

Nicolas Ciamin : « Je me prépare physiquement. Je ne sors que pour faire du cardio. Sinon, je fais pas mal d'exercices à la maison : du gainage, des abdos... J'ai aussi un banc avec quelques haltères. Ça permet de s'occuper. » (voir aussi pages suivantes)



4 Lisez Rallyes Magazine... et complétez votre collection, bien entendu (voir page d'abonnement), mais aussi les livres sur les rallyes et revisitez les saisons passées...

Nous vous conseillons actuellement *Sans détour* de Stéphane Prévot. Le copilote belge livre un véritable témoignage de l'évolution du rallye vécue de l'intérieur. On se régale de lire toutes ces anecdotes, ces comparaisons caustiques entre tel et tel pilote, les coulisses de certains transferts ou décisions, ces interminables voyages en avion gérés à la façon Prévot. Il nous ouvre les yeux sur un milieu pas aussi lisse qu'il y paraît. Vous pourriez être surpris par la vraie personnalité de quelques-unes de vos idoles ! Du vrai Stéphane, en somme. (VB)

5 Ressortez les archives avec les classements, photos, revues (on vous a dit que vous pouviez commander les anciens numéros de Rallyes Magazine ?) afin de vous remémorer vos exploits...

Sans nostalgie, bien entendu !



6 Refaites la caisse, la carrosserie, révissez et préparez la voiture de rallye, le moteur, les suspensions...

Bref, profitez-en pour la bichonner avant les échéances sportives afin d'être tranquilles pour quelques courses... Vous estimez ne pas être dans le coup ? Vous pouvez vous former rien qu'avec des tutoriels...

Vincent Batier, pilote en Rhône-Alpes : « On calcule, on maquette, on coupe, on soude et, surtout, on essaie de survivre pendant cette période pas facile pour tous ceux qui exercent dans le domaine de la compétition. »

7 Initiez votre enfant à la mécanique...

Ça peut servir plus tard pour un coup de main à l'assistance. À moins que ça ne lui donne envie de rouler (là, ce n'est pas bon signe !).

Jean-Paul Monnin, animateur en Bourgogne-Franche-Comté et en formules de promotion, a utilisé une partie de son temps pour remonter une Citroën C2 Super 1600... et former son fils à la mécanique. Eh oui, on commence tôt dans la famille !



8 Réalisez une nouvelle décoration pour votre voiture...

C'est le moment, vous avez le temps de faire preuve de créativité ! Vincent Fournanty, pilote du Sud-Ouest : « La voiture est sur chandelles. Nous peaufinons les détails et préparons une déco toute nouvelle... »

9 Préparez, arrangez votre camion d'assistance, voire votre camping-car...

10 Rangez votre atelier...

Triez, classez, rangez les outils ! Regardez pour du matériel plus performant. Comparez...

11 Équipez-vous...

Des bottines au casque en passant par l'outillage...

12 Dépoussiérez vos trophées et votre collection de miniatures...

Votre femme vous dira merci !

13 Rangez et classez les notes par rallye, par saison...

Tâche utile pour la suite, réservée aux copilotes !



14 Profitez de votre famille, passez du temps avec elle...

Si tout va bien, les week-ends risquent de s'enchaîner par la suite ! (Chut, il ne faut pas le dire !)

Rémi Dejonghe, créateur de jeux :

« Nous jouons à des jeux de société. Le RallyShowCards permet de passer le temps. Financé via une campagne destinée à récolter des fonds, ce jeu de cartes, nouveau et inédit puisque 100 % rallye, comprend des atouts avec des valeurs de puissance, de poids et de longueurs des voitures. Il y a des cartes consacrées à Sébastien Ogier, à Sébastien Loeb, ainsi qu'à des pilotes amateurs de différentes régions avec des plus petites autos. D'autres cartes sont prévues par la suite. C'est un bon moyen de s'amuser, de garder des souvenirs et d'en savoir plus sur les véhicules avec lesquels roulent les pilotes. »



15 Adaptez-vous au(x) besoin(s) de la famille...

Romain Serre, dirigeant de RSmotorsport à Vallon-Pont-d'Arc (07) : « J'ai changé de "métier" ! Le matin, je garde ma petite jusqu'à ce que la maman prenne le relais. Du coup, mon atelier ouvre de 13 h à minuit. On s'adapte ! »



16 Lancez-vous des défis ou challenges (dans la limite du raisonnable) avec les amis...



17 Partagez vos activités sur les réseaux sociaux...

Et sur la page Facebook Rallyes Magazine ! Philippe Frossard, notre correspondant pour une partie de la Bourgogne-Franche-Comté, a fait preuve d'imagination durant ce confinement. Chaque jour, sur sa page Facebook, il se met en scène dans une pièce de sa maison, avec femme et fils, pour une série de visio-apéros pleine d'humour. Le thème du rallye ne pouvait pas lui échapper...



18 Faites preuve de solidarité en fonction de vos compétences...

Comme une partie du personnel de PSA Motorsport qui s'est portée volontaire pour fabriquer des respirateurs chez Air Liquide, pourquoi ne pas faire valoir votre coup de volant pour des livraisons ? Adrien Fourmaux en a réalisé pour un partenaire qui le suit depuis ses débuts.

19 Donnez bénévolement un coup de main à votre écurie ou à votre association sportive automobile...

Celles-ci ont toujours besoin de main-d'œuvre et de soutien.

20 Livrez-vous à des activités inhabituelles pour lesquelles vous n'avez habituellement pas de temps...

Nicolas Ciamin : « Je fais un peu de jardinage, de cuisine - les deux sont relatifs ! Je lis plus assidûment... Ça fait découvrir des choses différentes. »



21 Profitez-en pour remercier vos parents, vos amis, vos partenaires...

Stellina MÿN (Racing) : « Mon père est garagiste et, depuis tout jeune, il fait du rallye. Enfant, j'aidais mon père à préparer sa voiture et à faire son assistance durant les épreuves. Il y a peu, mes parents m'ont financé une Peugeot 208 GTi avec un moteur HS. J'ai fini de la remonter. Pendant ce confinement, nous remontons une AX Sport F2000 pour disputer des rallyes sur terre. La passion a tellement pris le dessus que j'en ai fait mon métier : je travaille au sein d'une écurie auto. Je ne remercierai jamais assez mes parents qui m'ont permis, à 22 ans, de réaliser deux de mes rêves et d'avoir cru en moi. »

22 Restez en contact avec vos fournisseurs, votre équipe...

Nicolas Ciamin : « Afin de faire le point, je communique régulièrement avec les membres de Citroën Racing en télétravail et de DG Sport, même s'ils étaient à l'arrêt durant le confinement. »





23 Ayez des projets...

Guillaume Grandjean, pilote des Vosges : « Vu que, durant le confinement, je n'ai pas eu accès à la 206 RC F2-14 en cours de montage, j'en ai profité pour commander des pièces. J'espère être prêt pour la fin de saison 2020 et effectuer mes premiers tours de roues derrière le volant en rallye après cinq épreuves en tant que copilote ! Une page Facebook pour suivre notre association Initial G existe. Nous montons aussi une 206 SW RC - unique en France - pour le rallye (la preuve plus haut en photo). »

Jérôme Durand, pilote du Centre-Ouest : « Après cinq saisons avec ma petite Ford Puma, je monte, une fois de plus, seul, de A à Z ma nouvelle monture : une Ford Focus ST en A8, volant à droite, comme sur ma première ! »



24 Gérez mentalement cette période sans compétition...

Nicolas Ciamin : « Ne pas savoir quand la saison va reprendre s'avère le plus délicat. Mais c'est pareil pour tout le monde. C'est un moment compliqué à passer. J'essaie de garder le maximum de mes capacités. Le simulateur aide pour le feeling. Les quelques repères que l'on peut estimer avoir perdu reviendront au bout d'une journée. »



25 Emmagazinez de l'énergie et de la motivation...

Nicolas Ciamin : « En 2019, quand j'ai roulé quasiment tous les week-ends, j'étais content que ça s'arrête. Mais, après deux ou trois semaines, j'avais envie de repartir. Depuis que j'ai commencé à rouler, je n'avais jamais arrêté aussi longtemps qu'en raison de ce confinement. Ça fait bizarre. À la reprise, l'envie sera présente, c'est sûr ! En tout cas, ça va faire drôle de remonter dans un baquet ! Pour moi, ce sera peut-être dans celui d'une auto de circuit avant celui d'une auto de rallye, ce qui n'est pas grave. Mon calendrier en Ligier JS Cup sera peut-être modifié. Tout va dépendre de celui du WRC. Le rallye reste ma priorité. »

26 Ne vous impatientez pas...

On le sait, c'est compliqué ! Nicolas Ciamin* : « Ce serait bien que la saison recommence en Finlande, début août, mais les dernières rumeurs annoncent plutôt une reprise en Allemagne (15/18 octobre) pour nous (en WRC2/3). Des nationaux en France reprendront certainement avant. Pour le Mondial, c'est compliqué, notamment pour faire circuler tout le monde alors que personne n'est guéri. » (* Entretien réalisé début avril) Philippe Naud, pilote de l'Ouest : « La Saxo N2, prête depuis début mars pour la saison 2020, est sur les chandelles pour le moment ! Depuis, le gros du budget de cette année est consacré aux timbres pour envoyer les engagements qui, finalement, ne servent pas... les rallyes étant annulés les uns après les autres. Nous essayons de croire que la Saxo va sortir avant 2021 ! »

“**NOTRE RÉACTION QUAND ON NOUS A DIT QUE LE CONFINEMENT ÉTAIT TERMINÉ**” : COMMENTAIRE DE NICOLAS CIAMIN POUR CETTE PHOTO PUBLIÉE SUR SA PAGE FACEBOOK.

27 Regardez des films automobiles : Le Mans 66, Logan Lucky, Night Call, Drive, Gran Torino, Braquage à l'Italienne, Baby Driver, Week-end of a Champion, Senna, les sagas Fast and Furious, Taxi...

Purement rallye - outre La Coccinelle à Monte-Carlo ! - vous avez actuellement Ott Tänak The Movie disponible en DVD en version française (tanakmovie.com)...

28 Visionnez les caméras embarquées des copains et des pros afin de peaufiner votre système de notes...

29 Gardez la passion !

Commissaires, officiels, concurrents, fans, lecteurs...

30 Et, surtout, continuez de prendre soin de vous et de vos proches !

Au moment d'enclencher la première, Sébastien Ogier, affûté, sera déjà prêt à tout niveau.



MAINTENEZ-VOUS EN FORME!

Pour Xavier Feuillée, le responsable de 321 Perform, l'institut de développement des performances basé à Egat (66), cette période d'arrêt forcé offre l'opportunité de passer plus de temps en famille, mais doit aussi servir à poursuivre la préparation physique afin d'être encore plus fort au moment de la reprise.

 TEXTE FRÉDÉRIC DART.  PHOTOS DR.

Faute de compétition, comment travaillent les pilotes qui vous font confiance pour leur préparation physique ?

Nous les avons vus en stage durant la préparation hivernale, donc tous étaient au même niveau. Depuis le confinement, nous travaillons différemment, avec une stratégie adaptée pour quatre-vingt-dix pilotes. Un vrai défi pour nous ! Parfois, il faut aussi palier l'absence de matériel. Il y a trois phases dans la préparation physique : le général, dont l'objectif est d'augmenter les capacités du corps (endurance, force, gainage, renforcement), la performance, qui a pour but d'améliorer l'athlète dans sa discipline et, enfin, le spécifique qui

optimise le mental, le ressenti, les réflexes, la vision, la gestion de la pression... afin d'obtenir la meilleure efficacité possible. Alors que nous nous apprêtons à passer à cette dernière, qui nécessite l'emploi de machines, il a fallu revenir aux deux premières qui, généralement, demandent plutôt du temps. Vu que nous en avons, le programme peut être plus personnalisé. Nous en profitons pour travailler sur certains points faibles. Pour chacun, c'est une opportunité de passer un cap en un hiver très prolongé plutôt qu'en deux ans.

Que leur avez-vous fourni ?

Chacun dispose d'un fichier informatique personnalisé avec photos, descriptions

des mouvements et temps de pause. Au bout de trois semaines/un mois, nous le renouvelons. Il a fallu bosser pour fournir un programme adapté et efficace !

Quelle prévoyez-vous maintenant ?

Pour redémarrer, deux chauffeurs vont aller chercher individuellement les pilotes chez eux, même frontaliers ou étrangers. Ils mangeront et dormiront dans un hôtel particulier que nous possédons. Cela nous permettra un contrôle total de la nutrition et du temps de sommeil. Il n'y aura aucun risque d'attraper quelque chose. Chaque machine et chaque haltère utilisées sera désinfectée ; chaque salle sera nettoyée à fond et l'air sera stérilisé avec des



produits costauds. C'est une technique que nous utilisons habituellement une fois par semaine. Là, ce sera quotidien. Cette fois, la préparation sera axée sur le spécifique et le mental. Nous bosserons énormément pour optimiser la performance dans la voiture. Nous prévoyons que le pilote s'entraîne afin qu'il soit prêt quand la saison, très courte, va redémarrer et que les courses vont s'enchaîner.

Comment le pilote gère-t-il mentalement cette période d'arrêt forcé où il ne peut pas exercer son activité sportive ?

La plupart utilisent le simulateur et s'adonnent à des courses en réseau. Ça maintient le niveau, mais cela ne doit évidemment pas empêcher de s'entretenir. Le travail d'entraînement est biquotidien. Sébastien Ogier l'effectue pendant trois heures à cinq heures et demie, un coup le matin, un coup l'après-midi, cinq jours sur sept. Cette période lui offre également plus de temps pour profiter de sa famille, partager. Je trouve que c'est une bonne chose. Si l'on a la chance d'être en bonne santé, cette vie offre le temps que l'on n'a jamais. On court tout le temps ! Certes, il va falloir l'éponger dans nos entreprises et j'espère que tout le monde va rebondir rapidement car nous aurons besoin de l'économie pour repartir. Les pilotes, eux, seront prêts ; nous les préparons en conséquence.



“ **ÇA SERT DE S'ENTRAÎNER COMME UNE MULE QUELQUES MOIS DE PLUS POUR SORTIR ENCORE PLUS FORT QU'ON AURAIT PU L'ÊTRE EN TEMPS NORMAL. C'EST UN ASCENDANT PRIS SUR CEUX QUI SE SONT LAISSÉS ALLER.** ”

Surtout que les pilotes ont l'habitude de fonctionner avec des objectifs de compétition et de résultats...

Il faut les mettre en condition. Ça sert de s'entraîner comme une mule quelques mois de plus pour sortir encore plus fort qu'on aurait pu l'être en temps normal. C'est un ascendant pris sur ceux qui se seront laissés aller. L'écart va se creuser entre les pilotes qui optimisent la préparation et ceux qui attendent juste que ça reparte. Il faut rester un moteur, s'activer. On nous laisse ce temps. Il faut en tirer du positif, être beaucoup plus fort qu'impacté.

Une phase de réadaptation à la voiture se produira-t-elle au moment de la reprise ?

Le pilote va devoir retrouver ses sensations, ses marques, reprendre confiance dans le matériel... Tout le monde devra s'y remettre, mais celui qui se sera bien préparé, physiquement et mentalement, s'adaptera plus vite. Il doit garder le rallye en ligne de mire et se dire : « *Si je fais ça pour le rallye, je serai plus performant* ». Entre un préparé et un autre qui a pris 7 kg, s'est démotivé et est devenu dépressif à force de regarder la télévision, la différence est énorme ! De toute façon, un pilote qui a bien compris que le temps va être long est lui-même demandeur d'occupation utile. De celui qui a baissé les bras en se disant « *On verra plus tard* », on ne peut pas dire qu'il a une âme de guerrier ; celui qui est très motivé, si ! Bloqué avec très peu de matériel avant de

retourner chez lui, Sébastien Ogier n'a pas attendu pour me solliciter. Il s'est préparé en faisant du cardio à vélo, par exemple. Pour avoir du tonus, il faut être moteur. Cette période est comme une phase hivernale prolongée avant le redémarrage d'une saison. C'est normal qu'il y ait à gérer cette prise de risques, la voiture, l'adrénaline, l'engagement, la pression... Ça ne se remplace pas. Chaque pilote doit reprendre confiance en lui et retrouver ses sensations. S'il est bien préparé, il va tout reprendre plus vite. Il pourra tout de suite faire appel à ses réflexes, à sa réactivité. Il se corrigera plus rapidement.

Comment arrivez-vous, à distance, à maintenir les pilotes à ce niveau ?

Je les appelle au téléphone, voire en visioconférence, ou j'envoie un mail pour avoir un *feedback*. Je regarde, je corrige. Durant ces journées, je suis bien occupé ! Certains prennent du poids, d'autres en perdent ou le stabilisent. C'est pour ça qu'une batterie de tests sans machine est réalisée, pour savoir où ils en sont. Chacun a bien compris qu'il ne faut pas qu'il perde ses capacités. On m'a enseigné cette citation de Jean-Jacques Rousseau : « *Plus le corps est faible, plus il commande ; plus il est fort, plus il obéit* ». Eh bien, quand le corps d'un pilote est prêt, ses capacités vont au-delà de celles du pilotage. C'est ça l'objectif. Du moment qu'on l'a bien développé, le physique ne doit plus être un sujet de préoccupation.



CORONAVIRUS **LE RALLYE DOIT** **REBONDIR!**

Le rallye subit le sort de toutes les disciplines sportives majeures : plus aucune compétition depuis la mi-mars et ce, pour une durée indéterminée. Face à cette situation, la saison 2020 apparaît bien incertaine, tant au niveau international que national, voire régional. Questions, tentatives de réponses et témoignages d'acteurs du sport auto pour que le rallye reprenne, certainement d'une nouvelle manière...

 **TEXTES** FRÉDÉRIC DART, ARNAUD GUYGRAND & ÉRIC RIQUET.  **PHOTOS** DR/TGR, DR/FACEBOOK, SCD/JO LILLINI, DPPI, M. CULAS, P. LE BRETON & B. ROUX.

MONDIAL

La rapidité de propagation de la pandémie du Covid-19, le décalage de son déclenchement en fonction des pays, la contradiction des décisions gouvernementales, et l'absence de coordination internationale enfoncent chaque jour la totalité des disciplines sportives dans l'incertitude. Le WRC, plongé dans une ambiance particulière depuis plusieurs mois (annulations de l'Australie et du Chili, aléas météorologiques en Suède, contexte sanitaire au Mexique), n'y échappe logiquement pas.

COMMENT LE WRC PEUT-IL REPRENDRE LE COURS DE LA SAISON ?

Voilà un casse-tête que la FIA et le promoteur doivent résoudre rapidement ! Sur le papier, cela semble simple : trois épreuves ayant été reportées d'avril à juin, il reste dix rallyes à répartir de juillet - dans le meilleur des cas - à décembre (*voir calendrier pages suivantes*). La réalité est nettement plus complexe avec neuf mois de compétition à caser sur un nouveau calendrier qui, au mieux, n'en comptera que cinq. Par ailleurs, et avant même de se projeter, le trafic aérien mondial à l'arrêt et une logistique déjà compliquée avant la crise sont deux épines enfoncées dans le pied d'un championnat qui devrait longtemps traîner la patte. De là, plusieurs options sont possibles. La première, la plus directe, serait de réduire le calendrier en annulant un ou plusieurs rallyes pour éviter un embouteillage qui semble inévitable. Dans cette hypothèse, les épreuves disputés hors d'Europe (Argentine, Kenya, Nouvelle-Zélande et Japon) figureraient en tête de liste en raison des difficultés logistiques et budgétaires évidentes qu'elles posent. Quid, cependant, des contrats signés, des sponsors trouvés et des autres démarches déjà mises en place par les organisateurs éventuellement pénalisés par ces décisions ? Autre option envisageable qui, elle, ne laisserait aucune épreuve sur le carreau (ou moins) : la réduction du format actuel des rallyes, à deux jours par exemple. C'est ce qui s'est passé au Mexique, amputé de sa dernière étape. On pourrait, pour cela, raccourcir les reconnaissances et le temps de présence sur place, libérant ainsi les équipes plus rapidement pour accélérer les transferts entre chaque course. Une troisième option, plus difficilement concevable, serait de décaler la fin de la saison en 2021. L'idée a été étudiée en



AVANT DE SOUFFLER SA 600^e BOUGIE, LE WRC DEVRA SE MONTRER PATIENT, TROUVER DES SOLUTIONS, ET DÉCIDER DANS L'INCERTITUDE.

Formule 1, même si la discipline-reine des circuits bouclera bien son championnat en décembre, comme Chase Carey, le patron de F1 Group, l'a annoncé. Le WRC, qui fait habituellement sa rentrée en janvier, verrait alors sa saison 2021 chamboulée avant même d'avoir débuté ! Dans ces conditions, la refonte totale du calendrier semblerait l'alternative la plus logique. Les décisions gouvernementales liées aux risques sanitaires, les possibilités de transport des équipes et du matériel, ainsi que les différentes contraintes environnementales et météorologiques seraient évidemment à prendre en compte dans ce cas. La dernière option, la plus catastrophique pour le WRC et donc la pire, serait de terminer la saison après trois rallyes en validant - ou non - les résultats et les classements cumulés jusque-là, de baisser le rideau et de repartir d'une feuille blanche en 2021.

POURQUOI LE WRC DOIT-IL SURMONTER CETTE CRISE ?

Entre crise sanitaire et bilan économique, le débat est évidemment agité. Les détracteurs d'une reprise, en gardiens autoproclamés du bon sens et de la morale, seront les premiers à s'interroger sur l'intérêt de relancer les divers championnats mondiaux. À grands coups de statistiques anxieuses, économiques comme écologiques, ils emprunteront les raccourcis habituels

pour rappeler l'ordre des priorités à respecter en ces moments difficiles. Face à eux, les optimistes auront à cœur de s'appuyer sur les enseignements factuels des crises passées. Ils mettront en avant les nombreuses opportunités à saisir ainsi que le changement majeur des mentalités pour repartir sur de meilleures bases. Les réalistes iront à l'essentiel en rappelant, justement, que le WRC est une entreprise qui emploie plusieurs centaines de personnes dans différents domaines d'activités. Qu'il génère à lui seul une économie essentielle à plusieurs régions du monde au fil de sa saison. Qu'il est aussi une vitrine technologique importante pour l'industrie automobile. Et, surtout, qu'il constitue un véritable coup de pouce psychologique pour s'évader et ainsi oublier au plus vite les traces laissées par cette situation historiquement éprouvante pour tous.

ET MAINTENANT ?

Avant de souffler sa 600^e bougie (le Mexique 2020 étant son 599^e rallye depuis 1973), le WRC devra se montrer patient, trouver des solutions et décider dans l'incertitude. Confronté à une crise sans précédent dans son histoire, il devra en tirer les leçons et gérer sa communication avant de rebondir. Il devra s'appuyer sur « l'avant » pour construire « l'après », qui sera forcément différent... (AG)

JEAN-BAPTISTE LEY

« NOTRE VOLONTÉ EST DE MAINTENIR LES HUIT MANCHES »

LE COORDINATEUR FRANÇAIS DU FIA ERC, RATTACHÉ À EUROSPOORT EVENTS, SUIT AVEC ATTENTION LA SITUATION SANITAIRE DANS CHAQUE PAYS EUROPÉEN ACCUEILLANT UNE MANCHE. IL S'AGIT DE PRENDRE LES DÉCISIONS LES PLUS ADÉQUATES EN CONCERTATION AVEC LES ORGANISATEURS.



Jean-Baptiste Ley (à droite) informe les pilotes (ici Lukyanuk) de la situation.

Les événements actuels doivent être un vrai casse-tête, qui plus est international...

C'est assez compliqué, surtout en raison de la vitesse d'évolution des situations. Le matin, on établit un plan et, le soir, il est caduc ! On ne s'ennuie pas. Il faut avoir un œil sur chaque pays européen concerné par une manche et sur la provenance des concurrents et des teams. Par exemple, au-delà du fait que les Italiens ne peuvent pas disputer de rallyes, leurs voitures ne peuvent pas non plus venir sur les manches. Il faut enquêter en profondeur, savoir quelles sont les restrictions, où en est le confinement... C'est un travail de longue haleine qui doit mener à des décisions cohérentes par rapport aux teams, aux concurrents, aux organisateurs et aux décisions gouvernementales.

Quelle est votre politique ?

Notre volonté est de maintenir le calendrier

à huit manches. Contrairement à celui du WRC, qui en compte treize, c'est plus facilement réalisable. Tant que c'est possible, les épreuves sont reportées et non annulées. Nous avons pu le faire avec le Rallye des Açores, en le déplaçant de mars à décembre, et avec le Liepāja de fin mai à juillet ; début décembre, les Canaries serviront de finale de l'ERC 2020. Nous prévoyons de faire débuter la saison fin juin en Pologne, mais cela reste suspendu à la sortie de la crise en Europe. Une possibilité existe de le reporter à une date ultérieure. Commencer en juillet reste envisageable et permettrait de conserver les huit manches. Ce serait inespéré vu les impacts ! Dans le cas contraire, nous devrions en réduire le nombre à sept, voire six, car nous ne pourrions pas recaser tous les rallyes. Tout cela dépend de tellement de paramètres... Nous avons la chance et le privilège d'avoir affaire à des organisateurs très professionnels avec lesquels l'entente

est parfaite. Tout le monde est animé par la même passion pour le rallye. Nous parlons d'une seule voix, car nous considérons que nous sommes tous sur le même bateau. Notre priorité commune est d'organiser à la date initiale jusqu'au dernier instant. Quand ce n'est pas possible, nous discutons ensemble d'une date de repli. Nous communiquons des infos le plus tôt possible afin de rassurer les concurrents et les équipes, pour qu'ils puissent se réorganiser. Je dois saluer la flexibilité des organisateurs. Le choix est un compromis, pas toujours la solution idéale, mais c'est le seul moyen de maintenir toutes les épreuves dans le championnat. Notre objectif est de sauver la saison 2020 sans impacter 2021, qui sera celle de la sortie de crise.

Avez-vous envisagé une saison sur deux années civiles, par exemple ?

Tous nos efforts tendent à sauver 2020. C'est pour cela que nous n'étendons pas le calendrier au-delà de décembre. Nous voulons une saison 2021 aussi « standard » que possible, même si elle subira l'effet des conséquences économiques, notamment pour les partenariats. Les pilotes sont en majorité des privés, des chefs d'entreprise(s) qui devront penser à la relance économique de leurs activités avant le rallye. Nous devons pallier ces difficultés. C'est dans la douleur qu'Eurosport doit faire preuve de sa capacité à gérer une situation de crise, à faire les propositions les plus adéquates et adaptées afin que toute la communauté de l'ERC soit la plus épargnée possible.

« TOUS NOS EFFORTS TENDENT À SAUVER 2020. »

« LA SITUATION NOUS INCITE À REPENSER NOTRE MANIÈRE DE TRAVAILLER »

LE RESPONSABLE DES ACTIVITÉS RALLYE DE MICHELIN MOTORSPORT INDIQUE QUE TOUT EST PRÊT AVEC SES ÉQUIPES POUR REDÉMARRER LA SAISON.

Comment se déroule l'activité de Michelin Motorsport durant ce confinement ?

Déjà, il faut dissocier le groupe Michelin, qui a repris son activité avec des conditions de travail optimisées, de Michelin Motorsport, qui était à l'arrêt. En interne, les personnels étaient en télétravail avec du développement sur simulateur, sur des projets... Mais ça tournait au ralenti. Cette période a permis d'agir sur des sujets de fond que nous n'avons pas toujours le temps de traiter car nous avons la tête dans le guidon avec l'enchaînement des épreuves. Nous avons pu aussi réfléchir sur la stratégie à moyen ou long terme.

Travaillez-vous déjà sur la reprise de la saison ?

Concernant le WRC, Michelin a assez de stocks pour redémarrer la saison. Je ne suis pas inquiet pour les essais et les rallyes, terre ou asphalte. Concernant les activités nationales, nous assurons les distributeurs de pouvoir proposer suffisamment de produits et de réserves, quelle que soit la date de reprise. Selon les pays, des épreuves ont été reportées ou annulées. Certains vont reprendre plus tôt que d'autres. Michelin est prêt. Une cellule de veille est en place et les stocks permettront de voir venir. Des salariés étaient en congé, d'autres restaient actifs et renforcement des secteurs en besoin, notamment pour fabriquer des masques



“ CHAQUE JOUR, DE NOUVELLES DÉCISIONS POLITIQUES ARRIVENT ET CHANGENT LES PLANS. ”

sur la base du volontariat. La production devrait être relancée avant les épreuves, car il nous faut, notamment, réunir les matières premières. Pour le marché européen, le choix stratégique de produire tous les pneus à Clermont-Ferrand nous permet d'être plus réactifs.

En tant que manufacturier, vous êtes concerné par tous les calendriers...

Nous sommes en contact avec les fédérations et les promoteurs, eux-mêmes en contact avec les organisateurs.

Cela permet d'avoir des infos, de discuter des scénarios possibles. On nous demande notre avis avant de décider de ce qui sera fait ou pas. C'est intéressant de participer à ces discussions. Il y en a beaucoup car, chaque jour, de nouvelles décisions politiques arrivent et changent les plans.

Cette période aura-t-elle un impact économique ?

En l'absence d'épreuves, l'activité compétition est fortement impactée, c'est évident. Notre business est de vendre des pneus.

Actuellement, nous avons du stock. Mais Michelin est un grand groupe qui ne vit pas que du sport auto. Je pense surtout aux « petites » équipes et aux loueurs, dont les voitures sont à l'arrêt et qui vont être en difficulté. C'est plutôt là que se trouve le cœur de notre activité. Les plateaux des rallyes risquent d'être impactés. C'est en 2021 que l'on pourra vraiment constater les dommages. C'est pour cela qu'il faut faire attention. Nous réfléchissons aux manières d'aider ce cœur de clientèle. La situation nous incite à repenser notre manière de travailler, à remettre en question pas mal de choses, à avoir une vision plus globale.

La sortie de la nouvelle gamme de pneus rallye peut-elle être remise en cause ?

Nous travaillons effectivement sur une nouvelle gamme qui va apporter encore plus de performances. Pour l'instant, nous maintenons le planning. Faudra-t-il l'adapter ? Repousser la sortie à 2021 ? Beaucoup de clients ont du stock de la gamme actuelle... Nous réfléchissons à tout cela avant le lancement. Selon l'évolution des événements, le report reste une option à envisager. Mais ce n'est pas le plus important actuellement. La compétition reste anecdotique comparée aux autres aspects de la crise. Avant tout, il faut penser à la sécurité et à la santé.

QUELS EFFETS ÉCONOMIQUES?



Les voitures restent sur les chandelles et les mécaniciens, ingénieur et logisticien attendent la reprise du travail.

CETTE CRISE SANITAIRE NE SERA PAS SANS CONSÉQUENCE SUR L'ÉCONOMIE, EN PARTICULIER POUR LA FILIÈRE LIÉE AUX SPORTS MÉCANIQUES.

L'ensemble de la filière est menacé depuis l'arrêt, le 15 mars et jusqu'à nouvel ordre, de toutes les compétitions et des activités de loisir. Des équipes, n'ayant plus personne à qui vendre leurs prestations, se retrouvent en difficulté. À l'échelon régional et local, l'enjeu est moindre par rapport aux grandes compétitions nationales ou internationales, dépendantes des recettes liées aux spectateurs. « *Lorsque vous annulez, c'est un manque-à-gagner* », concède Nicolas Deschaux, le président de la Fédération Française du Sport Automobile, à l'AFP. « *Mais ce sont des structures associatives qui, dans leur grande majorité, auraient la capacité, si elles n'engagent pas de frais, de poursuivre leur activité si ça ne dure pas trop longtemps.* »

Les comptes

Présidente de l'ASA du Beaujolais, organisatrice du Régional des Vignes de Régnier qui attendait 170 concurrents le vendredi 20 mars après avoir reçu plus de 220 demandes d'engagements, Chrystèle Petit dresse la liste des frais et des pertes engendrés : « *Il y aura des factures à payer, par exemple celles des affiches, des road-books et des plaques. Mais nous les garderons pour l'année prochaine et nous collerons des stickers avec les nouvelles dates, ce sera un moindre mal. Nous allons renégocier l'assurance.* » Elle n'a pas hésité à annuler plutôt qu'à reporter, pensant aux partenaires en plus de ne pas surcharger le calendrier 2020. « *Ce serait difficile d'aller voir nos artisans locaux pour une pub alors qu'ils auront*

déjà du mal à se remettre de cet épisode. » Gilles Mondésir, le président de la Ligue Rhône-Alpes et de l'ASA Rhône, organisatrice du Rallye Lyon-Charbonnières Rhône, deuxième manche du CFR (23/25 avril), témoigne : « *Pour nous, à l'ASA Rhône, c'était lancé : les plaques étaient commandées, tout comme les affiches. Pour ces dernières, j'avais signé un contrat d'un mois pour les abris de bus de Lyon et sa région. Les garder pour l'année prochaine ? Encore faudra-t-il que les partenaires soient les mêmes... La note va être salée pour tout le monde. Je vois mal, après des mois d'arrêt total d'activité, les pilotes se précipiter pour acheter des pneus. Et comment mettre des médecins sur les spéciales alors qu'ils font plus que donner*

de leur temps en cette période tragique ? Ils auront bien mérité du repos. Certains organisateurs me demandaient de trouver une date de report, je leur répondais que c'était impossible vu la densité du calendrier, que ce n'était pas franchement le bon moment pour en parler et qu'il y avait des choses bien plus importantes dans la vie. » À l'arrêt depuis l'instauration du confinement, la FFSA a annoncé le remboursement des droits de calendrier pour les manifestations annulées ainsi que l'ajournement des appels à cotisations de l'ensemble des associations sportives automobile et karting. Le principe d'un gel des règlements techniques jusqu'à la fin de la saison 2021, afin de ne pas ajouter des contraintes budgétaires aux pratiquants

déjà fortement impactés par la crise sanitaire, a été acté par le comité directeur. Un geste serait même envisagé sur le tarif de la licence 2021.

Les métiers périphériques en danger

En bonne santé financière selon leurs dirigeants, les fédérations de sport auto et moto pourraient toutefois voir leur situation se compliquer si la crise venait à se prolonger durant l'été. À l'heure actuelle, elles n'enregistrent pas de licences et craignent de ne pas rattraper ce retard si leurs championnats sont trop largement amputés. Enfin, l'inquiétude règne pour les métiers périphériques (équipes, préparateurs, loueurs...) qui vivent des compétitions, tous niveaux confondus. « Dans la filière monoplace ou le rallye, vous avez un certain nombre de teams pour lesquels la situation peut s'avérer très compliquée s'ils ne peuvent pas vendre leur saison à des pilotes », observe Nicolas Deschaux, intégré à une cellule de travail mise en place par le Comité National Olympique et Sportif Français afin de faire valoir les intérêts du sport auto au plus haut niveau de l'État. L'objectif est d'obtenir, à l'instar d'autres secteurs économiques, un maximum de soutien et de mesures favorables pour l'ensemble de la filière. Différentes propositions vont être émises. C'est nécessaire.

De Chaunac tire la sonnette d'alarme

Comme beaucoup de dirigeants d'entreprise, Hugues de Chaunac a dû faire face à l'interruption de l'activité sur ses sites de Signes et de Magny-Cours. Il a été l'un des premiers à tirer la sonnette d'alarme à propos de cette crise sanitaire et de l'après-coronavirus pour le sport automobile. « Les choses vont changer. Il y a eu un avant, il y aura un après », a-t-il confié dans un entretien au *Maine*

Libre courant mars. « La crise de 2008 était d'ordre financier, mais les gouvernements avaient des leviers, ce qui était le cas de la France. Là, il n'y a pas de levier. La France est à l'arrêt, ce qui n'était pas le cas lors de la crise précédente. En 2020, personne n'a le contrôle ni la clé de sortie. Le sport auto n'a pas besoin de ça. On se posait déjà des questions sur son avenir. Il va souffrir, certainement plus que d'autres sports. [...] C'est le point d'interrogation pour tout le monde. Les constructeurs automobiles, comme les compagnies aériennes, vont chuter et la situation économique va fragiliser le sport auto. Il va y avoir une réflexion sur le sport auto et l'économie. La question est de savoir comment on traverse cette tempête. Tout le monde va observer l'ensemble de ce qui va se passer. Chez Oreca, nous regardons comment sortir de cette crise. Nous réfléchissons pour voir quelles activités ne se feront plus. [...] Nous nous devons d'anticiper. Qu'est-ce qui va disparaître ? Qu'est-ce qu'il faut inventer comme nouveau marché et

comme nouvelle activité ? Il faut être agile et avoir une capacité d'adaptation. Celui qui voudra faire comme avant ne tiendra pas. Il faut anticiper et être innovant. Nous travaillons avec plusieurs constructeurs dans le domaine de l'événementiel. Quels seront leurs besoins ? Il faudra certainement aller vers d'autres activités que le sport auto. Nous réfléchissons dans ce sens. Ils vont vouloir faire de la formation. Je pense que cela ne servira à rien d'aller voir un constructeur en octobre pour lui proposer de faire de la course. Il faut revenir aux bases et cela va nécessiter une grosse remise en cause. C'est cette remise en cause perpétuelle qui a permis à Oreca de grandir et se diversifier. Il faudra au moins trois mois pour repartir. Et ce sera en marchant, pas en courant... »

« Perdre le moins d'acteurs possible »

« Il y a un ordre des priorités. La première est la santé des gens. Le plus important est que le plus de personnes possible sorte de cette crise en bonne

santé », rappelle Jean-Marc Finot, le directeur Motorsport du groupe PSA, avant de rejoindre Hugues de Chaunac : « La seconde sera, pour toutes les entreprises - y compris la nôtre -, d'assurer sa pérennité. Il est évident que la longueur de la crise aura un impact sur les possibilités de financement, pour les équipes comme pour leurs partenaires. C'est vrai pour le sport automobile dans sa globalité. Il y aura un après-Covid où chacun, promoteur ou organisateur, devra revoir, repenser son périmètre économique afin de perdre le moins d'acteurs possible. »

Pour Nicolas Deschaux qui, lui aussi, exhorte à voir plus loin que l'absence d'activité, l'impact économique du Covid-19 sera également fonction de l'application des mesures gouvernementales destinées à protéger les entreprises, de la poursuite de la crise dans le monde et de l'attitude des Français après le confinement. « Soit les gens vont avoir envie de courir, soit il y aura un effet de peur des rassemblements. Ça, c'est une vraie question... »

Rendez-vous en 2021
pour le Régional des
Vignes de Régnié.



“ LA QUESTION EST DE SAVOIR COMMENT ON TRAVERSE CETTE TEMPÊTE.” HUGUES DE CHAUNAC

BERNARD PIALLAT **« COMME UNE GRANDE INTERSAISON »**

TOUT EN RÉFLÉCHISSANT À DES PROJETS, LE DIRIGEANT DE PH SPORT ATTEND LA REPRISE DES RALLYES ET LE REBOND POUR LEQUEL IL APPELLE À LA PATIENCE.



Bernard Piallat (à droite) a décroché le titre de Champion de France 2019 avec Yohan Rossel.

Où en est l'activité de PH Sport ?

À l'arrêt depuis le 16 mars. Plus de rallye, plus de travail. Nous voyions les épreuves s'annuler les unes après les autres, alors nous nous sommes dit que ce n'était pas la peine de poursuivre l'activité au risque de rendre nos salariés malades. Nous attendons patiemment la reprise des rallyes.

Quand pensez-vous reprendre ?

Nous n'avons pas beaucoup de visibilité. Nous avons des espoirs. Mais entre les espoirs et la réalité des choses... Nous n'avons absolument aucune idée de la façon dont ça va se passer. Depuis le 16 mars, nous avons établi différents plans ; ils sont tous tombés à l'eau. Nous attendons d'avoir des certitudes et nous aviserons à ce moment-là. La date de déconfinement fixée au 11 mai est une estimation. Rien ne prouve que nous reprendrons ce jour-là. Peut-être que ce sera le 17 mai ou le 8 juin.... Chaque jour

apporte quelque chose de nouveau. Je ne suis pas pessimiste, mais je dois dire que la situation n'est pas évidente. Personne ne sait. Le gouvernement fait ce qu'il peut, lui aussi. Il s'adapte au fil des jours, comme nous. Nous ne savons pas si le virus va encore se propager ou non. Je travaille à différents projets sur lesquels je peux avancer intellectuellement, à des idées qui nous permettraient de travailler dans une telle période. Car il faut se préparer à en connaître d'autres. Depuis trente ans, je vis à 100 % du sport automobile. Là, il n'y a plus de sport auto. Il faut trouver des activités parallèles, des manières d'être utiles à la société. Il y a plein de choses que nous pouvons faire. Je réfléchis à ce qui peut être adapté.

Quel va être l'impact de cette crise ?

Tout va trinquer, pas seulement le sport auto. Toutes les activités sportives, le tourisme... Le monde va être impacté, mais il continuera de tourner. Le premier Grand

Prix automobile a eu lieu en 1946, au sortir d'une guerre mondiale. Le sport auto va se relever, mais, comme dans d'autres domaines, ce sera long. Plein de clients veulent rouler. Les activités de certains ne se sont pas arrêtées durant cette période. Je ne suis pas inquiet quant au rebond, mais il va falloir être patient. Parmi les épreuves annulées, certaines ne renaîtront pas. Dans les années à venir, il y en aura moins et celles qui resteront au calendrier feront le plein car les concurrents n'auront plus autant de choix. Le système va se remettre en route petit à petit. Certaines sociétés, dont la santé financière était déjà précaire avant cette crise, ne s'en sortiront pas. Mais, même quand l'économie va bien, des entreprises font faillite. C'est juste la vie.

Comment réagissent les clients, actuellement ?

Avec certains, nous nous téléphonons, nous nous envoyons des messages. D'autres sont plus préoccupés par leurs affaires. Les profils sont différents. Tous attendent que les rallyes reprennent afin de se distraire ou de se défouler. Les cinq 208 commandées étaient affectées à des clients ; aucun ne s'est désisté. Le monde va continuer de tourner. Si tu as des voitures, tu as des clients. Et vice-versa. C'est le marché de l'offre et de la demande. Actuellement, les voitures ne s'usent pas, ne décotent pas, et aucune n'évolue. C'est comme une grande intersaison. Le monde du sport auto aura juste fait une pause.

**« JE NE SUIS PAS
INQUIET QUANT
AU REBOND,
MAIS IL VA
FALLOIR ÊTRE
PATIENT. »**

ADAPTATION DE RIGUEUR

EN 2020, PSA MOTORSPORT ET RENAULT SPORT RACING LANCENT CHACUN UN NOUVEAU MODÈLE ET ORGANISENT UNE FORMULE DE PROMOTION. LEURS ÉQUIPES ESSAIENT DE FAIRE FACE À DES SITUATIONS QUI ÉVOLUENT AU JOUR LE JOUR.



Comme toutes les sociétés, PSA Motorsport a dû réduire au maximum les dépenses jusqu'à la fin de la crise sanitaire et mettre le personnel concerné en chômage partiel. Les collaborateurs de l'activité Recherche et Développement ont continué de travailler depuis leur domicile, notamment sur les gros sujets du moment : le WEC, la Formule E, le lancement de la 208 Rally 4, mais aussi le développement des véhicules de la ligne Peugeot Sport Engineered. La boutique de pièces détachées est restée ouverte et les livraisons chez les clients sont assurées. « Nous gardons le contact avec tous les pilotes et les teams avec lesquels nous travaillons », est-il indiqué chez PSA. « Nous nous efforçons de partager les informations pour repartir dans les meilleures conditions le moment venu et réadapter l'activité au mieux dans le contexte de la levée progressive des mesures sanitaires. » L'arrivée de la 208 Rally 4 n'est pas chamboulée :

« L'homologation est quasiment finalisée en dépit des conditions. Le niveau des commandes atteint toujours la centaine et la confiance de nos clients dans le produit reste au rendez-vous. La production redémarre doucement. Les livraisons vont néanmoins être repoussées, mais les besoins de nos clients également. À la reprise, il y aura une forte densité de compétitions, mais, le temps n'étant pas extensible, nous connaissons fatalement des suppressions. Nous n'avons pas d'inquiétude particulière quant à notre capacité à satisfaire nos clients. La 208 Rally Cup est, plus que jamais, une priorité pour nous. Nous ferons donc le maximum pour que cette formule de promotion ait lieu et pour construire un calendrier

cohérent en lien avec les mesures sanitaires. »

« D'une façon ou d'une autre, nous organiserons le Trophy »

Chez Renault Sport Racing, le personnel s'est également retrouvé entre télétravail et chômage partiel. « Concernant la compétition client, nous cherchons des alternatives pour une saison qui s'annonce... merdique », lance Josep Ferrer-Trias, le coordinateur du Trophy, qui se creuse la tête. « Nous sommes en contact avec la FFSA et les organisateurs pour avoir des informations... Le vrai problème vient du calendrier. J'en ai déjà établi une dizaine ! Nous ne savons pas quand la saison va commencer. Nous examinons plusieurs options, dont celle

d'un calendrier de cinq manches au lieu de six, mais nous n'avons pas pris de décision finale. Nous nous adaptons à l'évolution de la situation au jour le jour, avec calme. Nous avons du temps. Les concurrents sont informés de la situation. Nous préférons ne plus envoyer de communiqués : plus il y en a, plus c'est la confusion. D'une façon ou d'une autre, nous organiserons le Trophy qui réunit 38 inscrits. Nous sommes très contents du succès commercial : 150 Clio 5, toutes catégories et tous pays confondus, ont été vendues. C'est pour tout cela et par respect pour nos clients que nous essayons de trouver la meilleure solution pour sauver une saison qui ne sera pas « normale », les décisions ne dépendant pas de nous, et continuer d'avancer. Il faut être patient. » La fabrication des Clio 5 circuit, rallycross et rallye a repris après Pâques chez Alpine, avec un effectif réduit qui a lancé la version rallye. En mai, la production devrait revenir à dix voitures par semaine.



À QUAND LA REPRISE ?

C'EST LA QUESTION LA PLUS POSÉE PAR LES PASSIONNÉS DE RALLYE. LA RÉPONSE EST DIFFICILE À ÉTABLIR, TANT SONT NOMBREUX LES PARAMÈTRES, SURTOUT DE SANTÉ, QUI ENTRENT EN COMPTE.

D'ici combien de temps pourra-t-on revoir cette image de proximité du public autour d'un équipage ? Ici, ce sont Sébastien Ogier et Julien Ingrassia (masqué) au dernier Rallye du Mexique.



En France, la FFSA a mis en place une cellule *ad hoc* en charge de l'aménagement des calendriers afin d'étudier les différents scénarios possibles en fonction des demandes d'annulation, de report et des conditions de reprise de l'activité. Après un rétropédalage sur la priorité du sport lors du déconfinement, la ministre des Sports, Roxana Maracineanu, a indiqué les tendances de l'après-crise du Covid-19 : « La reprise du sport et un sujet majeur », mais il faudra rester « lucide et patient ». « Plus nous aurons de scénarii, plus nous saurons lequel choisir », a-t-elle indiqué dans *Le Club Eurosport*, le 22 avril. « Évidemment une reprise à la mi-juin est

le scénario optimum, mais il y en a d'autres. Celui d'une reprise en septembre des championnats (elle évoque ceux de football et rugby, notamment NDLR), voire d'une saison blanche cette année pour pouvoir reprendre au mieux la saison prochaine. » Elle a précisé également : « Tous les événements qui pourront reprendre se feront de toute façon à huis clos ou avec

des restrictions très sévères. C'est le seul moyen pour que le sport professionnel et le sport amateur survivent, jusqu'à nouvel ordre. Il va falloir réinventer et imaginer le sport de demain. »

La question du public

Le rassemblement de personnes est évidemment à l'opposé du confinement,

“ **TOUS LES ÉVÈNEMENTS QUI POURRONT REPREDRE SE FERONT DE TOUTE FAÇON À HUIS CLOS OU AVEC DES RESTRICTIONS TRÈS SÈVÈRES.** ” ROXANA MARACINEANU, MINISTRE DES SPORTS

POURQUOI LES ANNULATIONS SE POURSUIVENT-ELLES ?

érigé en protection essentielle contre le coronavirus. De plus en plus de chercheurs, scientifiques et épidémiologistes, affirment qu'il est devenu impossible de réunir du public comme avant la pandémie. Les scientifiques envisagent le retour des événements grand public au mieux fin 2021. Pourquoi un tel délai ? Tout simplement parce qu'il correspond à celui de la commercialisation, après validation par les autorités sanitaires, d'un vaccin contre le Covid-19. Si on le trouve...

Le Tour de France, valeur-test ?

La valeur-test de la reprise des activités sportives en général pourrait être le Tour de France cycliste, initialement prévu du 27 juin au 19 juillet et décalé du 29 août au 20 septembre. « C'est un événement populaire où une interdiction de la présence du public est quasiment impossible à faire respecter », analyse Alain Cusimano, médecin généraliste, régulateur au Centre 15 de la Marne, membre de la commission médicale de la FFSA et pilote ayant l'expérience des courses en circuit, rallycross et rallyes (participation au dernier Monte-Carlo). « Les gens sont dans les rues des villages traversés et se pressent sur les départs et les arrivées d'étapes. Faire respecter les distances de sécurité par le public sera difficile. Il faudra surveiller les mesures sanitaires prises. Concernant les rallyes qui ont lieu, eux aussi, en plein air, c'est la même problématique. À partir du moment où le Tour de France a lieu, il n'y a pas de raison qu'un rallye ne soit pas organisé. On peut supposer que la saison de sport auto pourra certainement reprendre à partir de septembre, sous réserve qu'il n'y ait pas une deuxième vague de victimes du Covid-19. Il va falloir surveiller le nombre de patients hospitalisés dans les services de réanimation. La barre de moins de 4 000 personnes en soins intensifs semble une limite pour une reprise en septembre, à moins d'une volonté politique. »

Dans cette saison tourmentée, la FFSA a tranché le 16 avril en repoussant toutes les Finales de Coupe de France 2020 à 2021. Pour le reste, associations sportives automobiles ou écuries organisatrices ont décidé seules - et, pour celles concernées, avant même le couperet du confinement - des annulations ou reports de leur(s) épreuve(s), qui se sont enchaînées pour les dates déposées jusque fin mars puis en avril, puis en mai. Certaines ont préféré prendre les devants pour leurs rendez-vous en juin, juillet et août, voire septembre, confrontées à d'autres paramètres liés indirectement aux mesures sanitaires gouvernementales et autres interdictions. Les contraintes administratives inhérentes à toute organisation (autorisations de passage des maires en attente d'un deuxième tour d'élection, dépôt du dossier en préfecture trois mois avant la date...) sont entrées en jeu. Mais il faut aussi tenir compte du recrutement et des déplacements des commissaires, des officiels, du personnel médical et de celui assurant la sécurité. Sans oublier les difficultés d'hébergement et de restauration, les problèmes de réunion entre membres bénévoles... Là aussi, face à tant d'incertitudes, la décision la plus sage s'impose. « C'est compliqué mais, dans le contexte actuel, nous n'avons pas d'autre choix », explique Hervé Besson, à la tête de l'Ain-Jura. Laurent Fourmez, organisateur du Rallye de la Lys, justifie : « Toutes les solutions ont été envisagées et cette situation exceptionnelle est bien plus grave que l'annulation d'une manifestation sportive, quelle qu'elle soit. »

LE CHIFFRE

95

rallyes officiellement annulés ou reportés, du WRC à la Coupe de France en passant par les Championnats de France, fin avril, en raison de la crise liée au Covid-19 : 9 en mars, 26 en avril, 34 en mai, 27 en juin, 9 en juillet, 4 en août, 3 en septembre et 3 en octobre, dont la Finale à Châteauroux repoussée en 2021. Les épreuves de juillet, voire d'août, sont menacées d'annulation.

CALENDRIERS 2020*

WRC

16/19 juillet : Kenya (terre)
6/9 août : Finlande (terre)
3/6 septembre : Nouvelle-Zélande (terre)
24/27 septembre : Turquie (terre)
15/18 octobre : Allemagne (asphalte)
29 octobre/1^{er} novembre : Grande-Bretagne (terre)
19/22 novembre : Japon (asphalte)

ERC

26/28 juin : Pologne (terre)
10/12 juillet : Liepāja (Lettonie, terre)
24/26 juillet : Di Roma Capitale (Italie, asphalte) ?
28/30 août : Barum Czech Rally Zlín (République Tchèque, asphalte)
17/19 septembre : Azores Rallye (Portugal, terre)
16/18 octobre : Cyprus (Chypre, terre)
6/8 novembre : Hungary (Hongrie, asphalte)
3/5 décembre : Islas Canarias (Espagne, asphalte)

FRANCE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES

4/6 septembre : Mont-Blanc Morzine
2/4 octobre : Cœur de France
16/18 octobre : Antibes Côte d'Azur ?
29/31 octobre : Cévennes ?
27/29 novembre : Var

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TERRE

7/9 août : Haut-Var
28/30 août : Lozère Sud France
Septembre : Castine Terre d'Occitanie ?
9/11 octobre : Cardabelles Millau Aveyron
13/15 novembre : Vaucluse

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES DEUXIÈME DIVISION

24/26 juillet : Montagne Noire, Tour Auto Rallye de la Réunion ?
12-13 septembre : Pays de Saint-Yrieix
6/8 novembre : Automne-La Rochelle
Novembre : Ternois ?

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC

21/23 août : Autun Sud Morvan
4/6 septembre : Mont-Blanc Morzine
18-19 septembre : Grasse Fleurs et Parfums
16/18 octobre : Antibes Côte d'Azur ?
29/31 octobre : Cévennes ?

* Dates et manches sous réserve de modifications, d'annulations et de reports.



Les spectateurs pourront-ils toujours se placer sur les bords des routes des spéciales ?



Le responsable de l'atelier suspensions, direction et freins chez Toyota Gazoo Racing nous raconte sa vie et celle de son équipe depuis le dernier rallye WRC.

TEXTE FRÉDÉRIC DART. PHOTO SCD/JO LILLINI.

Après le Rallye du Mexique, je suis arrivé à la maison, en France, le lundi (16 mars) et je ne suis pas sorti. C'est la première fois que j'y reste aussi longtemps ! J'ai profité de ce confinement pour finir les travaux de mon atelier. J'aime bien ce qui touche à la moto. Je les entretiens, les restaure... Je m'occupe aussi de jardiner, du potager. Je mène la vie de M. Tout-le-monde ! Comme je ne voyage plus, mon impact carbone est plus raisonnable ! À Jyväskylä, le personnel des bureaux travaille de chez lui. Pour d'autres, l'activité reste la même sauf qu'ils ne se déplacent plus. Concernant la partie mécanique, les *freelance* comme moi ne travaillent pas. L'effectif est restreint, je suppose. Je n'ai pas plus de nouvelles de l'atelier en Estonie. C'est l'incertitude la plus totale. Il y a tellement de nationalités différentes chez nous... Tous les pays n'ont pas

été confinés au même moment. Je ne sais pas quand le travail va reprendre à l'atelier ou en course, pour les tests, les rallyes. J'espère que ce sera rapide. De toute façon, jusqu'au 31 mai, les dates des tests sont bloquées. C'est une situation bizarre. On ne contrôle rien, c'est difficile de se projeter. Mais bon, des gens sont plus dans la galère que nous. Il faut relativiser. Concernant le calendrier, pourquoi irait-on au Kenya ? Je pense qu'il faudrait se concentrer sur les manches en Europe avant d'aller outre-mer où c'est risqué. Nous sommes dans le flou complet. J'attends de recevoir un message m'indiquant la relance de l'atelier, de connaître la date à partir de laquelle nous pourrions travailler. Les voitures et le matériel en fret aérien sont revenus du Mexique, certes avec quelques jours de retard. À l'atelier, mes collègues estoniens ont déjà démonté les Yaris, révisé les composants, préparé les pièces de secours. Réassembler les

voitures ne demandera que trois ou quatre jours. Tout a été fait afin d'être prêts pour le rallye à venir. De plus, au Mexique, les Toyota n'ont connu aucun souci. Aucune pièce de secours n'a été consommée ! Dans la partie sous-ensembles, que je gère, la crémaillère est même déverminée ! Si je retourne à l'atelier, ce sera pour préparer le rallye +1, le roulement des pièces et des voitures est effectué. Dans les locaux, je suppose que mes collègues profitent de cette pause pour passer un coup de peinture, trier... comme tout le monde ! Les ingénieurs et les ressources disponibles, pour leur part, télétravaillent sur des projets comme la réglementation du WRC Hybride. Beaucoup de choses vont s'enchaîner prochainement. 2022, c'est bientôt.

C'est la première fois que je n'ai pas besoin de penser en permanence au rallye et au travail. D'habitude, quand je rentre pour deux ou trois jours, je défais et refais la valise, j'ai le nez dans les mails pour savoir ce qu'il se passe. Là, je reste à la maison. Ça vide la tête, c'est un *reset*. En rallye, on est 24 h/24 avec les collègues et, parfois, c'est usant. Mais, à la reprise du travail, ça fera plaisir de voir l'équipe. Quand nous enfileurons la combinaison Toyota au moment de repartir, nous serons plus que motivés. Pour nous, qui sommes habitués à connaître à l'avance notre planning à l'atelier, pour les déplacements et au moment du rallye, ça fait vraiment bizarre, durant cette période d'inactivité, de ne pas savoir ce qu'il va se passer par la suite.

« ÇA FAIT VRAIMENT BIZARRE DE NE PASSA VOIR CE QU'IL VA SE PASSER PAR LA SUITE. »



Sixième victoire au Mexique pour Ogier et Ingrassia, comme Loeb et Elena. Le duo Toyota prend la tête du Championnat.

DEBRIEFING MEXIQUE

OGIER SE POINTE

Après Evans en Suède, Toyota Gazoo Racing enchaîne avec une deuxième victoire consécutive. Elle est signée par le sextuple champion du monde dans un contexte à nouveau particulier, cette fois lié à la pandémie de coronavirus.

TEXTES FRÉDÉRIC DART. PHOTOS SCD/J. LILLINI & DR.

Tänak, 2^e, redresse la barre après sa sortie au Monte-Carlo.



Avec sa Fiesta, Suninen, 3^e, montre qu'il peut troubler les cartes entre les Yaris et les i20.



FICHE TECHNIQUE

MEXIQUE (12/15 MARS)

17^e édition.

36 partants, 21 classés. 251,60 km chronométrés (324,85 prévus, 73,25 annulés), 21 ES (11 différés, 24 prévues, 4 annulées).

Leaders : ES1 à 2 Neuville – ES3 Tänak – ES4 à 21 Ogier.

Meilleurs temps : Neuville 8 – Tänak 6 – Ogier 4 – K. Rovanperä & Sordo 1.

Power Stage : non disputée. 1. Ogier-Ingrassia (Toyota Yaris WRC), 2h47min47s6 – 2. Tänak-Järveoja (Hyundai i20 WRC), à 27s8 – 3. Suninen-Lehtinen (Ford Fiesta WRC), à 37s9 – 4. Evans-Sc. Martin (Toyota Yaris WRC), à 1min13s4 – 5. Rovanperä-Halttunen (Toyota Yaris WRC), à 1min47s1 – 6. Tidemand-Barth (Škoda Fabia R5 Evo), à 10min29s3 (1ers WRC2 & RC2) – 7. Gryazin-

Fedorov (Hyundai i20 R5), à 12min27s0 – 8. Bulacia-Bernacchini (Citroën C3 R5), à 13min37s5 (1ers WRC3) – 9. Greensmith-Edmonson (Ford Fiesta WRC), à 13min56s5 – 10. OC. Veiby-J. Andersson (Hyundai i20 R5), à 15min32s2... 12. R. Trivino-M. Marti (Škoda Fabia R5), à 21min26s4 (1ers NACAM)... 16. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC), à 42min38s1 – 17. Rejon-Pimentel (Renault Clio Rally5), à 1h16min07s4 (1ers RC5) – 18. Menzo Reynoso-Coronel (Ford Fiesta M7,5 R2), à 1h16min07s4 (1ers NAT)...

Principaux abandons : Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 WRC), surchauffe moteur ES7 – Lappi-Ferm (Ford Fiesta WRC), incendie ES8. P. Nobre-Moroles (Škoda Fabia R5), non partant ES1 – Block-Gelsomino (Ford Escort RS Cosworth), surchauffe moteur

ES3) – 0. Solberg-A. Johnston (VW Polo GTi R5), carter d'huile ES4 – A. Heller-JL. Diaz (Ford Fiesta MKII) ES5 – Linari-Arena (Ford Fiesta R5), McKenna-Fulton (Škoda Fabia R5), ES17...

Tous mécanique sauf précision.

STATS

Victoires : Neuville (Monte-Carlo), Evans (Suède), Ogier (Mexique) 1.

Leaders : 1. Ogier, 21 ES – 2. Evans, 19 – 3. Neuville, 7 – 4. Tänak, 1. 48 ES retenues.

Meilleurs performers : 1. Neuville, 18 dont 1 ex aequo ES – 2. Evans, 9 – 3. Ogier, 8 (1) – 4. Tänak, 8 – 5. K. Rovanperä, 2 – 6. Sordo, 1. 45 ES disputées (6 annulées).

Power stage : 1. Neuville, 9 pts – 2. Ogier, 7 – 3. K. Rovanperä, 5 – 4. Suninen, 3 – 5. Evans, Tänak & Lappi, 2 (Mexique annulée).

CLASSEMENTS CHAMPIONNATS CONSTRUCTEURS

WRC

1. Toyota Gazoo Racing WRT, 110 pts.
2. Hyundai Shell Mobis WRT, 89.
3. M-Sport Ford WRT, 65.
Victoires : Toyota Gazoo Racing WRT (Suède, Mexique), 2 – Hyundai Shell Mobis WRT (Monte-Carlo), 1.

WRC2

1. Hyundai Motorsport, 74 pts – 2. M-Sport Ford WRT, 52 – 3. PH Sport, 50 – 4. Toksport WRT, 40.
Victoires : Hyundai Motorsport (Suède, Mexique), 2 – M-Sport Ford WRT (Monte-Carlo), 1.

PILOTES

WRC

1. Ogier, 62 pts – 2. Evans, 54 – 3. Neuville, 42 – 4. K. Rovanperä, 40 – 5. Tänak, 38

– 6. Suninen, 26 – 7. Lappi, 24 – 8. Tidemand, Loeb & Katsuta, 8...

WRC2

1. Otsberg, 50 pts – 2. Gryazin, 41 – 3. Tidemand, 40 – 4. OC. Veiby, 33 – 5. A. Fourmaux, 30 – 6. R. Yates, 22.
Victoires : Ostberg (Monte-Carlo, Suède), 2 – Tidemand (Mexique), 1.

WRC3

1. Camilli, Huttunen & Bulacia, 25 pts – 4. Ciamin, E. Lindholm, E. Fernandez, 18 – 7. Bonato, J. Kristoffersson, R. Trivino, 15 – 10. Y. Rossel, E. Pietarinen, Kajetanowicz, 12...
Victoires : Camilli (Monte-Carlo), Huttunen (Suède), Bulacia (Mexique), 1.

JWRC

1. T. Kristensson, 28 pts – 2. Sesks, 19 – 3. Torn, 15 – 4. Pajari, 13 – 5. Badiu, 12...
Victoire : Kristensson (Suède), 1.



ALPINE A110 RALLY PREMIERS RETOURS!

Au lendemain des premiers tours de roues réussis de l'Alpine en Championnat de France, Philippe Sinault et Lionel Chevalier livrent leurs impressions et parlent des conditions de vie actuelles chez Signatech.

✍️ TEXTES FRANÇOIS BODIN. 📷 PHOTOS BASTIEN ROUX & ARCHIVES FRANÇOIS BODIN.

Le moins qui puisse être écrit, c'est que, pour une première sortie en course, l'Alpine A110 R-GT, fraîchement homologuée (seulement en France, voir encadré), avait deux ambassadeurs de grande classe : François Delecour au sein du Team FJ Motorsport et Cédric Robert avec le Team Bonneton-HDG Yacco, dont des membres ont activement participé à la finition quelques jours avant le rallye. Faute de voiture disponible, Emmanuel Guigou, le troisième larron, a dû se reporter sur une Renault Clio R3T d'emprunt (celle de Guy Bertrand).

Premier aléas

La première manche du Championnat, au Touquet, devait permettre de confirmer le

potentiel de l'auto, aperçue lors du dernier Cœur de France, et montrer que les petits défauts de jeunesse étaient gommés... Bref, que l'A110 était prête à jouer dans la cour des grands. Las, dès la première spéciale, Cédric Robert met à mal la transmission et doit ranger sa belle sur le bas-côté. « C'est une découverte », indique Lionel Chevalier, responsable technique de la voiture chez Signatech. « Même en circuit, nous n'avons jamais cassé de transmission. Là, elle s'est cisailée net à la réception de la bosse de Bernieulles. Cédric m'a expliqué sa technique : en amont de la bosse, il soulage et remet les gaz lorsque les roues avant touchent le sol. À cet endroit, sur les data, on peut voir qu'il relâche l'accélérateur, mais laisse les gaz à 60 % (il a pris le limiteur en l'air) et

remet effectivement les gaz lorsque les roues avant touchent le sol. Sauf que l'Alpine est une propulsion... C'est ça qui a causé son abandon. »

Satisfactions

De son côté, François Delecour est dithyrambique quant à la fiabilité de l'A110. « Il nous a longuement parlé de sa période Ford, à l'époque de la Sierra puis de l'Escort. Il passait son temps à casser des pièces »,

HOMOLOGUÉE F... R-GT D'ABORD

Surprise au Touquet, l'A110 est homologuée en F-R-GT. Cette subtilité franco-française lui a permis d'effectuer ses débuts en attendant l'homologation FIA, prévue initialement le 1^{er} mars et décalée, pour raisons administratives, au second semestre.

Haie d'honneur pour le retour de l'Alpine A110 en rallye.



Signatech tente d'assurer la production des A110.



précise Lionel. « Il nous a toujours dit qu'il était épaté de pouvoir effectuer 300 km sans avoir de souci, que ce soit au Bleine en test ou au Touquet ! » Autre temps, autres mœurs avec une réglementation qui oblige à la fiabilité et des matériaux qui ont aussi évolué... Tout comme la technologie embarquée : « Oui, le retour des deux pilotes sur l'électronique, en particulier sur le traction control, est hyper plaisant ! Avant le rallye, Cédric n'était pas convaincu. Je lui ai suggéré d'essayer au shakedown. Il ne l'a pas arrêté du week-end ! », souligne le directeur technique, qui ne dissimule pas sa satisfaction de voir son bébé plébiscité par ses deux pilotes : « Sur l'étape du samedi, les routes typiques du Touquet, "beurrées" à souhait, avec notre auto, deux roues motrices à l'arrière, un peu de puissance,

un peu de couple... Sans les aides, il n'aurait pas été possible de faire des temps corrects. » Il était impératif de montrer l'A110 dans ces conditions, de prouver qu'elle pouvait aussi être performante sur un terrain qui, de prime abord, ne lui est pas favorable. Lionel avoue toutefois avoir vécu une fin de rallye assez particulière, partagé entre la déception d'une clôture un peu tronquée (pas de podium, notamment) et l'émotion du dernier point stop. « À titre personnel, c'était très émouvant de voir cette auto, que nous avons créée, finir avec ces deux pilotes ravis. J'en suis très fier. » François Delecour, constamment dans le Top 16, termine 11^e et 1^{er} des deux roues motrices, une catégorie largement dominée, et Cédric Robert se signale par cinq meilleurs temps entre la 9^e et la 10^e place le deuxième jour.

“ À TITRE PERSONNEL, C'ÉTAIT TRÈS ÉMOUVANT DE VOIR CETTE AUTO, QUE NOUS AVONS CRÉÉE, FINIR AVEC CES DEUX PILOTES RAVIS, J'EN SUIS TRÈS FIER. ”
LIONEL CHEVALIER

CORONAVIRUS ACTIVITÉ RALENTIE

MALGRÉ LE CONTEXTE ACTUEL ET DES FOURNISSEURS FERMÉS, L'ASSEMBLAGE DES A110, DONT UNE DOUZAINES A ÉTÉ COMMANDÉE, SE POURSUIT DANS LA MESURE DU POSSIBLE.

Parler de l'avenir est forcément très compliqué en ces temps où le lendemain est déjà source d'incertitude. Philippe Sinault, directeur de Signature et Signatech, explique : « Aujourd'hui*, j'ai une entreprise qui fonctionne à deux vitesses. La majorité des salariés, principalement dédiée à la partie Racing, est en chômage partiel. Il n'y a aucune course : il est donc forcément, difficile de leur proposer une activité. Le report - et non l'annulation - des courses du Championnat du Monde d'Endurance et des 24 Heures du Mans nous permettent d'avoir une certaine visibilité et de savoir que l'entreprise sera de nouveau active à la sortie de la crise sanitaire que nous traversons. Je n'ai donc qu'une petite cellule administrative pour le quotidien et cinq personnes pour la construction des Alpine, puisque nous avons des commandes à honorer, dans la mesure du possible. »

Préparer au maximum

Une douzaine d'Alpine A110 est, en effet, commandée et, tant que les sous-traitants fournissent les pièces, l'assemblage continue. « Nous nous étions fixé comme objectif de produire une auto par semaine », dévoile Lionel Chevalier. « Aujourd'hui*, nous sommes plutôt à une voiture en deux semaines. Certains de nos fournisseurs, notamment italiens, comme Brembo (partie freinage), sont fermés. Nous avons terminé la dernière auto complète que nous pouvions assembler. Nous préparons des A110 au maximum de ce qui est possible. Oreca (pour le moteur) joue aussi notre jeu en faisant revenir ses équipes en alternance afin de répondre à nos demandes. Nous avons des moteurs au banc, nous allons les récupérer bientôt. » Philippe Sinault admet être actuellement dans une impasse forcée : « Tant que les courses ne reprennent pas, il n'est pas possible de convaincre de nouveaux clients. Le trophée que nous mettons en place est aussi en stand-by. Il faudra attendre le reformatage du calendrier du Championnat pour pouvoir le mettre en place. Notre système de distribution de l'Alpine est prêt et cohérent, soit directement par nous, soit avec Team FJ Motorsport, distributeur exclusif avec lequel notre relation commerciale est excellente. Les conditions sont exactement les mêmes. Toutefois, savoir de quoi demain sera fait se résume à lire dans le marc de café. Pour le moment, nous ne savons pas comment cela va évoluer. Tout peut aller très vite, dans un sens comme dans l'autre. Nous serons toutefois prêts au moment où nous pourrions reprendre des activités du quotidien. »

* Courant avril.





SÉANCE DÉCOUVERTE RAPIDE

Quentin Gilbert et Christopher Guieu, ainsi que TM Compétition, la toute jeune équipe dirigée par Thomas Anacleto, ont démontré, en un seul rallye, un savoir-faire qui leur a permis d'animer les avant-postes.



TEXTES FRÉDÉRIC DART.



PHOTO SYLVAIN HENRY, BASTIEN ROUX, PIERRICK LE BRETON & F. RODIER.

DIMANCHE 8 MARS **MISE EN MODE « GUERRIER »**

Quentin Gilbert est un sportif accompli : « J'entretiens ma condition physique en pratiquant la course à pied, le VTT... C'est un plus. » Ce jour-là, il participe à un trail local avec des amis. « C'est pour me mettre en mode compétiteur... guerrier ! »

MERCREDI 11 MARS **RECOS PAR TEMPS POURRI**

Arrivés tard la veille au soir, Quentin (après un dernier run) et Christopher Guieu (venu de Nice à Lille par avion) sont d'attaque dès le matin à bord de la Renault Clio 5 provenant du garage paternel. Roadbook récupéré, ils enchaînent avec les reconnaissances des neuf spéciales différentes entre 8 h et 18 h par un « temps pourri » alternant pluie et brouillard, maculant de boue la route déjà gorgée d'eau que quelques éclaircies assèchent. « Il n'y a pas tellement de difficultés hormis la saleté de la route. Une journée suffit largement sur cette manche, même si nous prenons les notes sur huit spéciales, une seule étant identique à la précédente édition », indique le copilote qui décrit le système de notes utilisé : « Globalement, c'est le même que tout le monde, en angles de volant, auxquels sont apportées des informations de trajectoires. Au Touquet, la description de l'état de la route et des cordes est minimale. Nous laissons nos ouvriers, Manu Gasco et Rémi Tutélaire, l'apprécier au moment de leurs passages et nous l'indiquer. » Quentin apprécie cette collaboration : « Manu sait comment je fonctionne : nous avons des codes entre nous. » La soirée se termine par un repas avec Matthieu Bajolle, le conseiller technique d'Ivalto, et « une bonne séance vidéo », un rituel. Christopher, sapeur-pompier dans le civil, est conscient que cette entame de deuxième saison de collaboration avec Quentin peut être la dernière pour une question de budget (voir l'interview de Quentin dans Rallyes Magazine 289) : « Nous n'arrivons pas à voir plus loin qu'une course. Nous saurons, l'une après l'autre, si nous pouvons nous aligner pour la manche suivante. »

JEUDI 12 MARS **LE RUSH DU DEUXIÈME JOUR**

Paradoxalement, la deuxième journée ressemble à un « rush », selon Christopher Guieu : « Nous enchaînons le shakedown avec la séance des photos/conférence live à 18 h et les vérifications à 22 h. Pour ma part, je dois intercaler le recopiage et les photocopies des notes pour les ouvriers et le visionnage des caméras embarquées avec Quentin. Il nous faut donc optimiser le temps. »

Dans la matinée, Quentin et Christopher sont sur le parking de Lefrançois TP à Clenleu, transformé en parc d'assistance pour la séance d'essais officielle. Ils y retrouvent leur nouvelle monture, la Citroën C3 R5, après leur victoire au régional de Bourbonneles-Bains fin février, et les membres de TM Compétition, partis de Mirecourt (88) à 2 h du matin. Au total, le pilote a engrangé une centaine de kilomètres à son bord. « Je suis bien dans le baquet, à l'aise à son volant », confie-t-il. « Rien ne me gêne. La C3 s'avère plus confortable que la Fabia et son comportement se rapproche de celui de la Polo. Mais les différences entre les R5 ne sont pas énormes. » Au cours de la journée, l'équipage enchaîne les passages. « Nous essayons plusieurs choix techniques, par exemple sur les ressorts et la barre anti-roulis... Comme nous faisons d'habitude ! », résume le Vosgien qui ne s'aventure pas dans un choix de pneus pour la course. « C'est impossible de savoir à l'avance ! Tant de paramètres entrent en compte. La pluie est annoncée cette nuit. Nos ouvriers nous aiguilleront demain. » Une famille vient se faire prendre en photos avec lui. « Plein de gens ne veulent pas saluer en cette période de coronavirus. Je respecte leur choix. Je ne trouve rien de différent par rapport à d'habitude. »

Une fois le roulage terminé, Quentin est en mode « compétition ». « J'attends avec impatience les premières spéciales afin de savoir où nous en sommes. J'espère que les premiers chronos ne seront pas trop mauvais. » La journée de l'équipe se poursuit. « Une révision et un gros nettoyage de la voiture pour la présentation officielle du Championnat puis les contrôles administratifs et techniques nous attendent », souffle Thomas Anacleto, le dirigeant de TM Compétition (voir présentation dans l'encadré).

CITROËN C3 R5 **LA VERSION**

Thomas Beluche est clair à propos de la C3 R5 mise à disposition de Quentin Gilbert : « Je connais sa voiture. Elle a été montée pour Veiby. Elle n'a pas tout à fait le même niveau de développement que les autres. Le team n'est pas celui de Bonato (CHL) ni PH Sport. Il est moins versatile, mais progresse relativement vite. C'est une version de fin 2018 sans l'évolution du train arrière. Celle-ci impacte beaucoup plus sur la terre que sur l'asphalte. Mais s'il y a un rallye sur asphalte où en disposer est un avantage, c'est bien le Touquet. Le berceau a un prix. Nous avons de la chance, la météo est avec nous (vendredi). En revanche, cette C3 est équipée du refroidissement des freins. »

“ **LA C3 S'AVÈRE PLUS CONFORTABLE QUE LA FABIA ET SON COMPORTEMENT SE RAPPROCHE DE CELUI DE LA POLO. MAIS LES DIFFÉRENCES ENTRE LES R5 NE SONT PAS ÉNORMES.** ”
QUENTIN GILBERT





L'un des derniers instants de concentration avant d'enfiler le casque et d'entamer la bataille contre le chrono.



Quentin Gilbert et Christopher Guieu collaborent pour la deuxième saison consécutive.



Le shakedown permet d'ajuster quelques réglages.



Séance photo avec les autres pilotes et Nicolas Deschaux, le président de la FFSA.



THOMAS ANACLETO L'HOMME-CLÉ

CE PILOTE ET CHEF D'ENTREPRISE TRENTENAIRE A DÉCIDÉ DE LANCER SA STRUCTURE EN FAISANT CONFIANCE À QUENTIN GILBERT.

Pilote de valeur internationale en Autocross (champion d'Europe en 2011 et 2012), Thomas Anacleto s'adonne, depuis 2017, au rallye « pour le plaisir » (dix-huit épreuves disputées, principalement sur Renault Clio R3 et Citroën C2 S1600 ; meilleur résultat : 2^e au Régional de l'Alsace Bossue en 2018) et selon un modèle économique bien défini : « J'achète une voiture, je roule avec. La louer permet de payer des frais. Cette activité a commencé à démarrer... » Le Vosgien, qui vient de fêter ses 30 ans, est aussi et avant tout un dirigeant d'entreprise. « À la base, je m'occupe d'une usine de fabrication de portes de garage (Fermdoors) », précise-t-il. « TM Compétition a été créée par pure passion. S'en occuper demande du temps. J'ai la chance d'avoir ma femme qui m'aide et des gens de confiance autour de moi. »

Deuxième année d'existence

La nouvelle équipe se lance officiellement le 1^{er} janvier 2019 en proposant la location d'une Abarth 124 Rally, d'une Ford Fiesta R5 et d'une Peugeot 208 R2. « Le choix d'acquérir la C3 R5 était prévu en fin de saison », justifie Thomas, qui en prend le volant à l'occasion du Rallycircuit (7^e) après une location au Régional de Nancy. L'une des raisons du choix de la C3 tombe comme une évidence : « PH Sport est à une heure de nos bases de Mirecourt. Au moindre problème, le dépannage est facile. » Reste à trouver un pilote de pointe. Le bon sens l'emporte encore, avec un zeste de solidarité vosgienne. « L'un des meilleurs pilotes français se trouve à vingt minutes de chez nous, à Châtenois, et c'est Quentin, une personne appréciée. » La collaboration se concrétise fin janvier/début février 2020. « Même s'il manque un budget, nous avons trouvé un accord basé sur la communication, utile comme pour lui que pour nous. » L'équipe élargit son offre vers la rénovation, l'entretien et le remontage de véhicules. « Une C2 S1600 est en cours de remontage. Nous pouvons réviser boîte de vitesses et pont arrière. L'arrivée d'un nouveau mécanicien va permettre d'être autonomes. »

Objectif : percer

Les nouvelles Renault Clio Rally 5 et 208 Rally4 sont commandées. « Quentin Ribaud est engagé avec la Clio dans la formule de promotion qui va fonctionner - Les primes sont belles. On voit l'intérêt supérieur à la 208 pour laquelle nous n'avons pas encore de concurrent à la saison*. En France, on trouve de très bons pilotes mais ils n'ont pas un budget qui suit. » Thomas structure son équipe « avec des gens sur qui compter et des amis qui viennent aider ». Il voit cette saison comme un tremplin : « En 2020, l'idée est d'aider un ou deux pilotes pour que TM Compétition soit présente et performe. » Le dirigeant, qui n'est pas pour autant philanthrope, a sa philosophie née de son expérience : « Depuis que j'ai un an, je suis dans les sports mécaniques. C'est un monde que je connais, difficile où il faut se faire sa place. Si l'on fait les choses bien et que l'on est sérieux, il y a possibilité de percer. »

* Mi-mars.

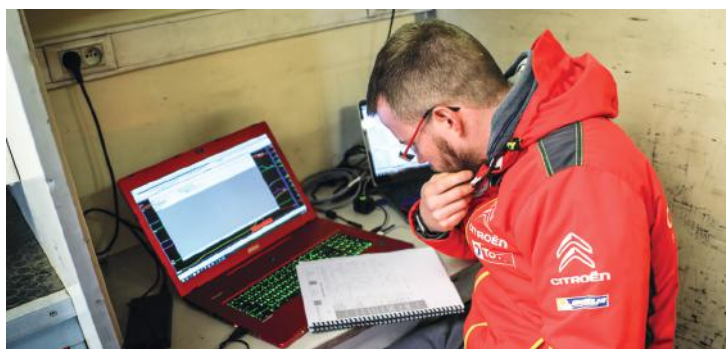


Quentin Gilbert ne se fait pas surprendre par ce piège.



Le temps d'un week-end, Fabrice Martin délaisse son activité d'agriculteur et troque la combinaison du pilote pour celle du mécanicien.

“ **JE SUIS PLUS STRESSÉ QUE QUAND JE ROULE.** ”
THOMAS ANACLETO



THOMAS BELUCHE
L'HOMME DE
CONFIANCE

Pour Thomas Beluche, l'ingénieur : « *Quentin et moi nous sommes trouvés et sommes en phase sur beaucoup de choses.* » Il collabore avec Quentin Gilbert depuis le Rouergue 2019, couru avec la Škoda Fabia. « *Si, par rapport au travail, un pilote n'a pas confiance dans mon jugement, c'est vite problématique. Et vice-versa.* » Dans l'équipe vosgienne, son activité dépasse celle du technicien averti : « *Quentin a l'habitude d'évoluer dans des gros teams. Cette année, tout est nouveau pour tout le monde. Beaucoup de choses sont à apprendre. Mon rôle est donc de cadrer et d'organiser l'équipe face à la concurrence.* » Ce freelance de 30 ans a plusieurs atouts dans sa poche : « *La C3 est une voiture que je connais depuis son développement. Pour Quentin, c'est un confort supplémentaire. Nous n'avons pas besoin de nous tâter sur les choix techniques. Nous allons tout de suite dans le vrai.* »

Son parcours

Après un Bac scientifique et une classe de préparation aux grandes écoles, Thomas est entré à l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports (ISAT) de Nevers (58), où les projets axés sur la compétition sont nombreux (voir *Rallyes Magazine* 289). Ça tombe bien : « *J'ai toujours voulu exercer ce métier d'ingénieur* », assure celui qui a ensuite intégré PH Sport, Citroën Racing et des teams italiens privés et travaille sur les R5. L'expérience qu'il a acquise n'est pas négligeable.



Le choix des pneus : toujours un casse-tête au Touquet.



Discussion entre les Vosgiens Quentin Gilbert et William Wagner, alors respectivement 1^{er} et 2^e.



Révision vidéo de la dernière spéciale à Hucqueliers.

VENDREDI 13 MARS PREMIÈRE ASSISTANCE

Quentin Gilbert croyait rester au lit ce matin-là. « Avec cette pandémie du coronavirus, je m'attendais à ce que le rallye ne parte pas », confie-t-il. L'équipe, qui est allée chercher son stock de pneus pour la journée, l'attend pour la première assistance. En cette fin de matinée, Thomas Anacleto va d'un coin à l'autre de la structure TM Compétition. « Je suis plus stressé que quand je roule. Nous faisons les choses bien mais la mécanique fait la loi », lâche-t-il avant d'annoncer aux mécaniciens : « Je vais à l'entrée du parc fermé, au départ, afin de m'assurer que la voiture démarre. »

La C3 R5 n° 2 arrive à son stand. Quentin en descend et salue de la main, Yannick, le chef de voiture, Fabrice, « Bab » et Cédric, les quatre mécaniciens déjà affairés aux derniers ajustements. À l'extérieur comme à l'intérieur de la tente d'accueil, le choix des pneus se discute entre Quentin, Thomas Beluche, l'ingénieur, Matthieu Bajolle, le technicien d'Ivalto/Pirelli et Christopher sous les yeux de Thomas Anacleto. Le parcours est sec à 95 % et les cordes s'avèrent grasses. « Ces conditions sont identiques à celles rencontrées en fin de matinée jeudi », assure Thomas Beluche (voir présentation dans l'encadré). « Les choix techniques sont donc calés depuis la veille. La différence entre ces spéciales du Touquet et celles de Bourbonne-les-Bains sont les cordes grasses avec pas mal de boue. La séance d'essais au tout début était assez typée Touquet. Donc, ça allait dans le bon sens. Et puis Quentin s'est vite adapté à la voiture. Il n'y a pas eu de changements drastiques, juste des agréments à effectuer. »

Après une vingtaine de minutes à peine (il faut garder du temps pour aller d'un contrôle horaire à l'autre), les pneus retailés sont sortis des couvertures chauffantes et installés. « Merci les gars », lance Quentin, concentré, avant de s'installer dans son baquet et d'échanger une dernière fois avec Thomas Beluche, son ingénieur. « C'est à lui de jouer maintenant », souligne, en observant la C3 s'éloigner, Fabrice Martin, expérimenté mécanicien et avisé pilote d'une 208 R2 depuis 2013 dans le Grand-Est (2^e de classe à la Finale d'Albi) en attente de la 208 Rally4. « Nous allons voir sur cette boucle. Il nous a dit qu'il était là pour viser le podium. » Cet agriculteur, quand il n'est pas sur un rallye le week-end, est partie intégrante du projet : « La mécanique, c'est ma passion. J'effectue l'entretien de mes propres voitures. Thomas m'a proposé d'unir nos forces pour aider Quentin. Je n'ai pas hésité. »

Premiers ressentis

Sur la place de Hucqueliers, où sont organisées une séance de dédicaces et une rétrospective des soixante éditions, la conversation

porte sur la sortie de Stéphane Lefebvre entre Bourthes et Ergny (ES3) et l'interruption de course engendrée. Il était alors leader suite à ses deux meilleurs temps d'affilée. « À cet endroit, je suis arrivé tout en travers », signale, gestes à l'appui, Quentin, nouveau leader, à William Wagner, son dauphin pour 1s3. Puis il s'isole, portable à l'oreille. « Dès que j'ai une minute libre, j'en profite pour appeler Thomas (Beluche) afin de faire un debriefing d'après ES. Je lui parle du comportement de la voiture, des pneus... Il m'indique si des modifications sont à faire. Bon, là, je n'ai pas grand-chose à lui signaler. Je suis très content. »

Christopher Guieu analyse : « Nous sommes sur un bon rythme. Nous attaquons sans prendre trop de risques. Nous bénéficions du bon choix de pneus légèrement retailés avec la gomme la plus tendre proposée par Pirelli (RA9). Nous n'avons plus qu'à nous consacrer à notre boulot. Mais faire de gros écarts s'avère difficile. Globalement, le parcours est assez sec. Les indications des ouvriers sont à peu près exactes. L'ES3 était très piègeuse avec ces flaques d'eau. Ça peut vite sortir. La preuve avec Lefebvre (puis Amourette). » « Quand j'ai vu les traces, je me suis dit : "Il y en a qui vont sortir." », précise Quentin à Xavier Lemonnier, venu lui rendre visite entre deux passages en tant qu'ouvrier, tout en scrutant la météo à venir : « Ça roule ! On ne peut pas dire qu'on en laisse. On peut juste améliorer de deux ou trois secondes. » Il s'amuse des pépins moteur de Yoann Bonato - « J'ai quinze soupapes au lieu de seize ! » - qui lui font concéder une dizaine de secondes dans l'ES1 : « Il nous a fait des farces ! » Le champion de France 2017 et 2018 compose avec et entame sa remontée jusqu'au podium. Les Vosgiens résistent aux deux premières places.

Le coup de boost

Quatre spéciales plus tard, toujours à Hucqueliers, la nuit est tombée. Quentin a augmenté son écart de... 0s4 en 50,19 km. Équipés des casques de liaison, pilote, tablette en main, et copilote, qui annonce les notes, visionnent dans la C3 la caméra embarquée de l'ultime spéciale de cette première journée. « Dès que nous avons le temps, nous révisons ! », s'excuse encore le Vosgien, qui souffle : « C'est difficile de faire un écart sur un tel terrain, sec et très rapide. On attaque, on attaque et, au mieux, on fait le même temps qu'un autre. »

Le pilote avale quelques aliments sortis d'une pochette à sa gauche dans l'habitacle. « J'ai toujours à disposition quelques compotes et barres afin d'éviter une fringale. Je veille à maintenir du sucre dans le sang. C'est plus par expérience de la course à pied. Personnellement, il faut que je mange régulièrement au cours de la journée. Pour la dernière ES, ça va donner un coup de boost. » Résultat : dans l'ES8, l'équipage parvient à porter son avance à 5s9.



“ NOUS POUVONS JOUER LA VICTOIRE. ” QUENTIN GILBERT



Quentin Gilbert explique sa mésaventure matinale devant la caméra et le micro de Rallye Club.



La pause entre deux boucles est studieuse : visionnage vidéo des spéciales pour Quentin, corrections des notes pour Christopher et discussions techniques entre Thomas Beluche et Matthieu Bajolle.



Petite déception sur le visage des membres de l'équipe à l'arrivée.

SAMEDI 14 MARS MAUVAIS TOUR

Ce n'est pas par la faute du contexte lié à la pandémie du coronavirus que Thomas Anacleto ne tient pas en place. Plutôt que de rester à l'assistance, il alterne l'observation des passages des trois premiers avec celle des points stops. Présent à celui de l'ES9, l'un des tournants de cette soixantième édition, il raconte : « À l'arrivée, Quentin, qui ouvre, trouve face à lui une chicane non indiquée sur le roadbook. Il a failli casser la voiture (Wagner, 2^e, s'est fait piéger lui aussi). Il s'est déconcentré et a ensuite accumulé les erreurs (tout droit dans l'ES10 puis l'ES13 avec moteur calé/marche arrière). C'est un très mauvais tour. » Quentin Gilbert et Christopher Guieu passent de la 1^{re} à la 5^e place à 18s2 (ES9), puis 36s2 de Yoann Bonato.

Remobilisation

Lutter contre le chrono et optimiser le temps (35min d'assistance) est le credo de l'équipage. Devant la tente d'accueil, les supporters et amis ressentent les événements. À l'intérieur, le pilote avale, lors de la pause de 13 h, son plat de pâtes en visionnant les caméras embarquées des spéciales disputées pour le tour suivant tout en discutant avec Matthieu Bajolle et les Thomas, Beluche et Anacleto, à tour de rôle. « Nous en avons profité pour faire un briefing afin de calmer les choses et qu'il reparte de zéro, même si c'est rageant, forcément », dévoile ce dernier. « Je lui ai dit : "Remets-toi bien dans ta tête et roule comme tu sais rouler sans vouloir en faire trop". » Sa pause studieuse est interrompue par une intervention devant la caméra de l'émission Rallye Club en compagnie de Quentin Giordano et de Jean-Baptiste Franceschi, contre lesquels il lutte maintenant pour une place sur le podium. Pendant que chaque mécanicien s'active à sa tâche, le dirigeant de TM Compétition met la main à la pâte pour le nettoyage : « Dans ces cas-là, on n'a pas le choix ! » « Moins de terre sur la voiture égale moins

de poids ! », glisse Fabrice. « À part changer la durite de freins arrachée le matin, nous avons effectué l'entretien courant. » De son côté, l'ingénieur ajuste les réglages aux roues. « Durant ces deux jours, nous n'avons pas fait de gros changements sur les set-ups d'amortisseurs et de ressorts », rapporte Anacleto. « En termes de mise au point, Quentin n'est pas exigeant. Déjà, il va vite de base. Même si on lui donne une brouette, il va vite ! (sourire) Nous veillons aux détails pour qu'il aille le plus vite possible. Ce matin, c'est tout simplement l'énerverment qui a fait que ça s'est mal passé. »

À six minutes de repartir, le copilote prend note sur son cahier des dernières corrections des ouvreurs parvenues en photos sur son smartphone. La C3 R5 repart. Les mécaniciens ont fini leur job, place au rangement du matériel et au nettoyage. Ils croient en la remontée de leur favori. « Il faut que ça le fasse et ça va le faire », exhorte l'un d'entre eux, rejoint par Thomas Anacleto : « Il reste encore cinq spéciales à disputer, il y a de quoi faire. »

La loi du rallye

Malgré deux 2^e chronos à moins d'1s5 du premier (Brunson) et deux derniers meilleurs temps signés (4^e de l'ES15), Quentin et Christopher ne parviennent à doubler que « JB » Franceschi et Florian Haut-Labourdette. « Ça n'a pas suffi pour aller chercher Quentin Giordano », regrette à chaud, Quentin. « Nous avons failli réaliser l'exploit... C'est comme ça, je ne sais pas quoi dire. 26s perdues d'un coup, c'est beaucoup et c'est irrattrapable... Il faut bien un gagnant et un perdant. » « Nous avons marqué les esprits. Nous savons que nous pouvons jouer la victoire », se rattrape-t-il au dernier contrôle horaire avant le podium annulé et la remise des prix à l'intérieur du PC Course en comité restreint, toujours pour raisons sanitaires. De son côté, Anacleto estime : « Le bilan est un peu mitigé. Ça ne s'est pas passé comme nous l'imaginions. C'est la loi du rallye ! Nous étions bien placés vendredi. Nous savions que ce serait plus dur le lendemain. Nous apprenons la voiture, nous avons fait le job. »

Yoann Bonato attend ses adversaires au tournant...



PILOTES BONATO, L'HOMME À BATTRE

LA MANCHE D'OUVERTURE PERMET D'OBSERVER UNE PREMIÈRE HIÉRARCHIE CHEZ LES PRÉTENDANTS AU TITRE.

Sur sept C3 R5 au départ du Touquet, trois figurent dans le Top 5 et une quatrième (Nyls Stievenart, pour une première dans le Championnat) est 9^e. Après trois podiums (une 2^e place en 2017 et deux 3^e ces deux dernières saisons) et une entame de cette 60^e édition perturbée (15 soupapes au lieu de 16), Yoann Bonato, le plus expérimenté à bord de la Citroën, accroche enfin le Touquet à son palmarès. « *Il aura fallu en visiter, des champs, avant de gagner !* », souffle-t-il. « *Je ne sais pas si je mérite cette victoire. Nous avons eu un peu de chance. Ici, quand les conditions sont inconstantes, c'est chaud patate !* (sic) Nous

revenons de loin après ce problème de soupape, un tout droit et une crevaillon lente. C'est bien d'avoir fini. La saison commence mieux qu'en 2019. » Un signe prémonitoire ?

Yoann face aux Quentin ?

Les trois autres C3 R5, emmenées par Marc Amourette (au même endroit que Lefebvre dans l'ES3, son auto finit son aquaplaning dans le fossé ; c'est sa deuxième sortie de suite, alors que son taux d'abandons est de 18 % au cours de sa riche carrière), William Wagner (alors 2^e à 5s8 de Bonato, la roue avant droite casse dans l'ES13 suite à un choc) et Pierre Roché (dans l'ES15, partie en aquaplaning, la voiture,

alors 8^e, enchaîne sur une série de tête-à-queue qui s'est terminée 250 m plus loin), se sont fait surprendre par les conditions de route. Si le Normand devrait effectuer quelques apparitions, deux prétendants grillent un joker. L'adversité est identifiée pour Yoann Bonato, qui s'est fixé l'objectif de remporter un troisième titre de champion de France : « *Au Touquet, Quentin Gilbert s'est montré le plus rapide mais on ne sait pas combien de courses il va disputer. Quentin Giordano affiche présent et William Wagner progresse. Quant à Jean-Baptiste Franceschi, pour sa découverte de la C3, il prouve son potentiel.* »

LE CHIFFRE

12

pilotes sur R5 et WRC ont participé aux éditions du Touquet 2019 (22 R5 et 1 WRC) et 2020 (25 R5 et 2 WRC). 11 présents à la 59^e édition sont absents de la 60^e. Parmi eux, Van Beveren et Michel n'ont pas de programme connu en rallye ; Y. Rossel, Fourmaux et Ciamin se sont orientés vers le WRC2 ou 3 ; Pellier est en attente d'officialisation de programme ; Dommerdich, Ragues et M. Vaison devraient apparaître au moins une fois en cours de saison. 15 sont « nouveaux » à cette 60^e : P. Roché, L. Gal, M. Arzeno, Th. Habouzit et Amourette reviennent dans le Championnat dès l'ouverture, J.-B. Franceschi débute son programme avec la C3 R5 et N. Stievenart en rallye ; 7 sont issus de la partie Nord de la France (contre 5 en 2019).

VOITURES

VERS UN MATCH C3 CONTRE POLO

AU VU DE LA PREMIÈRE LISTE DES PARTANTS ET DES VOITURES ENGAGÉES, IL NE FAIT AUCUN DOUTE QUE LE CHAMPIONNAT VA RESSEMBLER À UN DUEL ENTRE LES VERSIONS COMPÉTITION CLIENTS DE CITROËN ET DE VOLKSWAGEN.

Finalement, parmi les inscrits au Championnat et/ou au Trophée Michelin, les concurrents en R5 sont nombreux à avoir changé de modèle. Au Touquet, la Citroën C3 a la part belle avec sept pilotes dont cinq potentiellement présents sur une majorité de manches. Trois des quatre Volkswagen Polo GTi - seul Stéphane Lefebvre (sur une C3 l'an passé) semble effectuer une pige - constitueront l'opposition durant la saison. Meilleur représentant de ce peloton après une remontée de la 5^e (fin étape 1) à la 3^e (2^e du Championnat) position et

auteur de deux meilleurs temps (dix chronos sur dix-huit dans le Top 4), Quentin Giordano s'est vite accoutumé à l'Allemande qu'il découvrirait véritablement en course : « J'avais pu rouler une cinquantaine de kilomètres à son volant en janvier, dans les Ardennes, mais c'était sur terrain sec avec beaucoup de grip. Les conditions étaient très différentes au Touquet. Je me suis senti tout de suite à l'aise. La Polo a passé tous les écueils et on n'a quasiment fait aucune erreur. »

La Fabia délaissée

Bien qu'une version évoluée soit proposée depuis mi-2019, la Škoda Fabia voit son effectif

réduit de moitié. Tout comme Patrick Rouillard, Éric Mauffrey a préféré rester fidèle à la marque tchèque. « J'adore travailler avec Škoda Motorsport », explique-t-il. « Ils sont avenants et à l'écoute. En cas de souci, ils ne te laissent pas dans la m... Ils sont attentifs à leurs clients. Par exemple, j'ai envoyé un vendredi soir un mail dans lequel je posais une question technique. Eh bien, le lendemain à 9 h, quand j'ai ouvert ma boîte mail, un ingénieur m'avait répondu ! Et puis, les Evo sont toutes les mêmes, d'un client à l'autre. Avec eux, une vraie communication existe, c'est important. » Le Vosgien a

adopté l'Evo dans tous les sens du terme : « Cette voiture donne confiance. Elle est bien équilibrée et dispose de plus de couple et d'un freinage quasi parfait. Après, l'exploiter pleinement, c'est autre chose ! Les jeunes sont devant ! » La Fabia, 2^e et 3^e de cette manche, aura son mot à dire dans le Trophée Michelin. Lors de cette ouverture, le nombre de Hyundai i20 - Ludovic Gal devrait en disposer une bonne partie de la saison - reste toujours de deux. Accessibles sur le marché de l'occasion en seconde main, la Ford Fiesta (quatre contre une en 2019, celle de Fourmaux) et la DS3 (cinq) font le bonheur des amateurs régionaux.

Éric Mauffrey, resté fidèle à la Škoda Fabia, est conquis par l'Evo.



Même s'il a grillé un joker, William Wagner figure sur la liste des prétendants au Trophée Michelin.



LA BATAILLE DES PNEUS

LES DEUX MANUFACTURIERS, MICHELIN ET PIRELLI, VONT S'AFFRONTER OUVERTEMENT SUR L'ASPHALTE.

Avec Yoann Bonato, pour principale tête d'affiche et le Trophée éponyme (28,3 partants de moyenne en 2019), Michelin s'octroie une belle part du marché de l'équipement en pneumatiques du Championnat et national

aux niveaux « affaires » et sportif, avec des titres et des victoires en pagaille ces dernières saisons. Celle 2020 débute par un doublé avec une R5 (Bonato) et une WRC (Brunson). Mais Pirelli lance une offensive concrétisée par une 3^e place (Giordano) et deux

pilotes dans le Top 5 (Gilbert, 4^e). « En 2019, nous avons décidé de nous mettre en retrait du Championnat. Cette année, nous contre-attaquons ! », annonce Baptiste Henry, le responsable compétition auto chez Pirelli France.

Recrutement étoilé

Durant l'intersaison, la filiale du manufacturier italien a recruté, aux côtés de Quentin Giordano qui entame sa troisième année de collaboration, Quentin Gilbert, fourni « du temps des formules de promotion Citroën, de la C4 et de la DS3 WRC », et Emmanuel Guigou pour équiper l'Alpine A110 (F)RGT (en l'attendant, le pilote a aligné une Clio R3T d'emprunt) ; Stéphane Lefebvre s'est ajouté à cette liste pour un one-shot au Touquet avec la Polo GTi R5. « Avec ces collaborations sous

la forme d'un package attractif pour le pilote, nous avons à cœur de revenir sur le devant de la scène », justifie Baptiste Henry. « Cela à un sens avec le retour de Pirelli en WRC à partir de 2021. C'est important de reprendre de la place dans le Championnat. Ces dernières saisons, nous avons tendance à nous concentrer sur la Coupe de France et notre Trophée, qui en est à sa dixième édition et dont la formule a évolué en 2019, notamment avec un calcul de points favorisant un maximum de pilotes et de concurrents des petites classes. » L'offensive ne concerne que le Championnat « asphalte », un marché jugé intéressant. « Nous n'avons pas la même prétention sur la terre », précise le jeune responsable. « Nous ne pouvons pas lutter contre les offres de la concurrence. »



Pirelli lance une offensive dans le Championnat.

Quentin Giordano chausse sa nouvelle monture, la Volkswagen Polo, avec, toujours, des pneus Pirelli.



MICHELIN RENOUVELLE SA GAMME

Paradoxalement, au Touquet, les voitures équipées de Pirelli ont figuré en tête le premier jour dans les conditions sèches mais sur un sol froid alors que la gamme pluie est réputée redoutable sur l'humide. Mais les circonstances de course peuvent expliquer ce retournement. Équipant les R5 En 18 pouces équipant les R5, le manufacturier italien oppose, depuis le dernier tiers de l'année passée, son P Zéro RA au Michelin R. C'est une évolution du RK, dont la gamme, actuellement disponible du 14 au 17 pouces, deviendra progressivement RA pour les 16 et 17 pouces. La bataille étant lancée, Michelin, dont le MW1 pour la pluie, lancé fin 2019, a montré son efficacité le deuxième jour, se prépare à rétorquer pour les slicks. « Dans le cadre d'un renouvellement mené tous les cinq ans environ - le dernier remonte à 2014 -, nous prévoyons de changer la gamme des pneus en 18 pouces à la rentrée (septembre ?) », annonce Didier Martin, le conseiller technique de Michelin Motorsport présent sur chaque manche des Championnats de France des Rallyes, asphalte et terre. « Il nous manque une séance d'essai pour peaufiner et valider. Ces pneus bénéficieront d'inédites constructions, sculptures et gommages. » Si ces dernières semblent être conservées (11, 21, 33), l'appellation de la gamme doit encore être validée. « La gamme sera opérationnelle en 2021. Son extension est prévue pour les 17 pouces ; rien n'est décidé pour les 16 », poursuit Didier Martin, qui propose une gamme terre inchangée : « Nous devons tenir compte de l'arrêt du programme WRC (en 2021). Le marché de la terre s'avère moins important que celui de l'asphalte mais nous songeons à un renouvellement. »



Michelin se prépare à renouveler sa gamme de slicks.



Didier Martin, conseiller technique dans les championnats de France, a remis le diplôme de Technical Support Michelin Motorsport, catégorie Customer Racing, à Joël Malherbe, responsable du CEERTA, le distributeur de la marque.



THIBAUT HABOUZIT LE POLYVALENT

Pour son retour dans le Championnat, l'Auvergnat cumule les rôles de pilote d'une Volkswagen Polo GTi R5, de responsable de sa structure HMotorport nouvellement créée et d'ingénieur-mécanicien.

 TEXTES FRÉDÉRIC DART.  PHOTOS BASTIEN ROUX & PIERRICK LE BRETON.

À 27 ans, Thibault, le fils, qui a débuté en 2008 comme copilote de son père, a encore l'âge d'exercer au volant. Depuis 2010, il s'est rodé sur des régionaux et des nationaux de la Coupe de France sans bifurquer vers une formule de promotion. Il s'est fait remarquer par ses chronos, ses podiums et ses succès (dix-sept au total) au volant d'une Renault Clio Williams Groupe A, puis de R5 (Ford Fiesta puis Škoda Fabia entre 2016 et 2019).

La famille Habouzit a la passion du sport automobile et le dévouement dans le sang. Marc, le père, a cumulé trente-cinq directions de course en 2019, principalement dans le rallye et la course de côte. Et son épouse Christelle officie également. L'ex-pilote de Rallye 2, de R5 Turbo, de 306 Maxi et de monoplaces entame, en 2020, sa trentième année de présidence de l'ASA Velay-Auvergne, qui dépasse les 200 licenciés. Les organisations, notamment de deux régionaux, le Velay-Auvergne et Fourme d'Ambert (fin juillet), figurent chaque année au top des affluences nationales de concurrents.



Thibault Habouzit découvre le pilotage de la Polo.



Nouvellement lancée, HMotorsport s'invite dans le Championnat.

Patron de team

Durant cette intersaison, Thibault a ajouté une activité supplémentaire à celle de garagiste à Laussonne (43) avec la création de HMotorsport. Selon Marc, ce choix est raisonné : « Être dans un team nous permet d'être autonomes et d'éviter beaucoup de frais supplémentaires. » L'investissement comprend du matériel et trois voitures, deux Volkswagen Polo GTi R5 et une Renault Clio R3, disponibles à la location. Avec sa structure, renforcée de mécaniciens *free lance* présents sur les manches, l'Auvergnat se relance dans le Championnat avec l'une de ses voitures. C'est acquis en rejoignant le Team Minerva Oil (non inscrit au Championnat Teams), même si cela s'est su tardivement. « *Le loupé de 2018* (une grosse sortie au Lyon-Charbonnières au cours de laquelle lui et sa sœur, Sandra Fargier, ont été blessés) *l'a perturbé* », estime Marc, qui détaille l'état d'esprit de cette jeune équipe : « *C'est avant tout une bande de copains. Tout est simple, sans chichi. Nous faisons notre "mayonnaise"*. » Le paternel, qui supervise l'ensemble, décrit plus volontiers son rôle comme celui d'« *accompagnant* » que de team manager. « *Thibault est grand et arrive à faire* », glisse Marc, amusé. « *Et, parfois, il m'écoute...* »

Pilote-ingénieur

Sixième et vainqueur de la manche d'ouverture du Trophée Michelin en ayant pris la succession de William Wagner, leader depuis le début avant de sortir pour le compte (ES13), Habouzit Jr s'avère, à l'arrivée, intransigeant avec lui-même. « *Je suis passé au travers dans mes choix de set-ups. La voiture était beaucoup trop souple vendredi matin et lors de la deuxième boucle samedi. J'ai commis des erreurs et connu des alertes...* » Il retient quand même du positif : « *Heureusement, nous avons fait un bon step à l'assistance. L'expérience avec la Polo n'est pas énorme. Je suis à la fois pilote et un peu ingénieur. Nous faisons ce que nous pouvons avec ce que nous avons. Mais aller chercher ceux qui sont devant s'avère actuellement compliqué.* »

Contact : HMotorsport, 06 49 19 21 95.

129

partants à ce 60^e Rallye

Le Touquet (qui enregistre encore 10 forfaits), soit 7 de plus qu'en 2018 et 2019 : 41 (12 de plus qu'en 2019) inscrits cumulés au Championnat de France des Rallyes (33) et/ou au Trophée Michelin (28).

25

voitures de la catégorie R5

(contre 2 WRC au départ) : 7 Citroën C3, 4 Volkswagen Polo, 3 Škoda Fabia, 2 Hyundai i20, 4 Ford Fiesta, 5 Citroën DS3.

1

première victoire pour Yoann Bonato et Benjamin Boulloud au Touquet. S'ils récidivent à l'Antibes et au Vosges Grand Est, ils auront remporté chaque manche du Championnat sous sa forme actuelle.

Lefebvre à la faute.



Manche 1/9.

Organisé par l'ASA Club du Nord de la France & le Touquet Auto Club au Touquet (62).

60^e édition.

589,37 km dont 215,94 km chronométrés divisés en 18 ES (9 différentes à disputer deux fois).

Conditions : temps nuageux et froid avec vent, quelques averses de pluie.

Engagés : 139 – Partants : 129 – Classés : 82.

Leaders : ES1 à 2 St. Lefebvre – ES3 à 8 Q. Gilbert – ES9 à 18 Bonato.

Meilleurs temps : Bonato 5 – Brunson & Q. Gilbert 3 – St. Lefebvre, W. Wagner & Q. Giordano 2 – J.-B. Franceschi 1.

Classement final

1. Bonato-Boulloud (Citroën C3), à 1h47min49s8 (1ers GrR & R5) – 2. Brunson-Mondon (Ford Fiesta WRC), à 13s3 (1ers GrA & A8W) – 3. Q. Giordano-K. Parent (VW Polo), à 14s7 (R5) – 4. Q. Gilbert-Guieu (C3), à 21s4 (R5) – 5. J.-B. Franceschi-Fi. Haut-Labourdette (C3), à 41s6 (R5) – 6. Th. Habouzit-Declerck (VW Polo), à 1min48s1 (R5, 1ers Trophée Michelin) – 7. Mauffrey-Bronner (Skoda Fabia), à 4min21s9 (R5) – 8. P. Rouillard-G. Zazurca (Fabia), à 5min51s9 (R5) – 9. N. Stievenart-Prévoit (C3), à 6min47s6 (R5, 1ers Régional) – 10. L. Bayard-L. Brigaudeau (Fiesta), à 7min12s0 (R5) – 11. Delecour-Guigonnet (Alpine A110), à 7min52s2 (1ers 2 RM & GrFRGT) – 12. F. Roussel-Forgez (DS3), à 9min13s4 (R5) – 13. Verstaen-Botson (Fiesta), à 9min25s3 (R5) – 14. J.-N. Hot-Ch. Nicolet (Subaru Impreza), à 12min43s1 (1ers GrN & N4) – 15. Guigou-A. Coria (Renault Clio RS), à 12min46s8 (1ers R3) – 16. G. Vincent-Mequignon (Clio RS), à 13min53s1 (R3) – 17. S. Salaun-Y. Lefebvre (Fiesta), à 14min08s0 (R5) – 18. J.-L. Debove-Desquiert (Hyundai i20), à 18min14s6 (R5) – 19. Coignard-Gourmelin (Clio), à 18min39s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 20. L. Rossel-Galvain (Fiesta), à 19min10s8 (1ers CFRJ & R2J) – 21. R. & G. Wallon (Clio RS), à 19min15s7 (R3) – 22. J. Pontal-Biagetti (Fiesta), à 19min29s1 (R2J) – 23. St. Therache-Pacaut (Clio 3), à 20min00s9 (F2-14) – 24. F. & M. Legrand (Clio RS), à 20min21s6 (F2-14) – 25. L. Myr-C. Flajoleit (Fiesta), à 20min53s0 (R2J)...

TROPHÉE MICHELIN (28 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

R5. Leaders : ES1 à 12 W. Wagner – ES13 à 18 Th. Habouzit.

M.t. : W. Wagner 10 – Th. Habouzit 5 – M. Arzeno 3.

Hors R5. Leader : ES1 à 18 Delecour.

M.t. : Delecour 11 – C. Robert 7.

1. Th. Habouzit, à 1h49min37s9 (1ers R5) – 2. Mauffrey, à 2min33s8 – 3. P. Rouillard, à 4min03s8 – 4. N. Stievenart, à 4min59s5 – 5. Delecour, à 6min04s1 (1ers Hors R5) – 6. F. Roussel, à 7min25s3 – 7. J.-N. Hot, à 10min55s0 – 8. J.-L. Debove, à 16min26s5 – 9. J. Kolbé, à 23min51s7 – 10. P. Dalmasso, à 29min40s2 – 11. M. Roussel, à 29min44s4 – 12. A. Viano, à 33min54s2 – 13. C. Robert, à 4h36min04s7*.

DEUX ROUES MOTRICES (26 PARTANTS, 18 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 18 Delecour.

M.t. : Delecour 11 – C. Robert 7.

1. Delecour, à 1h55min42s0 – 2. Guigou, à 4min54s6 – 3. L. Rossel, à 11min18s6 – 4. R. Wallon, à 11min23s5 – 5. J. Pontal, à 11min36s9... 14. P. Dalmasso, à 23min36s1... 17. C. Robert, à 4h30min00s6*... (idem classement CFRJ sauf précision).

* Rallye 2

TEAMS

1. CHL Sport Auto, 24 pts – 2. Sarrazin Motorsport, 16 – 3. Team FJ, PH Sport GT2i & Bonneton HDG Yacco, 8 – 6. Saintéloc Racing, 3.

FÉMININ (7 PARTANTES, 6 CLASSÉES)

1. P. Dalmasso, à 2h19min18s1 – 2. A. Viano, à 4min14s0 – 3. K. Marcq, à 10min14s1 – 4. S. Beurain, à 22min00s8 – 6. S. Dantin, à 22min00s8.

Principaux abandons

Seray-V. Andrieu (Clio), ES1 – St. Lefebvre-L. Baud (VW Polo), Amourette-Gauduin (C3), sortie ES3 – L. Colombel-A. Caremel (Clio R), ES5 – D. Audet-C. Simonet (106), boîte de vitesses ES6 – V. Heuinck-Geerlandt (DS3), ES8 – A. Martel-A. Coulombel (Clio RS), L. Gal-G. Combe (i20), M. & F. Lance (S3), S. & D. Mahier (208 VTI), Ch. Bricout-Ch. Montigny (Mitsubishi), non partant étape 2 – Lapouille-Devienne (DS3), ES9 – M. Demaux-Kubicki (C2), ap ES10 – J. Rousselin-A. Malfoy (208 VTI), sortie ES11 – Crétien-L. Jacquemod (DS3 WRC), ap ES11 – W. Wagner-K. Millet (C3), M. Sénécat-Pillain (206 Maxi), sortie ES13 – Alemany-Bigot (Fabia), sortie ES14 – P. & M. Roché (C3), D. Laroche-Ramon, L. Durand-K. Bruyère (C2), sortie ES15 – M. Arzeno-R. Roche (Polo), suite touchette ; J.-B. Houssin-Gozet (DS3), ap ES15 – Emeriau-F. Gilbert (Clio RS), sortie ES17 – J. Flahaut-Parzys (208 VTI), sortie ES18. Tous mécanique sauf précision.

Classements championnats

Pilotes : 1. Bonato, 25 pts – 2. Q. Giordano, 20 – 3. Q. Gilbert, 17 – 4. J.-B. Franceschi, 15 – 5. Th. Habouzit, 13...

Trophée Michelin : 1. Th. Habouzit (R5) & Delecour (Hors R5), 25 pts – 3. Mauffrey & J.-N. Hot, 20 – 5. P. Rouillard & J. Kolbé, 17...

Deux roues motrices : 1. Guigou, L. Rossel & P. Dalmasso, 21 pts – 4. R. Wallon & J. Pontal, 17...

Teams : idem classement de la manche.

Féminin : 1. P. Dalmasso, 25 pts – 2. A. Viano, 20 – 3. K. Marcq, 17...



ÉRIC BRUNSON « LA FIESTA WRC RESTE MAGIQUE »

Le Normand, toujours associé à Cédric Mondon, démontre que, malgré le poids des ans, sa Ford Fiesta WRC aux défauts corrigés peut rivaliser avec les R5.

✍️ TEXTES FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS BASTIEN ROUX & SCD/JO LILLINI.

Douze fois présente sur le podium, troisième meilleur performer au Touquet (treize fois dans le Top 5 dont trois meilleurs temps) face aux R5 de pointe... Comment expliquez-vous ce regain de forme de la Ford Fiesta WRC par rapport à 2019 (6^e) ?

La grand-mère avait besoin d'un lifting ! (rires) L'an dernier, la voiture avait un sérieux problème de différentiel arrière. (Christian Dieux, de LAD, confirme.) Nous avons mis du temps à nous en apercevoir. Depuis que ce défaut a été corrigé, la Fiesta fonctionne beaucoup mieux. Nous avons aussi retravaillé sur les set-ups. Sur ce rallye, le n° 19 ne nous avantagait pas trop. Au fil des kilomètres, Cédric (Mondon, son copilote)

et moi avons gratté du temps et, à force de ne rien lâcher, nous sommes revenus à 6s3 du leader, Bonato (ES16). C'est amusant, quelque part. En tout



Éric Brunson a le sourire en coin de celui qui a réalisé un bon coup.

cas, ça oblige à se surpasser. Nous avons donc attaqué et nous nous sommes fait piéger par du verglas, un miroir comme si nous avions pris 30 km/h de plus (ES17). La voiture est partie en luge, a effectué un double tête-à-queue, est montée sur le talus... Quand elle est revenue sur la route, j'ai vu que le volant était droit et que nous pouvions continuer. Dans la dernière spéciale, je voulais garder la 2^e place et j'ai roulé. Je l'ai maintenue de peu (1s4 alors que l'écart avec Giordano était du double avant le départ de l'ES18 !).

Quelle est la suite du programme ?

La Fiesta WRC (utilisée par Petter Solberg sur quatre rallyes en 2012 puis par Mads Østberg en 2013 et Robert Kubica en 2014 avant qu'il n'en devienne le propriétaire en 2015) effectue un tour d'honneur ! (sourire) Je dispute au coup par coup des rallyes-plaisir du Championnat de France, du deuxième division

comme La Rochelle - je devais m'aligner à l'Épernay-Vins de Champagne, mais il est reporté - et de la Coupe de France comme les nationaux Charlemagne et Vins de Chinon.

La Fiesta WRC est-elle toujours en vente ?

Je l'ai mise en vente, puis j'ai retiré l'annonce. Il faudra bien que je la vende un jour afin de passer à une R5 ! Si quelqu'un est intéressé, il peut toujours me contacter ! Pour l'instant, elle me procure du plaisir. À son volant, j'ai gagné en 2019 L'Automne-La Rochelle (Lisieux également) et, en 2020, la Côte Fleurie (il en est le seul recordman des victoires avec huit succès) et, au Touquet, j'ai fini 2^e derrière Bonato. J'ai compris comment elle fonctionne, sa technique. Je la connais bien en termes de pilotage. Et puis les spectateurs attendent son passage sur les bords des routes ! Cette voiture a presque dix ans mais elle reste magique !

MATEYA NOUS RACONTE SON **BOXSTER 3.2 DE 200 000 KM**

P.42

TOUTES LES
Porsche
CLASSIQUES

numéro 30

ferdinand

TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES

200 Porsche
à vendre



LA PREMIÈRE 911 La fabuleuse
SINGER histoire
d'un mythe

20
IDÉES



POUR VIVRE
SA VIE DE
PORSCHISTE
PENDANT LE
CONFINEMENT P.48

RESTAURATION, 3^e PARTIE



P.62

La 924 Turbo passe en peinture...

CHRISTOPHE TERRIOU



P.70

«Je voulais un garage et une Porsche!»



MIAMI 500

La Ferdinand Cup en Floride P.22

L 12325 - 30 - F: 7,90 € - RD



Cape
Editions

AVRIL - MAI - JUN 2020
France Métro: 7,90 € - BEL/LUX: 8,20 € - CH: 13,40 CHF - CAN: 13,50 \$CAD
PORT. CONT: 8,90 € - Maroc: 80 MAD

Dans tous les kiosques et sur
www.ferdinandlemag.com

HISSEZ HAUTS-DE-FRANCE



1^{er} Gr. F2000 & F2-14, 19^e
Kévin Coignard-Quentin
Gourmelin (Renault Clio).

Disputée dans les conditions particulières liées à la propagation du coronavirus, cette 60^e édition voit les habitués des épreuves du Nord de la France se mettre en évidence dans les classes.

Textes Frédéric Dart. Photos Ph'Autosport.

GRUPE R

(66 PARTANTS, 39 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 2 St. Lefebvre – ES3 à 8 Q. Gilbert – ES9 à 18 Bonato.

Meilleurs temps. : Bonato & Q. Gilbert 5 – St. Lefebvre, W. Wagner & Q. Giordano 2 – J.-B. Franceschi 1.

R5 (25 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

Idem groupe.

R4 (1 PARTANT, 1 CLASSÉ)

G. Mouy.

R3 (7 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 5 G. Vincent – ES6 à 18 Guigou.

M.t. : Guigou 14 – G. Vincent 4.

R2 (15 PARTANTS, 7 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 3 S. Mahier – ES4 à 14 L. Durand – ES15 à 17 J. Flahaut – ES18 A. Hanquez.

M.t. : L. Durand 11 – P. Dalmasso 3 – S. Mahier 2 – J. Rousselin & J. Flahaut 1.

R2J (18 PARTANTS, 13 CLASSÉS)

Idem Championnat de France des Rallyes Junior.

GRUPE N/FN

(20 PARTANTS, 15 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 18 J.-N. Hot.

N4 (6 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

Idem groupe.

N3 (3 PARTANTS, 3 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 7 Carnez – ES8 à 18 M. Roussel.

M.t. : Carnez 17 – M. Roussel 1.

N2 (9 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 18 S. Lagache.

N1 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 18 E. Bertin.

GRUPE F2000

(22 PARTANTS, 12 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 5 D. Audet – ES6 à 18 K. Coignard.

M.t. : K. Coignard 8 – D. Audet 5 – M. Senecat & St. Thérache 2 – F. Legrand 1.

F2-14 (9 PARTANTS, 6 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 18 K. Coignard.

M.t. : K. Coignard 11 – St. Thérache 4 – F. Legrand 3.

F2-13 (10 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 5 D. Audet – ES6 à 12 M. Senecat – ES13 à 18 Leprêtre.

M.t. : M. Senecat 7 – D. Audet & Lepretre 5 – Blart 1.

F2-12 (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 18 Namont.

M.t. : Namont 17 – Wepierre 1.

GRUPE A/FA

(19 PARTANTS, 14 CLASSÉS)

Leader & m.t. : ES1 à 18 Brunson.

A8W (2 PARTANTS, 1 CLASSÉ)

Idem groupe.

A8 (6 PARTANTS, 5 CLASSÉS)

Leaders : ES1 à 8 Ch. Bricout – ES9 à 18 Parcinski.

M.t. : Gomet & Ch. Bricout 8 – Delgery 2.

A7 (5 PARTANTS, 4 CLASSÉS)

Leaders : ES1 L. Colombel – ES2 à 14 A. Pruvost – ES15 à 18 Kerdraon.

M.t. : Dachicourt 9 – A. Pruvost 6 – Kerdraon 2 – L. Colombel 1.

1^{er} R4, 21^e Gr. R, 28^e : Grégory & Marie Mouy (Subaru Impreza N15).



1^{er} Gr. N & N4, 14^e : Jean-Nicolas Hot-Christian Nicolet (Subaru Impreza).



1^{er} F2-13, 6^e Gr. F2000, 59^e : Aurélien Nanont-Camille Fongueuse (Peugeot 205 Rallye).



1^{er} FA7, 3^e Gr. A, 48^e : Cyrille Kerdraon-Mila Kobielski (Renault Clio RS).



A6K (2 PARTANT, 0 CLASSÉ)

Leader & m.t. : ES1 à 14 D. Laroche.

A6 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 18 J. Kolbe.

M.t. : J. Kolbe 17 – Dezweille 1.

A5 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leaders : ES1 Francomme – ES2 à 5 Noyelle – ES6 à 18 Francomme.

M.t. : Francomme 11 – Noyelle 7.

GROUPE FRGT & FRGT16 (2 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

Leader : ES1 à 18 Delecour.

M.t. : Delecour 11 – C. Robert 7.

1^{er} FN2, 2^e Gr. N, 27^e : Sébastien & Daniel Lagache (VW Polo GTI).

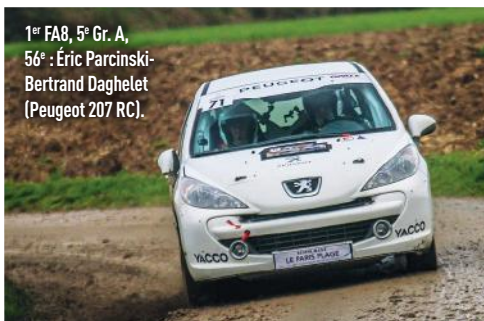


1^{er} R2, 29^e Gr. R, 39^e :

Arnaud Hanquez-Charlie Poivre (Citroën C2).



1^{er} FA8, 5^e Gr. A, 56^e : Éric Parcinski-Bertrand Daghelet (Peugeot 207 RC).



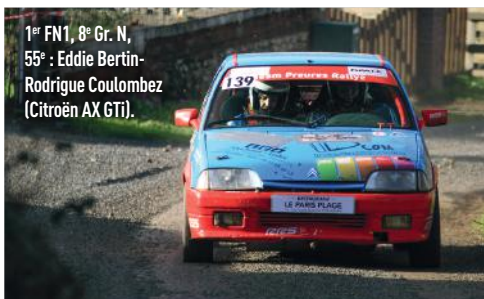
1^{er} FA5, 7^e Gr. A, 62^e : David Francomme-Cédric Gillon (Peugeot 106 XSI).



1^{er} FN3, 7^e Gr. N, 45^e : Mickaël Roussel-Ludovic Bellengier (Peugeot 206 RC).



1^{er} FN1, 8^e Gr. N, 55^e : Eddie Bertin-Rodrigue Coulombes (Citroën AX GTI).



1^{er} F2-13, 5^e Gr. F2000, 50^e : Aston Leprêtre-Jonathan Stevenart (Peugeot 205 GTI).



1^{er} FA6, 2^e Gr. A, 31^e : Julien Kolbe-Pascal Macario Lazaro (Citroën Saxo VTS).



JÉRÔME CLARETY

« UN PARI ASSEZ RIGOLO ! »



En 2019, le Lotois de 50 ans était le seul pilote français à avoir goûté à tous les niveaux rallystiques, du régional au national, en passant par les trois championnats au volant de son actuelle Mitsubishi Evo 10 R4. Retour sur ce programme très hétéroclite...

 TEXTES PHILIPPE QUIOC.  PHOTOS PHILIPPE QUIOC, PIERRICK LE BRETON & DANIEL TRIAIRE.

Pour quelles raisons avez-vous choisi de disputer tous les niveaux rallystiques français en 2019 ?

Repartir comme en 2018 sur un Championnat Terre complet s'avérait trop coûteux. Nous avons donc décidé de faire tous les types d'épreuves possibles en France : c'était un pari assez rigolo !

Quel est votre avis général sur chaque niveau ?

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, chacun présente son lot de difficultés. Le régional est vraiment une discipline à part, très particulière. On y trouve des adversaires qui connaissent les spéciales par cœur, qui les disputent tous les ans. Il faut être « flat out » dès le départ. C'est un vrai sprint, ça

devient même assez dangereux, je trouve. Dans le Championnat de France, que ce soit en « première » ou en deuxième division - même sur terre -, la gestion prime. Il ne faut pas s'affoler. Il « suffit » d'être régulier sans faire de faute pour aller au bout. Et, quand on arrive au bout avec une auto comme la mienne, on est forcément bien classé. En revanche, on monte d'un cran niveau difficulté. Le plus dur a sans doute été l'Automne-La Rochelle en deuxième division. Sur des routes rapides, il fallait prendre beaucoup de vitesse tout en estimant un grip parfois très précaire. Ce n'était vraiment pas évident. Le Rouergue, en CFR, est aussi un sacré morceau : les 35 km de Moyrazès en plein mois de juillet, avec les plaques noires, quand il fait 55°

dans l'habitacle... Sans préparation sportive, on ne peut pas tenir le rythme !

Quels sont les plus et les moins de chaque niveau ?

En Coupe de France, le gros intérêt, c'est le format peu chronophage. Les reconnaissances se font assez vite. Le Championnat nécessite plus de disponibilité, mais c'est une belle aventure humaine avec les copains sur quatre jours. Cependant, mon cœur penche vers la terre. J'apprécie d'arriver le vendredi et de repartir le dimanche : c'est un gain de temps considérable. Le point noir est le règlement : quand les nouvelles R4 FIA sont arrivées, elles ont d'office été classées dans notre catégorie. Ce n'est pas normal. Avec nos



C'est la terre (ici le Castine 2019) que le Lotois préfère.



L'éclectique Jérôme Clarety (ici au Terre des Causses 2018 où il remporte la R4), souvent associé à Vincent Lacoste (caché par son trophée), entame en 2020 sa trentième saison.



CONTRAIREMENT À CE QUE L'ON POURRAIT CROIRE, CHAQUE NIVEAU PRÉSENTE SON LOT DE DIFFICULTÉS.

nécessitent un démontage toutes les trois courses environ. Il est primordial d'anticiper avant que les éléments ne cassent, quitte à démonter deux fois pour vérifier s'il y a du jeu ou non...

Passer de la terre à l'asphalte n'est pas trop contraignant ?

Pas tellement... Je dispose d'un kit asphalte et d'un kit terre, à changer lorsque nous passons d'une surface à l'autre. Cela concerne les amortisseurs, les freins et les protections. Quand on aime bien bricoler, c'est faisable en une journée et c'est assez plaisant... Pour bien faire, il faudrait aussi démonter le pont et modifier les tarages, mais nous n'allons pas jusque-là, d'autant que les ponts pilotés offrent un bon compromis... Après c'est sûr qu'avoir une auto pour chaque surface est idéal. Pour la terre, la quatre roues motrices est incontournable ; pour l'asphalte, il n'y a rien de mieux qu'un bon 2.0 atmo qui miaule !

Calendrier identique en 2020, donc ?

Non, pas tout à fait. Si le contexte actuel s'améliore, je repars sur le Championnat Terre avec la Mitsu Evo 10 et je participerai au Rouergue en plus. Pour l'avenir, une R5 me tente bien, ou alors un VH propulsion pour faire des rallyes internationaux sur une semaine, comme le Maroc ou la Roumanie, dont le côté convivial me plaît beaucoup.

PARCOURS UN « NON-ADEPTE » DE LA ROUTINE !

À voir sa carrière en rallye, le moins que l'on puisse dire, c'est que cet électricien de profession, basé à Saint-Céré (46), n'est pas un adepte de la routine. « La Terre est la surface que j'affectionne le plus. » Le très large panel de bolides que Jérôme a expérimenté sur les chemins tortueux de l'Hexagone le prouve. De la Golf GTI de ses débuts en 1990 (après avoir copiloté, à 16 ans, Frédéric Pradayrol en 104 ZS) à la Subaru Impreza Groupe A « vraie Prodrive », en passant par la 206 XS, la Saxo T4 ou l'Impreza N4 d'origine, il a écumé le Championnat Terre mieux que quiconque. Mais deux aventures l'ont particulièrement marqué. D'une part, l'épopée Visa 1000 Pistes, d'abord louée à Jacques Soulié avant d'en acquérir une : « J'ai en mémoire un somptueux Terre d'Auvergne, 91 ou 92, où nous nous sommes tiré la bourre tout le week-end avec Jacques. Il a fini devant pour une petite seconde ! » À son volant, Jérôme a terminé régulièrement dans les Top 5 et s'est même essayé à la glace, à la Ronde du Jura, où il a signé deux podiums. D'autre part, l'épisode formule de promotion, avec son engagement dans le Volant 106 S16 en 2002 : « Nous nous sommes trouvés en bagarre avec un certain Jean-Marie Cuoq qui débarquait dans cette discipline. Cela a été assez valorisant pour nous de nous comparer à lui ! » Mais une grosse sortie à Langres avec évacuation sanitaire a sonné comme un coup d'arrêt pour le Lotois. Guère abattu, il s'est, pendant cette période transitoire, réfugié sur l'asphalte. D'abord avec une Sierra Cosworth, trop capricieuse et vite remplacée par une bonne Clio F2000, qu'il mène à la victoire au Quercy 2006, avant de revenir à ses premières amours à l'aube de la décennie 2010...

voitures d'origine modifiées, nous devons nous battre contre des autos d'usine ! Nous ne luttons pas à armes égales.

Quel est le coût d'une telle saison ?

Entre 40 000 et 50 000 € de budget. Pour ma part, c'est de l'auto-financement, avec une petite aide de fournisseurs. Des fois, on peut compter sur les primes d'arrivées pour rembourser l'engagement, mais c'est tout.

La partie mécanique est-elle intense pour être opérationnel sur chaque épreuve ?

Guère plus que pour un programme classique. Disons qu'il faut être rigoureux dans le suivi. J'effectue moi-même tout ce qui est possible, sauf pour le moteur et la boîte, dont la préparatin et la révision sont confiées à J2L Méca à Auch. Le moteur turbo est fiable ; nous faisons la saison sans l'ouvrir. La boîte et les transmissions



En 2019, la Mitsu aura goûté à tous les niveaux sur asphalte.

PLACE AU CADET DES ROSSEL



Seule formule de promotion à s'être disputée, le Championnat Junior voit Léo Rossel remporter la première manche en faisant jouer son expérience face à Julien Pontal. Tom Vanson et Florent Todeschini, deux des prétendants, grillent un joker.

TEXTES FRÉDÉRIC DART. PHOTOS BASTIEN ROUX & PIERRICK LE BRETON.

LE VAINQUEUR LÉO ROSSEL

Vous retrouver chez les Juniors s'avère une surprise après deux années en 208 Rally Cup...

Ce programme n'était pas prévu. Je n'avais pas le budget. Le contact avec JSA (la structure de la famille Aymard, engagée dans le Championnat Team ces deux dernières saisons) s'est bien passé. Cela permet de m'aider. Tout s'est finalisé trois semaines avant le départ de la première manche. Nous avons enchaîné sur une séance d'essai

avec la Fiesta, qui s'avère différente de la 208. J'ai vu qu'il allait falloir que je m'adapte à elle.

L'adaptation semble avoir été rapide...

Samedi, les conditions de route étaient plus difficiles que la veille. Mes années d'expérience en formules de promotion m'ont aidé à remonter au classement. L'après-midi, j'étais plus en confiance et j'ai « accéléré » un peu plus. Le travail de visionnage des caméras embarquées entre les deux boucles m'a permis de repérer les

endroits piégeux et ceux où il était possible d'en « mettre ». En Junior, je suis persuadé que Vanson et Todeschini vont être vite mais, au départ de ce rallye, je ne savais pas où me situer par rapport à la concurrence. En plus, je découvrais le parcours, j'étais novice ! Vu les circonstances de course, c'est bien de débiter en empochant le maximum de points au classement.

Quel est votre objectif cette saison ?

Gagner ! Comme il n'y a pas de décompte, il va falloir marquer des points sur chaque manche.





Après le Mont-Blanc 2019, Julien Pontal glane une nouvelle 2^e place.

LE DEUXIÈME JULIEN PONTAL

Après le Mont-Blanc en 2019, encore une 2^e place ! Comment expliquez-vous cette régularité aux avant-postes, surtout lors de cette première manche ?

Je bosse un peu plus. J'ai plus d'expérience. En cumulant tout ça, mon niveau s'est élevé d'un cran. J'arrive à rouler mieux. La preuve, je figure régulièrement parmi les cinq de devant (deux fois 1^{er}, neuf fois 2^e, quatre fois 3^e et trois fois 4^e sur cette manche). Les temps sont bons, même si je prends des secondes sur la fin face à Léo Rossel.

Quel est votre objectif cette saison ?
Être champion.



Les trois premiers équipages classés (2^e à gauche, 1^{er} au centre et 3^e à droite) lors de la première manche.

LE TOUQUET PAS-DE-CALAIS (12/14 MARS)

LE CHIFFRE : 17 partants, soit 6 de moins qu'en 2019, record du CFRJ. Ce chiffre du début de la saison 4 est proche de la moyenne observée en 2019 (16,6).

FICHE TECHNIQUE

Manche 1/6

17 partants, 12 classés.

Leaders : ES1 à 10 T. Vanson – ES11 J. Pontal – ES12 à 14 L. Rossel – ES15 J. Pontal – ES16 à 18 L. Rossel.

M.t. : T. Vanson 10 – L. Rossel 3 – T. Pieri 2 – Callea, R. Durand & J. Pontal 1.

CLASSEMENT

1. L. Rossel-Galvain, 2h07min00s6 –
2. J. Pontal-Biagetti, à 18s3 – 3.
- L. Myr-C. Flajolet, à 1min42s2 – 4.
- R. Durand-Mercoiret, à 1min59s4 –
5. H. Micheli-Y. Raffaelli, à 3min51s8 –
6. J. Vargas-Belhocène, à 4min06s3 –
7. Zielinski-Pierrine, à 7min19s5 –
8. Bouchonneau-Silvestre, à 8min08s5 –
9. L. Aymard-J. Escartefigue, à 8min34s8 –
10. Rott-H. Faucher, à 8min54s6 –
11. Pieri-A. Dunand, à 13min22s1 –
12. Deygas-M. Charles, à 4h21min35s8*.

* Rallye 2

Abandons

Todeschini-FI. Barral, sortie ES10 – E. Santelli-Vilmot, ap ES10 – T. Vanson-Brulé, sortie ES11 – M. Chatillon-A. Desnoyer, ap ES13 – Callea-A. Maillfert, sortie ES16. Tous mécanique sauf précision.

CLASSEMENT PROVISoire

CHAMPIONNAT

1. L. Rossel, 20 pts – 2. J. Pontal, 15 –
3. L. Myr, 12 – 4. R. Durand, 10 –
5. H. Micheli, 8...

Manches suivantes

Lyon-Charbonnières, Rouergue (annulés), Haut-Var (reporté).



Louis Myr en lumière.

LE TROISIÈME LOUIS MYR

Vous obtenez votre premier podium dans une formule de promotion...

Je suis surpris des temps réalisés, plutôt sympas le premier jour. Je n'avais pas roulé avec la Fiesta depuis le Touquet 2019 (9^e). Entretemps, je suis passé à une 206 F2000 et à une Clio R3T dans des rallyes de la Ligue des Hauts-de-France. Ce parcours du Touquet était très piégeux samedi. Comme je suis du coin, je connais les risques ! J'ai préféré assurer. C'était un rallye d'attente et cette tactique a payé. J'ai de la chance !

Nous vous reverrons en 2021 avec la Fiesta ?

Je vais essayer de continuer. L'objectif est de disputer toute la saison pour apprendre la voiture, les rallyes et la terre. Mon programme s'étend sur deux ans. La première année, l'objectif sera d'enranger les kilomètres et, la seconde, d'être compétitif. Pour cela, des moyens vont être mis en œuvre et il va falloir travailler.

La course

Au-dessus du lot sur ses terres, Tom Vanson mérite un 10 (meilleurs temps) sur 10 (ES) jusqu'à cette maudite ES11. « *Un manque de concentration, un relâchement et c'est la faute alors que nous avions près de 2min d'avance* », regrette celui qui se contente des points du meilleur performer. Dans la spéciale précédente, son premier dauphin, Florent Todeschini, se fait surprendre : « *J'ai mal compris une note. La voiture s'est posée sur une souche de laquelle nous avons eu du mal à nous extraire. Le radiateur était percé.* » Du coup, la course devient indécise. Les deux nouveaux Rallye Jeunes, TERENCE CALLEA puis TOM PIERI, ainsi que ROMAIN DURAND (4^e) en profitent pour signer leurs premiers meilleurs temps. Auteur d'un tout droit dans l'ES10 qui lui fait perdre une quarantaine de secondes, Julien Pontal hérite des commandes mais ne peut résister au retour de Léo Rossel. Ce dernier cède pour 0s6 à l'issue de l'ES15 puis rétorque pour finir avec 18s3 d'avance.



Après Victor Cartier, Jean-Paul Picard (au premier plan) « offre » le volant de la Fiesta R2J du Team Picard Racing à Tom Vanson (à droite).

CV

Né le 29 janvier 1950.

Profession : opticien à Vienne (38).

Débuts en sport auto : en 1969 sur une Autobianchi (en slalom).

Principales fonctions exercées : commissaire, directeur de course, organisateur, président du Team Picard Racing depuis 2006.

le Team Picard Racing, qui possède également quelques véhicules historiques, s'oriente clairement vers les formules de promotion. Fidèle à la 208 Rally Cup, il participe à l'éclosion d'Hugo Margaillan, 1^{er} Junior en 2018, et à la 3^e place de Loïc Astier en 2019. À celle de Victor Cartier, 4^e en 2018, une Ford Fiesta est ajoutée pour Hugo Margaillan en 2019 ; le doublé est réalisé en tête du Junior.

Cette saison, le Team Picard Racing, qui compte parmi ses partenaires quelques fournisseurs de Jean-Paul Picard, opticien à Vienne (Mau Jim, Zeiss, Mauboussin), renouvelle sa confiance à Franck Daniel, toujours fidèle à la Hommell pour quelques apparitions dans le CFR. Il soutient aussi Victor Cartier pour la troisième saison consécutive. ; ce dernier passe à la Renault Clio Rally5 dans le Trophy. La Peugeot 208 Rally4 (le nom du pilote est à confirmer) fait également partie des investissements. La Fiesta R2J est dévolue au rookie 2019 (3^e), Tom Vanson, qui bénéficie de l'encadrement et de l'assistance de LTB (CHL pour la 208). Pour la trente-cinquième année d'existence de « son » team, Jean-Paul Picard offre, de nouveau, à des jeunes une chance de se révéler.

JEAN-PAUL PICARD L'OPTIQUE DE LA PASSION

Depuis maintenant cinquante ans, cet opticien installé à Vienne s'est toujours distingué dans sa passion des sports mécaniques.

À titre personnel, au service des autres et, enfin, en créant le Team Picard Racing dont le concept est original.

TEXTE FRÉDÉRIC DART. PHOTO DR.

Souvent, la passion pour les sports mécaniques se transmet de père en fils. Jean-Paul Picard n'y échappe pas durant son adolescence. Dans les années 1970 et 1980, il s'aligne dans des rallyes régionaux au volant d'une Autobianchi, puis d'une Golf GTi. Il exerce ensuite les fonctions de commissaire puis de directeur de course et organise, en tant que président de l'écurie Vienna, un slalom puis vingt-cinq éditions de la course de côte de Seyssuel. Autre fait de passionné, il attire, en 1986, un passage mémorable du Rallye Monte-Carlo dans son fief à Vienne (38). Dès

lors, le Team Picard Racing est lancé. Il soutient de nombreux pilotes de renom : Oreille, Panciatici, Métifiot, Aymé, Tirabassi... Ceux-ci glanent les succès de groupes et de classes dans l'épreuve monégasque tant appréciée du créateur (encore !) du Club Carrera Vienna, regroupant actuellement une quarantaine d'amoureux de Porsche.

La chance aux pilotes

La structure évolue et acquiert des voitures qu'elle met à la disposition des pilotes choisis qui doivent en assumer l'entretien. Le « garage » des monoplaces et des barquettes

fournies à des adeptes des championnats régionaux et nationaux de la montagne (Sapin, Chambérod, L. Régat, les frères Schatz...) s'enrichit de voitures de rallye au cours des années 1990. Hervé Laforge (Mitsu), Vincent Humeau et Franck Daniel (Hommell) sont les premiers bénéficiaires avec Franck Véricel (206 XS, Coupe Peugeot) et Thierry Monnet (C2, Challenge Citroën). Depuis quelques saisons,

“ **JEAN-PAUL PICARD OFFRE, DE NOUVEAU, À DES JEUNES UNE CHANCE DE SE RÉVÉLER.** ”

AVEC



TOUS LES COMPTES-RENDUS



CHAMPIONNAT DE FRANCE DEUXIÈME DIVISION

SAINTE-BAUME

COUPE DE FRANCE

CŒUR DES VIGNOBLES
VAISON-LA-ROMAINE
BALDOMÉRIEN

MEUSE
PAYS AVALLONNAIS
ECCICA SUARELLA

FOUGÈRE
VIENNE
PAYS DU GIER

**EN VUE, PORTRAITS,
FOCUS, TOP MODÈLE...**

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

35^E NATIONAL DE LA SAINTE-BAUME

6-7 MARS 2020

Ciaramitaro, première !

À retenir : Avec sept succès à son compteur et disposant d'une Fabia, Bourcier fait figure de favori. Cependant, une Porsche GT+ lui barre la route et le pousse à la faute dans l'ES5 où il perd plus de 45s. R. Dumas, de retour en rallye après quasiment un an d'absence, aligne les scratches pour porter son avance à plus de 30s au départ de l'ES9. Un souci mécanique le contraint à rendre son carnet. Ciaramitaro prend les commandes et gère son avance pour remporter un premier succès bien mérité sur une épreuve qu'il affectionne particulièrement. Finalement 2^e, Bourcier peut regretter son tête-à-queue ; il termine à 14s9 de la victoire. **La perf :** Revenu à la compétition après son accident au Velay Auvergne 2019, Delors avait pour mission de régler la voiture d'un de ses clients. Avec la 9^e place et la victoire en F2000, elle est amplement réussie !

MANCHE 1/12 CLASSEMENT (68 PARTANTS, 43 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA MARSEILLE, À AUBAGNE (13).

Leaders : ES1 à 8 R. Dumas - ES9 à 12 Ciaramitaro. **Meilleurs temps :** R. Dumas 7 - Ciaramitaro 2 - Bourcier, Alerini & N. Hernandez 1. 1. Ciaramitaro-Ph. Royer (Fabia Evo), 1h13min26s7 (1ers GrR & R5) - 2. Bourcier-Ducousso (Fabia), à 14s9 (R5) - 3. Alerini-Modière (Fabia), à 20s9 (R5) - 4. N. Hernandez-M. Maurin (Fabia), à 27s3 (R5) -

5. G. Jean-L. Pascaud (Fabia), à 47s9 (R5) - 6. Lemaître-Chauffray (Fabia), à 3min12s2 (R5) - 7. Th. & V. Troiano (DS3), à 3min18s5 (R5) - 8. Viana-I. Galmiche (DS3 WRC), à 3min32s9 (1ers GrA & A8W) - 9. Delors-Silvestre (Clio) à 3min46s1 (1ers GrF2000 & F2-14) - 10. Reboa-C. Marie (208) à 5min32s6 (1ers R2)... 12. J.F. Blanc-Sorba (996 GT3), à 5min44s7 (1ers GrGT & GT10)... 14. H. Dalmas-Chaux (205), à 6min15s0 (1ers F2-13)... 16. Abbruzzino-Carmille (106 Maxi), à 7min12s22 (1ers A6K)... 18. Sauvaigo-Romero (Clio), à 8min18s0 (1ers R3) - 19. P. & C. Mellan (Clio), à 8min32s6 (1ers GrN & N3)... 21. Bragalli-Herold (Impreza), à 9min39s5 (1ers A8)... 23. J. & J. Hospital (RCZ), à 9min55s1 (1ers GrGT+ & GT+15)... 25. St. Clair-Kanbelle (500 X), à 10min12s3 (1ers R4)... 35. A. Foulon-Delarche (Mitsu Evo 10), à 12min26s8 (1ers N4) - 36. Th. Martin-G. Poitevin (106), à 12min38s4 (1ers N2)... 40. P. Brun-Blain (206), à 15min53s2 (1ers A7)... 42. Didion-C. Chol (106), à 26min34s7 (1ers A5)...

Principaux abandons
Dumas (997 GT+), Scotto La Chianca (208 T16), mécanique - Favargiotti (Fabia), raison perso - Baffou (Mitsu), Socquet (208), sortie...

Texte Q. Ribaud. Photos J. Perez et Q. Ribaud.

ALERINI, PREMIER LEADER DU « D2 ».



CIARAMITARO OUVRE SON COMPTEUR DE VICTOIRES.

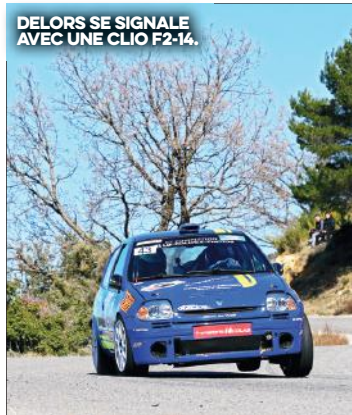


LE POINT SUR LE CHAMPIONNAT

Lors de cette manche d'ouverture, Alerini figure en tête des cinq inscrits au deuxième div¹ pour 6s4 face à N. Hernandez, qui fait office de prétendant. Le Corse, dont le programme comprenait, bien entendu, la Giraglia, prend les commandes du Championnat. Finalement en lice pour sa propre succession, Lemaître ne peut faire mieux que 3^e sur un terrain nouveau pour lui. Autre inscrit, Viana complète le Top 8 avec la DS3 WRC, modèle dont va disposer A. Foulon par la suite.

Classement
1. Alerini, 35 pts - 2. N. Hernandez, 27 - 3. Lemaître, 23 - 4. Viana, 20 - 5. A. Foulon, 18.

DELORS SE SIGNALA AVEC UNE CLIO F2-14.



LA NI POUR ESTADIEU.



MONTÉS TOUJOURS FIDÈLE À LA CLIO F2-14.



OCCITANIE PYRENEES

2^E RÉGIONAL CŒUR DES VIGNOBLES

1^{ER} MARS 2020

Podium sans surprise

P. Rouillard, J.-M. Da Cunha et J. Marty, les plus rapides de l'ES1, occupent les mêmes places au final. Si l'Escort n'inquiète jamais la Fabia, la Mitsu est plus chahutée pour la troisième marche par J. Dupuy, X. Besson et J. Puech. La bataille en Groupe N anime la course : Dupuy s'impose mais reste menacé par Lepellier et Boutinaud, impérial en N2. En F2000, Besson prend le meilleur sur Soccol. À retenir, la belle première de Saillat en 208.

CLASSEMENT (89 PARTANTS, 74 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA DU VIGNOBLE TARNAIS & L'ÉCURIE DES DEUX RIVES, À GAILLAC (81).

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 P. Rouillard. 1. P. Rouillard-C. Gamboni (Fabia), 21min17s7 (1ers GrR & R5) - 2. JM. Da Cunha-Barrau (Escort), à 21s2 (1ers GrA & A8) - 3. J. Marty-Thamalet (Mitsu Evo 9), à 44s8 (A8) - 4. J. Dupuy-JY. Cabrol (Clio R), à 1min14s1 (1ers GrN & N3) - 5. J. Puech-V. Augé (Fiesta), à 1min23s4 (R5) - 6. Lepellier-Jardel (Clio

R), à 1min28s1 (N3) - 7. X. Besson-C. Pages (Clio), à 1min39s7 (1ers GrF2000 & F2-14) - 8. Soccol-Rodolause (BMW Série 1), à 1min51s6 (F2-14) - 9. B. Salas-Soule (Clio), à 1min58s5 (F2-14) - 10. Saillat-Brugier (208), à 2min04s7 (1ers R2) - 11. Boutinaud-Devoche (106 S16), à 2min06s7 (1ers N2) - 12. L. Espinasse-Benzal (Impreza), à 2min20s6 (1ers R4) - 13. J. Gonzalez-Sibieude (205), à 2min26s9 (1ers F2-13)... 15. Rosalie-Choclaezur (Saxo VTS), à 2min40s4 (1ers A6)... 18. K. Courrège-K. Imbert (106 XS), à 2min53s6 (1ers F2-12) - 19. Casaban-Billoux (Clio RS), à 3min01s1 (1ers R3)... 24. Segond-Blasco (Mégane RS), à 3min12s6 (1ers N4)... 37. Lebois-Laval (Saxo VTS), à 4min06s8 (1ers A6K)... 42. Issaly-G. Mazars (Saxo VTS), à 4min24s6 (1ers N2S)... 44. Ph. Bouvier-Védrine (206 RC), à 4min40s7 (1ers A7)... 48. Estadiou-Vialaret (106 XS), à 4min56s3 (1ers N1) - 49. Magot-Nunes (Audi TT), à 5min02s5 (1ers GrGT & GT10) - 50. D. Blanc-Savy (Panda KC), à 5min10s6 (1ers A5K)...

Principaux abandons
Gombert (Clio W), sortie - Toutouyoutte (Compact), Jullien (Fiesta), mécanique...

Texte Daniel Triaire. Photos Christian Alias.

PUECH FÊTE SON 80^E RALLYE AU VOLANT D'UNE FIESTA R5.



PREMIER SUCCÈS DE PUPPO AVEC LA POLO.



BOUERI IMPOSE SA R11 EN F2000 !



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

37^E RÉGIONAL DE VAISON-LA-ROMAINE

29 FÉV. - 1^{ER} MARS 2020

Puppo commence bien 2020

Victorieux en 2016 et 2017 mais 2^e en 2019, A. Puppo est bien décidé à reprendre son bien. R. Bérard, le plus rapide le jour 1, continue d'accrocher son avance jusqu'à Propiac 2. Dans une portion rapide, il sort. Gal n'est qu'à 4s9 et signe le scratch dans le dernier chrono mais c'est bien Puppo qui gagne. Lacomy réalise une solide prestation (3^e) en devançant R. Roche, victime d'un tête-à-queue, et Raoux. Boueri signe un véritable exploit avec sa R11 : 8^e et 1^{er} F2000.

CLASSEMENT (124 PARTANTS, 98 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA VAISONNAISE & LE TEAM VASIO-ROMAIN, À VAISON-LA-ROMAINE (84).

Leaders : ES1 à 4 R. Bérard - ES5 à 6 A. Puppo. **Meilleurs temps :** R. Bérard 3 - A. Puppo 2 - Gal 1. 1. A. Puppo-Seret (Polo), 25min05s9 (1ers GrR & R5) - 2. Gal-G. Combe (120), à 4s0 (R5) - 3. Lacomy-Bard (C3), à 19s5 (R5) - 4. R. Roche-C. Rossetto (Fabia), à 30s3 (R5) - 5. JM. Raoux-Th. Escartefigue (Polo),

à 41s1 (R5) - 6. A. Masclaux-A. Moulin (Fiesta), à 1min02s7 (R5) - 7. Calascione-Toppi (306 Maxi), à 1min26s4 (1ers GrA & A7K) - 8. Boueri-Massi (R11), à 1min42s2 (1ers GrF2000 & F2-14) - 9. Cirasa-Borelli (206), à 1min48s5 (F2-14) - 10. Cardenas-Dantoni (306), à 1min55s5 (F2-14) - 11. Grandordy-P. Vincent (Clio), à 1min55s5 (1ers R3) - 12. Payne-Hermet (Mitsu Evo 9), à 2min06s8 (1ers R4)... 14. J. Duclaux-Vattier (207), à 2min25s8 (1ers A8)... 17. D. Giraud-Avon (C2), à 2min35s9 (1ers R2)... 19. Grosccarret-Sasso (Clio S1600), à 2min41s0 (1ers A6K)... 22. F. Bonnet-A. Lafont (Saxo), à 2min57s8 (1ers F2-13)... 25. Scandola-Martini (Clio R), à 3min21s5 (1ers GrN & N3) - 26. Abril-Botrini (205 R), à 3min27s5 (1ers F2-12)... 31. Th. Rizo-Bonice (135 I), à 3min44s1 (1ers GrGT & GT10)... 36. Joyeux-Biagetti (106), à 3min59s3 (1ers A5) - 37. T. & S. Hjiarate (Mégane), à 4min06s7 (1ers N4) - 38. J. Pontal-L. Bertrand (Fiesta), à 4min19s5 (1ers R2J)... 40. Seghetti-Martin (Punto S2000), à 4min24s0 (1ers A7S)... 44. Ch. Maillet-G. Pages (Clio), à 4min29s6 (1ers A7)... 46. Roumieux-Gartner (Saxo VTS), à 4min35s6 (1ers N2)... 67. Q. & P. Bate (106), à 5min24s3 (1ers A6)... 69. L. Berthelot-G. Morel (AX Sp), à 5min32s6 (1ers N1)... 79. Point-Doré (Saxo), à 6min00s5 (1ers N2S)... 92. M. Delon-P. Melchiorri (206), à 7min47s5 (N2S, 1ers Dames)... 95. J. & L. Bernardi (106), à 8min19s3 (1ers A5K)...

Texte Quentin Ribaud. Photos Q. Ribaud & J. Perez



SAUNIER ET SA CLIO FILENT VERS LA 2^E PLACE.

RHÔNE-ALPES

**38^E RÉGIONAL BALDOMÉRIEN
Salanon enquille**

7 MARS 2020

La neige matinale surprend quelques concurrents dès l'ES1. Salanon gagne de nouveau dans son jardin. Sur un terrain redevenu sec, la puissance de la Clio de Saunier fait la différence face à A. Ferreira dans la bagarre pour les places d'honneur. B. Latour gagne une fois de plus le Groupe N avec une avance confortable. Après trois ans d'absence, G. Cellier se signale : 7^e et 1^{er} F2-14. Dans la lutte aux dixièmes pour la R3, Paget s'incline lors du dernier tour face à R. Turnel et devant un valeureux Bérard.

**CLASSEMENT (118 PARTANTS, 95 CLASSÉS)
ORGANISÉ PAR L'ASA FOREZ, À SAINT-GALMIER (42).**

Leader & meilleurs temps : ES1 à 6 D. Salanon, 1. D. Salanon-M. Pontal (Polo), 23min06s9 (1ers GrR & R5) – 2. J. Saunier-Mazallon (Clio W), à 1min25s2 (1ers GrA & A7) – 3. A. Ferreira-C. Delorme (C2), à 1min34s1 (1ers GrF2000 & F2-13) – 4. L. Durand-K.



FERREIRA MÈNE SA C2 SUR LE PODIUM ET EN TÊTE DU F2000.



WILT SE SUCCÈDE À LUI-MÊME AU PALMARES.



GENRE IMPOSE SA 205 EN F2-13.



MEES BIEN PLACÉ EN F2000.

GRAND EST

**39^E RÉGIONAL DE MEUSE
Wilt double la mise**

8 MARS 2020

Cette épreuve propose un nouveau format plutôt apprécié avec trois longues ES. Si Wilt n'offre aucun espoir, Chkondali et Mougin s'affrontent pour composer un podium 100 % R5. Marchal, de retour, et M. Dapoigny, enfin au bout, voient s'intercaler les rapides leaders des Groupes A, Bret, et GT, D. Fores. Avec son impressionnante 205 en plein réglage d'amortisseurs, L. Jeudy frappe fort au pied du podium : il ne laisse aucune chance en F2000 à Mees ou à Genre pour sa première en 205. Joli Top 10 de Voillaume face à la R2 des Wendling. Lanotte hisse le drapeau de la N1.

**CLASSEMENT (68 PARTANTS, 55 CLASSÉS)
ORGANISÉ PAR L'ASA 55, À GONDRECOURT-LE-CHÂTEAU (55).**

Leader & meilleurs temps : ES1 à 3 Wilt.

1. Wilt-Desquiret (Fabia), 19min45s2 (1ers GrR & R5) – 2. Chkondali-Raviot (Fabia), à 11s0 (R5) – 3. A. Mougin-Diottin (DS3), à 16s0 (R5) – 4. L. Jeudy-Doriot (205), à 31s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 5. J.R. Marchal-Pressac (DS3), à 37s0 (R5) – 6. S. Bret-Udvornosky (Mitsubishi), à 46s3 (1ers GrA & A8) – 7. D. Fores-Boban (997 GT3), à 48s9 (1ers GrGT & GT10) – 8. M. Dapoigny-Lacaque (208 T16), à 1min12s2 (R5) – 9. Mees-Bonali (Clio RS), à 1min41s1 (F2-14) – 10. Voillaume-Margaine (Clio RS), à 2min02s2 (1ers A7) – 11. Y. & F. Wendling (208), à 2min05s9 (1ers R2)... 15. J. Janny-Gutierrez (206 RC), à 2min17s0 (1ers GrN & N3) – 16. Rolin-Adams (Clio), à 2min20s1 (1ers R3) – 17. Berthelot-Ci. Bernard (Lancer), à 2min23s7 (1ers R4)... 19. Genre-C. Daniel (205 GTI), à 2min28s3 (1ers F2-13)... 22. Delille-J. Sarazin (AX), à 2min39s9 (1ers F2-12) – 23. A. Didierlaurent-Boury (Saxo VTS), à 2min42s6 (1ers A6)... 31. Sechepine-Zeiler (106 S16), à 3min51s3 (1ers N2S) – 32. Davide-Maye (Saxo VTS), à 3min53s8 (1ers N2)... 35. F. Girault-Flammant (Fiesta), à 4min21s2 (1ers R2J) – 36. O. & I. Lanotte (AX SP), à 4min21s2 (1ers N1)... 47. L. & L. Bouvard (106 XS), à 5min23s3 (N1, 1ère Dame)... 53. T. Chipeaux-LA. Antoine (106 XS), à 7min58s2 (1ers A5) – 54. F. & F. Pierrat (Twingo), à 7min58s7 (1ers R1)...

Texte & photos Sylvain Henry.



MORIN A SU ATTENDRE SON HEURE.

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**41^E RÉGIONAL DU PAYS AVALLONNAIS
Morin marque des points**

7-8 MARS 2020

Venu du Centre pour essayer leur nouvelle voiture, une Polo, le couple Morin repart de Bourgogne avec la victoire en poche après le retrait de Lecki. Il devance les R5 de F. Roussel et Bozec. Sandona, 1^{er} Groupe A, place son Impeza au pied du podium. L. Godard, qui complète le Top 5, gagne un Groupe F2000 relevé.

**CLASSEMENT (97 PARTANTS, 76 CLASSÉS)
ORGANISÉ PAR L'ASA AVALLON AUTO SPORT, À AVALLON (89).**

Leaders : ES1 à 2 M. Morin – ES3 à 5 Lecki – ES6 à 8 M. Morin.

Meilleurs temps : M. Morin 4 – Lecki 3 – Bozec 1. 1. M. & C. Morin (Polo), 23min06s6 (1ers GrR & R5) – 2. F. Roussel-H. Faucher (DS3), à 35s1 (R5) – 3. Bozec-Tabouret (i20), à 53s9 (R5) – 4. Sandona-G. Fournier (Impeza STI), à 1min01s2 (1er GrA & A8) – 5. L. Godard-Chatelain (Clio), à 1min07s7 (1ers GrF2000 & F2-14) – 6. D. & P. Audet (106), à 1min35s9 (1ers F2-13) – 7. N. & T. Toitot (R5 GT),



FRANCK JOVIN RESSORT LA SAXO F2-12 POUR LANCER SON FILS, DANY.



DE LA FOATA ANIME LA R2 AVEC FIORI.

CORSE

**1^{ER} REGIONAL D'ECICCA-SUARELLA
Leandri déjà en forme**

8 MARS 2020

J.-M. Leandri n'a pas eu à forcer son talent lors des quatre boucles de près de 10 km autour d'Eciccia-Suarella. Il est le premier à inscrire son nom au palmarès de cette épreuve marquée par des interruptions de course. G.-A. Moracchini, 2^e, profite de la crevasse de Mignucci, 3^e après la sortie de P.-P. Renucci (ES4). Les deux roues motrices animent encore la course. J.-A. Fiori s'illustre en tête des vigoureuses C2 R2 (quatre entre 4^e et 10^e). Ph. Lorenzoni, 1^{er} Groupe N, confirme la forme des 1600.

**CLASSEMENT (69 PARTANTS, 53 CLASSÉS)
ORGANISÉ PAR L'ASACC TOUR DE CORSE, À ECICCA-SUARELLA (2A).**

Leader & meilleurs temps : ES1 à 4 J.M. Leandri. 1. J.M. Leandri-A. Coria (Polo), 25min54s7 (1ers GrR & R5) – 2. GA. Moracchini-Y. Raffaelli (Fabia), à 46s3 (R5) – 3. A. Mignucci-Chiappe (Polo), à 1min20s8 (R5) – 4. JA. Fiori-Tavera (C2 Max), à 1min35s7 (1ers



EN A6K, MARIANI L'EMPORTE POUR OS5 FACE A BROQUET.

2^E RÉGIONAL D'ECICCA-SUARELLA

R2) – 5. P. De La Foata-J. Biagi (C2), à 1min45s4 (R2) – 6. Ripoche-De Peretti (Clio), à 1min51s3 (1ers R3) – 7. J. Franchi-F. Pasqualini (206), à 1min56s8 (1ers GrF2000 & F2-14) – 8. T. Aguzzi-Cojean (Maxi Mégane), à 1min58s3 (1ers A7K) – 9. Avazeri-A. Navarro (C2), à 2min04s1 (R2) – 10. Pacini-Wojcik (C2), à 2min08s7 (R2)... 13. Ph. Lorenzoni-Galeazzi (Civic VTI), à 2min33s7 (1ers GrN & N2)... 15. M. Casanova-Bozzi (Clio RS), à 2min37s8 (1ers N3)... 17. Amghar-Bigi (Mégane RS), à 2min39s6 (1ers N4)... 21. A. Mariani-Tomi (206 XS), à 2min48s9 (1ers A6K)... 31. J. & J. Difeo (C2), à 3min12s3 (1ers F2-13) – 32. Baltolu-Bellotti (106 R), à 3min26s1 (1ers F2-12)... 40. Orneck-Pompei (106 XS), à 4min04s0 (1ers N1)... 53. P. Poggi-Mazyon (Punto), à 8min21s1 (1ers F2-11).

Principaux abandons
PP. Renucci (135i), sortie – B. Milanini (206), Vittori (C2), Demedardi (208), X. Nanni (Saxo), mécanique – X. Quillici (Mitsubishi), hors course.

Texte Rédaction. Photos rallyecorse.com



LE GROUPE N POUR LA CIVIC DE LORENZONI.



CARTIER DE JUSTESSE EN R2 FACE À JACQUET.

COUPE DE FRANCE DES RALLYES

LA A6K POUR LALANNE.



HOMMEAU POINTE EN TÊTE DU F2000.



NOUVELLE AQUITAINE SUD

12^E RÉGIONAL DE LA FOUGÈRE Roché en préparation

8 MARS 2020

Venu effectuer un galop d'essai avant l'entame du Championnat au Touquet, P. Roché annonce la couleur d'entrée de jeu. Pour les accessits, S. Taveneau tient les rênes quand A. Faucher, après un 360° sur un freinage, perd le podium au profit de Purrey, favori du Groupe A.

CLASSEMENT (44 PARTANTS, 33 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA CIRCUIT DE MÉRIGNAC, À SAINT-LAURENT MÉDOC (33).
Leader : ES1 à 5 P. Roché.

Meilleurs temps : P. Roché 4 – S. Taveneau 1.
1. P. & M. Roché (C3), à 21min45s8 (1ers GrR & R5) – 2. S. Taveneau-Pogut (C3), à 20s6 (R5) – 3. Purrey-Lafagne (Mitsu Evo 9), à 36s1 (1ers GrA & A8) – 4. A. Faucher-Augustin (Fabia), à 52s4 (R5) – 5. J.L. Roché-Robin (Fabia), à 1min22s2 (R5) – 6. A. Hommeau-Bertrand (Clio Maxi), à 1min42s0 (1ers GrF2000 & F2-14) – 7. Y. Lacouture-P. Reigniez (Compact), à 1min54s1 (F2-14) – 8. Pion-Rigal (Clio), à 2min03s2 (1ers R3) – 9. N. Radet-Massé (208), à 2min14s (1ers R2) – 10. Alary-E. Perrinaud (Saxo

VTS), à 2min31s5 (1ers F2-13)... 13. Baldomero-Alves (Clio RS), à 3min21s (1ers GrN & FN3)... 15. Lalanne-Bérail (106 Maxi), à 3min34s0 (1ers A6K)... 21. R. Buran-Baudson (Clio W), à 4min17s1 (1ers A7)... 24. J. & A. Borderie (106 S16), à 4min27s2 (1ers F2-12)... 27. Blayon-C. Giraud (106), à 5min33s9 (1ers F2-12)... 29. Bailloux-Brouard (106 R), à 6min51s2 (1ers A5)... 31. Caillé-Chavès (106 R), à 7min47s1 (1ers N1) – 32. S. Perrier-Gobinaud (C2), à 8min29s1 (1ers A6) – 33. B. Chausat-C. Brun (106 XSi), à 8min56s7 (N1, 1ères Dames).

Principaux abandons

Lejeune (207 S2000), Laussel (208 T16), V. Zanette (Impreza), Grenier (208), Baudière (Saxo), Brouillaud (207 RC), mécanique...

Texte & photos Philippe Quico.

ROCHÉ S'EMPRE DE L'OR.



LONGÉPÉ PASSE AUSSI À LA C3 R5.



MASLAG L'EMPORTE EN N1.



NOUVELLE AQUITAINE NORD

28^E NATIONAL DE LA VIENNE Hernandez, la force tranquille

14 MARS 2020

Toujours à l'attaque et sans jamais faire d'erreur, N. Hernandez résiste à la pression de Cosson, qui commet une faute dans l'ES6. À quelques encablures, M. Morin (qui abdiquera), M. Faucher et S. Taveneau s'expliquent pour la 3^e place. Grâce à son rush final, Faucher a le dernier mot. Sur un nuage, Rambault « atomise » ses adversaires dans le Groupe N. W. Faucher réalise le grand chelem dans le Groupe A. Avec autorité, N. Cartier démontre qu'il est bien le patron en F2000.

CLASSEMENT (98 PARTANTS, 58 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA POITOU & L'ÉCURIE CHÂTELLERAULT POITOU, À CHÂTELLERAULT (86).

Leader : ES1 à 12 N. Hernandez.
Meilleurs temps : N. Hernandez 8 – A. Cosson 4.
1. N. Hernandez-Barbot (Fabia), 1h08min00s4 (1ers GrR & R5) – 2. Cosson-Nourry (Fabia), à 20s8

(R5) – 3. M. Faucher-Augustin (Fabia), à 1min43s3 (R5) – 4. S. Taveneau-Pogut (C3), à 1min56s2 (R5) – 5. Vaucel-O. Launay (DS3), à 4min31s4 (R5) – 6. B. Longépé-F. Lopez (C3), à 4min46s3 (R5) – 7. W. Faucher-Th. Petit (207 S2000), à 6min05s6 (1ers GrA & A7S) – 8. Rambault-Merceron (Mégane RS), à 7min24s0 (1ers GrN & N4) – 9. N. & L. Cartier (Clio), à 7min41s0 (1ers GrF2000 & F2-14) – 10. Ph. & A. Rageau (Mégane), à 8min27s3 (F2-14) – 11. D. Charles-Vilain (Clio), à 9min02s3 (1ers R3)... 13. F. Gobin-Fraigne (206 S1600), à 9min48s6 (1ers A6K) – 14. L. Mesnager-A. Lopes (Saxo), à 10min46s0 (1ers F2-13)... 17. E. Lefebvre-G. Lopes (306 S16), à 11min33s6 (1ers A7)... 19. Foucher-Frischnecht (208), à 12min35s7 (1ers R2) – 20. Galin-Baron (Saxo VTS), à 12min48s1 (1ers A6)... 25. Auger-Magnan (Saxo), à 14min50s0 (1ers F2-12)... 27. Guillou-Chaille (106 S16), à 15min12s4 (1ers N2)... 29. Serceau-Pagnier (Clio R), à 16min25s7 (1ers N3)... 31. C. Lucas-A. Houry (Twingo RS), à 16min49s7 (1ers R1) – 32. J. Charpentier-Montchatre (Saxo VTS), à 17min04s5 (1ers N2S)... 38. Jeannin-Rateau (106 XSi), à 19min32s1 (1ers N1)... 49. J.C. Pelerin-Papuchon (205), à 23min42s8 (1ers F2-11)... 51. Duponchel-Turpin (325 i), à 25min23s9 (1ers A8)... 57. D. Leclercq-Trotterre (996 GT3), à 27min41s6 (1ers GrGT & GT10)...

Texte Gérard Desvieux.
Photos Jean-Jacques Brunet.

CELLIER SIGNE SON RETOUR AVEC LA COMPACT F2000.



SANTAELLA EN TÊTE DES A6.



RHÔNE-ALPES

31^E NATIONAL PAYS DU GIER Salanon maître des lieux

13-14 MARS 2020

Salanon signe sa sixième victoire sur cette épreuve (record). Pour la 2^e place, Boulade abdique et laisse Chavanne « régler » A. Masclaux dans le match des Fiesta. Après la faute d'A. Ferreira, G. Cellier remporte le Groupe F2000 avec 17s3 d'avance sur A. Delorme. M. Seux, 12^e, sait garder la tête froide pour le gain du Groupe A. Le Groupe N, lui aussi sélectif, revient à D. Genoud.

CLASSEMENT (108 PARTANTS, 59 CLASSÉS) ORGANISÉ PAR L'ASA DE LA LOIRE À SAINT-CHAMOND (42).

Leader & meilleurs temps : ES 1 à 8 D. Salanon.
1. D. Salanon-Degout (Polo), 1h26min58s9 (1ers GrR & R5) – 2. Chavanne-P. Blot (Fiesta), à 2min59s9 (R5) – 3. A. Masclaux-D. Bonnefoy (Fiesta), à 4min41s5 (R5) – 4. Ph. Greiffenberg-Fourcade (C3), à 6min43s2 (R5) – 5. Ginhoux-Aubeuf (Fabia), à 6min49s8 (R5) – 6. D. Bridier-Boiron (Fabia), à 7min15s9 (R5) – 7. G. Cellier-Bossu (Compact), à 7min48s5 (1ers GrF2000 & F2-14) – 8. A.

Delorme-F. Robert (208), à 8min05s8 (1ers F2-13) – 9. B. Tallon-S. Moulin (997 GT3), à 9min09s1 (1ers GrRGT & RGT16) – 10. Capelo Nobre-S. Bérard (Clio), à 9min39s9 (1ers R3)... 12. M. Seux-S. Perrier (206 RC), à 10min34s3 (1ers A7)... 14. J. Grande-S. Guirado (208), à 10min47s8 (1ers R2)... 17. Santaella-Berlioz (Saxo VTS), à 13min13s2 (1ers A6)... 19. D. Genoud-Sola (Saxo VTS), à 14min12s3 (1ers GrN & N2) – 20. J. Salanon-Sancinito (Clio R), à 14min20s9 (1ers N3)... 27. E. Gines-L. Tornior (208), à 16min31s5 (R2, 1ères Dames)... 32. Mazenod-Goy (106 XSi), à 18min00s7 (1ers F2-12)... 34. Kalbhen-Pipier (Saxo VTS), à 19min22s8 (1ers N2S)... 40. Guerrieri-L. Delorme (206 XS), à 20min52s3 (1ers A6K) – 41. Gibert-Riou (106 XSi), à 21min31s9 (1ers N1)... 44. D. & E. Chambefort (325i), à 21min59s9 (1ers A8)... 49. Bluzat-H. Bourdon (Twingo RS), à 24min34s5 (1ers R1)... 56. Cugullière-Descharne (C1 Cup), à 34min05s8 (1ers F2-11)...

Principaux abandons

Boulade, M. Lecureux (C3), P. Clairet (Compact), mécanique - A. Ferreira (C2, sortie)...

Texte Ph. Lafont.

Photos F. Prudhomme (Rallyeshow.com)

CAPELO NOBRE S'ENVOLE EN R3.



EN VUE



Depuis qu'il dispose de voitures de pointe, c'est la victoire voire une 2^e place (Finale d'Albi, d'un rien) ou l'abandon pour **David Salanon**. 2020 débute avec sa nouvelle monture, une Volkswagen Polo GTI R5, de la même manière : une sortie aux Routes du Nord et deux victoires dans son fief, aux Baldomérien et Pays du Gier où, avec un copilote différent, il figure en tête de bout en bout sans partager un seul meilleur temps. Il atteint les 105 victoires en 205 rallyes recensés, soit plus d'une sur deux (51,2 %).

066

L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE

EN VUE



À Vaison-la-Romaine, **Julien Duclaux** réalise une performance : 14^e, 1^{er} A8. Avec une 207 RC, ce pilote monte en puissance depuis l'an passé et s'approche régulièrement du Top 10. (QR)



Le jeune **Louis Durand** signe la « perf » du Baldomérien. Présent aux avant-postes durant toute la course, il termine 4^e et 1^{er} R2 avec sa C2-R2 Max. À suivre dans une formule de promotion cette saison ? (PhL)



Roi de la montagne en Seat Leon, **Jérôme Janny** ne fait pas semblant quand il vient faire une pige en rallye, qui plus est à domicile : victoire de Groupe N avec sa modeste 206. Voilà qui doit ravir son père Guy, plus qu'impliqué dans l'organisation de ce Rallye de la Meuse. (SH)



Animateur des petites classes depuis quelques années, **Alexis Charbonnier** monte d'un cran en disposant d'une Clio Super 1600 au Pays Avalonnais. Il décroche finalement une belle 8^e place, assortie de la victoire de classe et de la 2^e position du Groupe A. (PhF)



Mathias Baldomero signe toujours des chronos stratosphériques. Aux basques des grosses cavaleries à la Fougère, il pointe au 13^e rang et en tête du Groupe N avec sa modeste Clio RS N3. (PhQ)



Chaque saison, Vincent Gauthier se contente d'un programme minimal.

PORTRAIT DE LA COMPACT À LA FIESTA

LA PASSION, QUELLE QU'ELLE SOIT, EST BIEN SOUVENT TRANSMISE PAR LES PARENTS. C'EST LE CAS DE VINCENT GAUTHIER, LE FILS DE PAUL, LE TRANSPORTEUR DE SAINT-PARDOUX-LA-RIVIÈRE EN DORDOGNE.

Texte & photo Gérard Desvaux.

Vincent Gauthier effectue ses premiers tours de roues à domicile, en 2012, au Rallye 24 sur une BMW 318 Compact. Cette première saison se conclut par le Sarladais. En 2013, il ajoute le Foie Gras et Truffe. Le même nombre de rallyes est disputé l'année suivante, le Pays de Saint-Yrieix remplaçant le Sarladais. La fidèle Compact ne sort du garage qu'à deux reprises (Foie gras et Saint-Yrieix) en 2015 « par manque de temps ». Idem en 2016 (Saint-Yrieix et Sarlat) car il s'essaye à la Mitsubishi paternelle à l'Agora. 2017 marque la fin de l'épopée 318 : il s'aligne à Sauveterre puis la « transforme » en barquette au Rallye... 24. Il dispute le Pays de Saint-Yrieix sur une Clio R3 et conclut la saison sur la Fabia R5 de son père, « un autre monde par rapport à la Compact et à la Clio ».

« Envie d'en découvrir plus »

En 2018, il utilise encore une Clio R3 à l'Or et à la Guirlande où il remporte la classe. À partir de Sauveterre, il opte pour la Clio R3T (1^{er} au Vienne et Glane) avec laquelle il démarre 2019. « À partir de la sortie à Saint-Émilion, je ne voulais plus rouler avec cette auto. J'ai eu l'opportunité de trouver un deal avec Europe Location qui m'a repris ma Clio R3T pour rouler en Fiesta R5 jusqu'à la fin de la saison. Je ne peux pas dire que j'ai rencontré des difficultés particulières avec cette Fiesta, mais, comme je n'avais pas fait d'essais avant le Rallye 24, je me suis posé pas mal de questions. Au Pays de Saint-Yrieix, qui est beaucoup plus long, j'ai davantage découvert cette auto au comportement surviveur me rappelant la Compact, donc de belles sensations et beaucoup de plaisir, mais avec plus de sécurité. Après deux courses, je sais qu'il me reste beaucoup de travail, notamment sur les freinages et la prise de latéral à haute vitesse. J'ai envie d'en découvrir plus, mais je ne veux pas brûler les étapes, car il y a beaucoup de différences avec les autos que j'ai pilotées jusqu'à maintenant, plus particulièrement en performances et en confort. » Pour 2020, Vincent réfléchit à un « programme de cinq ou six courses avec cette Fiesta ».



FOCUS

UNE FAMILLE FORMIDABLE

Père, fils sans oublier mère et même cousin ou associé : les Panagiotis évoluent en rallye sur différentes voitures. Rencontre avec des véritables passionnés.

  TEXTE & PHOTOS QUENTIN RIBAUD.

C'est l'histoire d'une famille, d'un nom, que tout le monde connaît forcément. Propriétaire d'un garage et d'une carrosserie à Coustellet (84), les Panagiotis écumant les rallyes depuis de très nombreuses années. La passion qui anime Jean-Yves et Marie-Thérèse, les parents, Yannick et Loïc, leurs fils, ou Olivier, le cousin, est débordante. Ils ont consacré leur vie au rallye. Moments choisis d'une rencontre forte en émotion.

DES DÉBUTS TONITRUANTS

« C'était en 1981 ou 82. Avec Jean-Yves, nous montions notre premier garage et un jeune de l'Isle-sur-la-Sorgue vient faire le premier entretien de sa Renault 5 Alpine. Il sympathise rapidement avec mon mari et lui propose de rouler avec sa voiture en montant à sa droite », raconte Marie-Thérèse, pleine de nostalgie. « Mon mari dispute sa première course sur terre à Cavaillon contre Metivier ou Onorato. Il est 1^{er} du général mais, avant le dernier passage et après qu'il soit passé,

les organisateurs refont la piste et il termine finalement 3^e. Le premier vrai rallye qu'il dispute est le Venasque, qui s'appelait, à l'époque, le Grand Delta. » Mais Marie-Thérèse a peur pour Jean-Yves, qui lui propose alors de lui monter... sa propre voiture de course. « Pendant quelques années, j'ai pris le départ de courses de côte et de quelques rallyes en tant qu'équipage féminin. Je n'avais plus d'appréhension car j'étais moi aussi dans la course. » À partir de 1988, le couple prend part



De gauche à droite : Jean-Yves, le père, Loïc, le cadet, Marie-Thérèse, la mère, Yannick, l'aîné, et Olivier, le cousin.

à quelques manches du Championnat d'Europe, comme les Boucles de Spa ou le Condroz. « Daniel, qui m'avait permis de débiter, a décidé d'arrêter et ma femme est montée à côté. En 1992, nous avons été officiels Nissan avec la Sunny GTI-R. La voiture était fournie par les concessions de la marque du Sud de la France. » Jusque-là discret, Yannick fait remarquer que cette voiture est toujours dans la famille : il l'a rachetée récemment.

LA PASSION DES PORSCHE

« J'ai eu beaucoup de voitures différentes : Sunbeam, Alfa Romeo GTV, Autobianchi, Peugeot 104 ZS, 205 GTI, Renault Mégane F2000 et ensuite toutes les Porsche », énumère Jean-Yves. Justement, depuis

2008, le couple roule presque uniquement avec des voitures de la marque allemande et réalise ses plus beaux résultats avec divers podiums à Sarrrians, au Mistral ou à Venasque. La pige en VHC au Monts de Vaucluse se solde par une victoire. C'est une véritable histoire d'amour qui lie aujourd'hui Jean-Yves et « Marithé » aux Porsche. « Quand j'étais jeune, j'ai travaillé chez Alpine. J'adorais les propulsions et, pour mes 40 ans, on m'a offert une Porsche de série. J'ai tout de suite aimé et j'ai commencé en côte avec une 964 RS. Je l'ai alignée en rallye, mais elle était difficile à conduire. Nous avons alors opté pour un Cayman. C'était sympa mais, puisqu'il était impossible de mettre un autobloquant, j'ai préféré le vendre pour acheter la 996 GT3

de Veuzolles. La mise au point fut un peu longue, mais je ne regrette absolument pas. Elle est d'une fiabilité déconcertante : elle a plus de cent départs et nous n'avons jamais ouvert le moteur. » « Quand tu goûtes à la Porsche, tu ne peux plus t'en passer », ajoute Marie-Thérèse. « Il n'y a pas que les chronos qui comptent, il y a aussi le plaisir que l'on prend dans une auto de course. Et, avec la Porsche, les sensations sont énormes, le bruit fabuleux ! »

Le montage d'une nouvelle Porsche en GT+ est terminé pour le couple. « Nous avons revendu l'ancienne à Loïc et nous l'avons étrennée à la Sainte-Baume (abandon) », raconte Jean-Yves. « Je me languis de rouler avec, surtout qu'elle a les palettes au volant ! » Pour les autres épreuves, lui et son épouse seront au départ d'une voiture pour le moins exotique : la PGO Hemera. « C'est moins poussif que la Porsche, mais c'est rigolo. Cependant, c'est hyper difficile à piloter. Il faut être bien réveillé ! » Mais alors, pourquoi rouler dans une telle auto ? « Le directeur de la marque voulait relancer un peu PGO et, comme nous le connaissions, de fil en aiguille, nous sommes partis sur un programme de deux saisons, en 2018 et 2019, pour promouvoir le modèle. Seulement, en 2019, le patron a changé et le programme s'est arrêté. C'est dommage, une troisième voiture était en construction avec des évolutions. »

À FOND LES FILS

Le partage de cette passion dans la famille Panagiotis n'a aucune limite, comme le résume Jean-Yves : « J'ai roulé avec mes deux fils quand ma femme ne pouvait pas. Loïc et moi avons fait le Tour de Corse. Il a été un peu malade (rires) mais nous avons gagné le groupe. Au Dévoluy, c'est Yannick qui est monté à côté de moi mais nous avons cassé un cardan au départ de la première ES. Il pensait s'arrêter là mais j'en avais un dans le camion. Nous avons réparé et, le lendemain, nous étions de nouveau en course ! J'ai même roulé avec Valérie, la femme de Yannick. »

Yannick, c'est le trublion. « Alors moi, je ne pourrais rien confirmer sur les dates », prévient-il. « J'ai dû commencer dans les années 1995-96 sur 205 Rallye. » À propos de sa 2^e place à Venasque en 2016, il avoue : « Je me suis dégonflé dans la dernière spéciale, car je me battais avec Belhomme. Comme je n'avais jamais atteint un tel résultat, j'ai assuré au lieu de tout tenter. » L'aîné est aussi évasif sur le nombre de voitures : « Avec mes voitures, comme je ne cherche pas la gagne, j'essaie de les comprendre au maximum et, quand j'en ai

NOUS NE SOMMES JAMAIS PARTIS EN VACANCES MAIS CE N'EST PAS GRAVE. CE QUE NOUS VOULONS, C'EST ÊTRE AU DÉPART DES RALLYES!"

fait le tour, je change. Je ne garde que ma femme (rires) ! J'aime toutes les voitures, j'ai même roulé sur une Ford Escort MkII en VHC. Si je devais en sortir une du lot, ce serait la Clio V6. Pas du tout performante, mais alors tellement jouissive à piloter ! En revanche, je n'ai jamais roulé sur Porsche. Je ne me sens pas d'en piloter une en course. » Présent sur l'intégralité du Championnat Terre avec la Mitsubishi R4, Yannick et sa femme Valérie, qui préfèrent tous deux cette surface, vont également prendre le départ du Maroc Historique avec une Peugeot 504. Sacré défi !

Loïc, c'est le contraire de son frère. Posé, réfléchi, il aborde le rallye d'une autre manière : « De mes débuts en 2010 à 2016, j'ai roulé avec une 205, la Mégane et une Clio en F2000. J'ai obtenu quelques podiums de classe. Mon père m'a proposé de disputer le Monts de Vaucluse avec la 996 GT3.

Nous avons fait une vraie séance d'essais et j'ai adhéré tout de suite. Ce type d'auto me correspond bien. » 2017 aurait dû être l'année de la consécration. Qualifié pour la Finale à Marseille, Loïc est en tête du Groupe GT, mais il perd la victoire dans le dernier chrono. « J'étais frustré, car j'avais fait une belle course. Tout le monde m'envoyait des messages de félicitations alors que j'avais perdu. C'était une grosse déception car mon principal concurrent avait gagné dans des circonstances litigieuses. Sa voiture ne correspondait pas à la fiche d'homologation, son poids était plus faible. Je n'ai pas porté réclamation, car les commissaires m'ont fait comprendre qu'il n'y avait rien à faire. »

Enfinement, la revanche est prise au Haute-Provence en 2018. « Mon père m'a prêté la 997 GT+ et je me suis retrouvé, dès le début, 2^e au scratch. Dimanche matin, Daumas, qui était en tête, est sorti de la route et je me suis retrouvé 1^{er} avec de l'avance. Je ne m'y attendais pas du tout. Avec Caroline Goddi, ma copilote, nous n'avions jamais fait de podium et se retrouver directement sur la plus haute marche était incroyable. Cela reste un super moment. »

Voulant essayer la R5, Loïc se présente au départ du Venasque avec une Škoda

Fabia. Il s'impose aisément mais admet : « Je n'ai pas pris beaucoup de plaisir. C'est très efficace mais, en termes de sensations, on est loin de la Porsche. Le châssis est bien meilleur, c'est plus stable mais cela reste un peu fade. Une R5 est facile à conduire, ce qui n'est pas le cas de la Porsche. »

Terminant la saison par une victoire de classe au Var, Loïc, soutenu par Yacco et des partenaires locaux, repart dans le Championnat de France en 2020.

« J'aurais aimé disputer le Lyon-Charbonnières, que je ne connais pas. La période d'été est compliquée avec le garage, car nous avons beaucoup de travail. Il est donc impossible de rouler. Pourquoi ne pas refaire un rallye sur terre, aussi ? J'ai bien aimé cette surface. »

FAMILLE ÉLARGIE

Enfin, Olivier, le cousin, a attaqué en 2011 avec une BMW 325i. « Je suis sorti à Venasque et cela a été un peu compliqué de continuer par la suite, surtout que j'avais le projet de construire ma maison. J'ai finalement repris en 2014 avec une 205 avant que Yannick ne me prête certaines de ses voitures, comme l'Escort en VHC ou la Lancia 037 pour des ouvertures. Récemment, j'ai fait la voiture 0 au Terre de Vaucluse avec une 325iX. J'adore piloter sur terre, contrairement à la neige. Le grip est bien plus constant et on peut glisser de manière plus fluide. » Il espère pouvoir faire quelques rallyes cette année avec la BMW. « Nous montons aussi une Sierra Cosworth en VHC. C'est une propulsion, ce que je préfère, donc je me languis de pouvoir l'étréner. »

Depuis deux ans, Loïc a repris le garage familial avec Anthony Baillet, lui aussi pilote sur une 318 Compact. « Il fait, lui aussi, partie de la famille », signale Marie-Thérèse. Ce dernier a d'ailleurs roulé avec la BMW de Jean-Yves avant de la racheter pour cette saison. Cette famille formidable vit pour sa passion à 100 %. « Nous ne sommes jamais partis en vacances, mais ce n'est pas grave. Ce que nous voulons, c'est être au départ des rallyes ! » Un choix de vie assumé qui semble convenir à toute la tribu.

CV PILOTES

JEAN-YVES PANAGIOTIS

Né le 20 avril 1956 (64 ans).
Nombre de départs : plus de 120.
Meilleur résultat : 2^e au Mistral 2014.

YANNICK PANAGIOTIS

Né le 5 février 1977 (43 ans).
Nombre de départs : plus de 80.
Meilleur résultat : 2^e au Venasque 2016.

LOÏC PANAGIOTIS

Né le 13 février 1992 (28 ans).
Nombre de départs : 54.
Meilleurs résultats : 2 victoires, aux Haute-Provence 2018 et Venasque 2019.

OLIVIER PANAGIOTIS

Né le 7 mars 1980 (40 ans).
Nombre de départs : 9.
Meilleur résultat : 4^e au Venasque 2018 en VHC.

QUELQUES-UNES DE LEURS VOITURES



Cinq des voitures
de la famille Panagiotis.



Loïc se fait remarquer
avec la Porsche GT+.

Parmi toutes les voitures qu'il a alignées, Yannick a une préférence pour la Clio V6 : « Pas du tout performante, mais alors tellement jouissive à piloter ! »



Loïc s'est essayé avec succès à la Škoda Fabia R5 sans qu'elle l'ait convaincu côté sensations.



TOP MODÈLE TOUJOURS VAILLANTE, LA JAPONAISE

À 22 ans, Melvin Rabilloud se fait remarquer au volant d'une Honda Civic 1.6 VTi EK4 qui se démarque de la concurrence en N2.

✍️ TEXTE ÉRIC RIQUET. 📷 PHOTOS MICHEL CULAS, MARTIN GRENIER, BASTIEN ROUX & DR.

Avec la Civic, Melvin Rabilloud pointe 2^e en N2 lors de la Finale d'Albi.



Pourquoi avoir choisi une Honda Civic ?

À cause de mon père (*finaliste à Mende 2007 et Lunéville 2016, NDLR*). Il a lui-même roulé dans une Honda Civic N2 (EG6). Il m'a poussé à l'acheter car il était convaincu de ses performances. Ce n'était pas du tout mon cas mais mon avis a bien changé depuis ! Au début, je la trouvais même vilaine, mais, là aussi, mon avis a changé et je m'y suis fait. C'est une voiture que nous avons achetée dans le Nord-Est.

Il nous a fallu pas mal de temps avant de finir de corriger tous les défauts liés à son montage. Avec elle, j'ai fait neuf rallyes, signant six podiums, dont cinq victoires de classe N2, une 2^e place à la finale (Albi), plus une victoire de groupe pour trois abandons. C'est donc une arme redoutable en N2.

Vous avez roulé avec à la Finale d'Albi mais, en 2019, nous vous avons vu avec une 206 RC en A7. Pourquoi ?

J'avais disputé les trois rallyes

nécessaires avec la Honda en fin de saison 2018, ce qui m'a permis de la retrouver pour Albi. Après le dernier rallye 2018, j'ai demandé à Vincent Batier, gérant de la société Bat Métal, de me reprendre quelques soudures mais, lorsqu'il a regardé l'arceau, il m'a dit : « *Pas question, il faut tout refaire, c'est trop dangereux.* » En fait, quand je l'ai achetée, je n'ai pas vu que l'arceau n'était pas soudé partout ! Il y avait une espèce de pâte à froid qui avait été repeinte ! Avec le recul, je me

suis dit que nous aurions pu nous faire très mal en cas de sortie de route. En tout cas, Vincent a fait du très bon travail. Du coup, la Civic s'est retrouvée immobilisée une dizaine de mois et, pour ne pas perdre la main, nous avons roulé en 206 RC avec Sarah, ma cousine copilote et actionnaire majoritaire de cette auto déjà revendue.

Quels sont ses avantages, ses points forts ?

Avant tout, c'est une voiture très



Durant une bonne partie de la saison 2019, la Honda Civic 1.6 VTI EK4 a fait l'objet d'un lifting de A (comme arceau) à Z.



TOUT SUR LA HONDA

Marque : Honda

Modèle : Civic 1.6 VTI EK4

Année : 2001

Puissance : 172 ch

Poids : 1 040 kg

Dimensions : longueur 4,19 m,

largeur 1,69 m, hauteur 1,37 m

Boîte : synchro à cinq rapports

Amortisseurs : combiné filetés DA Compétition (base Bilstein)

Freins : origines avec plaquettes Carbone Lorraine RC6

Pneumatique : 15" Yokohama A051T

Préparateur : Atelier RT/HP Engineering

Entretien : Auto 4M





Melvin Rabilloud et Sarah Filipe tout sourire après leur victoire dans le Groupe N au Monts et Coteaux 2018.

MELVIN RABILLOUD À CAUSE DU PÈRE...

LE JEUNE PILOTE SUIVIT DÉJÀ LES TRACES DE SON PÈRE JEAN-GUY QUI, PENDANT DE TRÈS NOMBREUSES SAISONS, AU VOLANT DE VOITURES VARIÉES ET DE TOUTES LES CLASSES, A ÉCUMÉ AVEC SUCCÈS LES RALLYES EN RHÔNE-ALPES ET AILLEURS.

Désormais responsable achats chez 2DS Racing, Melvin Rabilloud n'est qu'au début d'une carrière qui, à la vue de ses premiers résultats, ne devrait rien avoir à envier à celle de son père Jean-Guy. Pour son premier rallye, le Chartreuse 2015, disputé à tout juste 18 ans, Melvin signe sa première victoire de classe FA5K avec une 106 Kit-Car. La machine à gagner est lancée et, après une saison 2016 vierge de compétition, 2017 marque ses vrais débuts avec quatre rallyes sur 206 RC A7 (trois podiums de classe), le tout agrémenté d'une finale Rallye Jeunes.

Les raisons du rallye

Lorsque l'on demande au licencié à l'ASA Dauphinoise pourquoi il a choisi ce sport et ce qu'il en pense, la réponse claque comme une évidence : « Pour l'adrénaline que cela procure et pour repousser ses limites. C'est une passion que mon père m'a transmise et dont je n'arrive plus à me débarrasser malgré tous les sacrifices qu'elle implique. Le rallye est malheureusement un sport sur le déclin, ses plus belles années sont derrière nous et rien ne semble pouvoir empêcher ça. Il ne tient qu'à nous de faire durer la fête le plus longtemps possible. Les reconnaissances sont clairement la partie que je déteste, bien qu'elles soient primordiales pour faire de bons chronos. C'est pour ça que je n'effectue que deux passages de recos, je ne comprendrai jamais les "limeurs" ! Cela reste malgré tout un sport magnifique, avec de belles valeurs familiales et d'entraide que l'on retrouve, à mon avis, dans peu d'autres sports. J'en profite pour remercier ma famille, mes sponsors et mes copilotes, qui me permettent de continuer de réaliser mon rêve, sans oublier les organisateurs, les commissaires et tous les bénévoles sans qui le rallye ne serait rien ! »

Match fils-père un jour ?

La Finale d'Albi, en octobre dernier, était seulement son vingtième rallye, c'est dire si la marge de progression paraît encore grande. Quels sont les souvenirs les plus marquants de cette courte première période de compétition ? « Le dernier en date, c'est justement cette Finale d'Albi. C'était déjà magnifique de s'y être qualifié, alors, forcément, terminer 2^e de ma catégorie face aux pilotes les plus rapides de France était vraiment une joie immense. Je garde aussi un très bon souvenir du Monts et Coteaux 2018 où j'ai signé mon premier Top 10 en Coupe de France ainsi que ma première victoire de Groupe N. Et, bien évidemment, il y a aussi mes tous premiers tours de roues au Chartreuse 2015 sur une 106 Kit-Car. Ce sont des souvenirs que je ne suis pas près d'oublier et qui ne font que me rendre encore plus amoureux de ce sport. »

Parmi les projets, son souhait est de « vraiment participer à une formule de promotion, en Championnat Junior, par exemple ». « Si un jour, mon budget le permettait, ce serait sans hésiter », poursuit-il. « J'aimerais aussi rouler sur quelques manches du Championnat de France avec la Honda ou une voiture du même acabit. J'adorerais affronter mon père un jour. Je pense que ce serait une belle bagarre ! »

LA CIVIC EST PLUS EFFICACE DANS DES PORTIONS RAPIDES AVEC DE GROS APPUIS.»

fiable et donc peu onéreuse, car elle ne nécessite que très peu d'entretien. C'est un modèle assez rare sur les rallyes français, ce qui permet de se distinguer du reste du plateau. Un autre gros point fort est son moteur VTEC qui permet de sortir 160 ch d'origine. Son châssis et son moteur la rendent redoutable sur des sections rapides.

Et ses points faibles, ses défauts ?

Le poids, puisque que l'on est environ 200 kg plus lourd qu'une 106 ou une Saxo. À cause de ce poids et de sa conception, la Civic n'est pas très agile dans le sinueux.

Un comparatif peut-il être établi avec les autres N2 ?

La grande différence réside dans le poids et la puissance. L'un dans l'autre, on retrouve des rapports poids/puissance presque

similaires avec les autres autos de la classe N2. La Honda est plus efficace dans des portions rapides avec de gros appuis, tandis que les 106 et Saxo seront plus agiles dans les portions sinueuses et techniques. D'un point de vue mécanique, elle ne demande pas autant « d'attention » que ses concurrentes, 106 ou Saxo encore, dont la boîte de vitesses MA, par exemple, est réputée fragile.

Vous n'avez pas défendu votre victoire de Groupe N au rallye Monts et Coteaux ?

J'aurais bien aimé car c'est un super rallye et j'en garde forcément un excellent souvenir, mais j'avais donné la boîte à réviser après la Finale et l'auto n'était pas prête. Dommage.

Alors ce sera en 2020 ?

Peut-être... Mais je vais la mettre en vente car j'aimerais bien rouler en Subaru. Comme mon père !

Rallyes

CLASSIC magazine

- **INTERVIEW :
PHILIPPE FLAMENT**
- **FOCUS : PATRICK HENRY**
- **CHAMPIONNAT DE FRANCE
DES RALLYES VHC :
LE TOUQUET**
- **RETOUR SUR L'EXPOSITION
LA LÉGENDE DES RALLYES,
COLLECTION DE VOITURES DE
S.A.S. LE PRINCE DE MONACO**





PHILIPPE FLAMENT « LE VHC EST UNE FAMILLE OUVERTE »

Le président de la commission des Véhicules Historiques de Compétition, qui gère le Championnat et la Coupe de France et en définit les règles spécifiques, évoque cette catégorie de plus en plus en vogue sur les deux surfaces.

✂ TEXTE FRÉDÉRIC DART. 📷 PHOTOS PIERRICK LE BRETON, FACEBOOK CFR VHC, PH'GAET.

Comment se porte le VHC ?

Le VHC - et le Championnat en particulier - se portent bien. Nous observons une hausse significative du nombre de concurrents. En 2019, pas un rallye du Championnat n'est parti à moins de trente

voitures. Nous entendons que plein de voitures sont en préparation. Dans la Coupe de France, hormis sur quelques régionaux, il n'y a plus que trois ou quatre partants. Des anciens pilotes reviennent « se bagarrer » avec

les copains. Le nombre d'épreuves augmente aussi. En 2007, vingt-deux rallyes VHC étaient organisés ; en 2019, il y en a eu cent dix ! Quasiment tous les régionaux ont un rallye de doublure. Depuis quelques saisons,

nous pensions instaurer trois classements séparés (*voir ci-après*). Aujourd'hui, du fait de l'importance des plateaux, nous pouvons les mettre en place.

Comme en 2019, le calendrier est concentré en début de saison*...

L'an passé, l'enchaînement des manches en début de saison était lié à la présence du Tour de Corse. Cette année, nous nous sommes limités à huit manches au lieu de neuf et, même si le Championnat reste axé vers le Sud-Est, la répartition est plus raisonnable. Établir les calendriers est une tâche compliquée ! De très belles épreuves du Championnat de France des Rallyes sont organisées. Grasse, Vins-Mâcon et Autun méritent leur présence. Une réforme du calendrier est toutefois à l'étude.

Quelle est la principale nouveauté à retenir du Championnat VHC en 2020 ?

Au Mont-Blanc 2019, trois BMW M3 ont figuré aux trois premières places et Lajournade, 4^e et 1^{er} Groupe 4, n'est pas monté sur le podium. Pour garantir la présence des voitures les plus anciennes, comme les Alpine et les Porsche, face aux J1, J2, Groupes A, N et B, trois épreuves spécifiques se disputent : dans l'ordre de départ, Groupes 1 à 5, Groupes AJ, BJ, NJ et Classic (voir précisions ci-après). Un temps d'écart significatif entre le dernier et le premier de chaque groupe est établi à la discrétion du directeur de course (7min entre Wattinne et Eouzan au Touquet puis 5 entre Cardon et Lopes au Touquet). Chacun a son propre classement édité et son podium. Les Groupes 1 à 5 et les Groupes AJ, BJ et NJ se disputent un titre national, sans oublier le challenge des petites cylindrées. Il y a une vraie cohérence. Les spectateurs peuvent voir évoluer les voitures des plus anciennes jusqu'aux plus récentes. Nous anticipons aussi l'arrivée de modèles plus contemporains comme les

LES CONCURRENTS DU VHC NE MÈNAGENT PAS TROP LA MÉCANIQUE QUAND ILS ONT UN CASQUE SUR LA TÊTE!

Subaru Impreza ou les Ford Escort au détriment des plus anciens.

Des nouveaux concurrents arrivent cette saison...

Nous observons l'arrivée de jeunes, comme Anthony Fotia, qui voient que, pour se faire plaisir, le VHC est intéressant ! En 2019, Giordanengo s'est pris au jeu face à Caruso. Cela a mis du suspense. Le titre entre les deux s'est joué au Var alors qu'Eouzan avait été sacré bien avant cette dernière manche. L'arrivée de Patrick Henry en 2020 apporte une notoriété supplémentaire au Championnat et de la concurrence, au même titre que la présence de Jean-François Mourgues, qui prévoit de nous rejoindre par la suite. Les étrangers, les Belges en particulier, viennent chercher un niveau de concurrence pointu. La qualité de pilotage augmente donc et celle du matériel des périodes J et des Groupes 1 à 5

suit. Des BMW M3, voire des berlinettes, sont reconstruites. Les préparateurs les rendent plus performantes. Les écarts entre le 1^{er} et le 2^e ne sont plus énormes comme par le passé sur certains rallyes.

Le marché du VHC semble porteur, on dirait...

Le VHC commence à intéresser les préparateurs. Chacun est libre de mettre sa patte sur une voiture. Les manufacturiers font des efforts pour adapter et élargir leurs gammes de pneus destinés à ces voitures. Tous les types de modèles possibles sont alignés ou presque. Quelques pièces spécifiques sont proposées à la refabrication. Tout le monde se démarque avec sa voiture. Il y a ceux qui veulent gagner et beaucoup de passionnés qui courent avec la voiture qui leur plaît. Avec les berlinettes, comme la mienne, on ne peut plus espérer gagner, c'est sûr, car les Porsche sont plus performantes. Et quand les

jeunes arrivent à voiture équivalente, ils nous mettent des valises ! Mais peu importe ! Quand on roule en VHC, on sait bien que ce n'est pas pour faire carrière. La bagarre est conviviale. À la fin de la dernière spéciale, quand il y a de l'enjeu, tout le monde attend de connaître l'issue finale. C'est une famille ouverte. Les jeunes qui arrivent ont cet esprit-là. Cela n'empêche pas que de temps en temps, logiquement, une rivalité sportive s'installe.

Votre caractéristique personnelle est d'être président de la commission VHC à la FFSA et pilote après avoir été organisateur du Rallye Le Touquet.

Est-ce un avantage ou un inconvénient ?

L'important est d'avoir plusieurs vies ! (sourire) Le contact et l'échange avec les concurrents sont différents, permanents, plus francs... et plus directs ! Pour ce qui est du calendrier, ils ne sont pas trop exigeants. Pour eux, le plus important est d'avoir la meilleure répartition possible dans le temps et de disputer des beaux rallyes. Il faut aussi préserver l'ambiance et la

Philippe Flament, président de la commission des Véhicules Historiques de Compétition, est pilote d'une Alpine A110.



convivialité qui sont quelques-unes des caractéristiques du VHC. Les organisateurs l'ont bien compris. Au Touquet, après les vérifications la veille du départ, les concurrents du VHC et du VHRS sont conviés à un buffet.

Quelques participants des Véhicules Historiques de Régularité Sportive s'orientent-ils par la suite vers le VHC ?

Il y a une dizaine d'années, nous pensions que le VHRS serait un réservoir naturel. Il s'avère que certains de ses participants ne veulent pas prendre de risques avec leurs voitures. Et le copilote en VHRS est la clé de la performance plus que dans toute autre discipline. Les concurrents du VHC, eux, ne ménagent pas trop la mécanique quand ils ont un casque sur la tête ! (*sourire*)

Sur la terre, le VHC prend également. La première édition du Trophée fédéral en 2019 a accueilli des plateaux intéressants...

Sur cette surface, le nombre de concurrents augmente, lui aussi, de manière significative. Une catégorie équivalente au Classic sur asphalte a été créée afin d'accueillir les voitures spécialement préparées pour le Maroc Historique, par exemple, et qui ne roulent que sur la terre. Roland Théron s'occupe bien de l'organisation de ce trophée pour lequel il a trouvé des partenaires. Je suis persuadé que, d'ici deux ans, le nombre d'engagés sur la terre va approcher celui sur l'asphalte.

** Précision utile : cette interview a été réalisée avant le départ du Rallye Le Touquet et les annulations et reports des épreuves liés à la pandémie du Covid-19.*

À RETENIR

LE CHAMPIONNAT VHC EN 2020 :

> TROIS CLASSEMENTS ÉTABLIS :

- Groupes 1 (Tourisme de série), 2 (Tourisme de compétition), 3 (Grand Tourisme de série), 4/5 (Grand Tourisme de compétition), également appelés périodes E à I



David Hugla aligne une originale Mitsubishi Lancer 2000 Turbo Gr. 4 bénéficiant du passeport technique historique (FIA ou FFSA) obligatoire pour les VHC du Championnat.

- Groupes AJ (Tourisme), BJ, NJ (Production), également répertoriés période J

Avec la BMW M3 Gr. A, le couple Eouzan est candidat à sa propre succession.



- Groupe Classic



Les véhicules du Groupe Classic de compétition (voitures de 1977 à 1981) n'apparaissent pas dans le classement final ni ne marquent des points dans celui du Championnat.

> Deux titres nationaux :

- Groupes 1, 2, 3, 4/5 (périodes E à I) et Groupes AJ, BJ, NJ (Périodes J)
- Challenge Petites cylindrées



Les meilleurs des Groupes 1, 3 et N (jusqu'à 1600 cm³), ainsi que ceux des Groupes 2 et A (jusqu'à 1400 cm³) avec PTH sont récompensés selon un classement spécifique.

PATRICK HENRY

« JE N'AVAIS PAS PRÉVU DE REVENIR DIX ANS APRÈS »

Le Champion de France 2007 est de retour en rallye et en VHC à bord d'une Porsche 911 SC dont le moteur est concocté par André Chipeaux, l'instigateur du projet.



TEXTE FRÉDÉRIC DART.



PHOTOS PIERRICK LE BRETON & F. RODIER.



Un jour, Alexandre Michel, mon directeur, et moi-même avons mangé avec André Chipeaux (expert en préparation de moteurs Porsche) », raconte Patrick Henry. « Il nous a exposé son idée : "Ne voulez-vous pas faire du rallye ? Plutôt qu'avec une Alpine, je vous propose une Porsche dont je vous prépare le moteur". Trois jours plus tard, André avait trouvé une 911 SC 3.0 de 1977 chez Caruso. Alexandre Michel a donné son accord. Tout s'est fait simplement et concrétisé après les fêtes de Noël. » Voilà comment le Champion de France 2007 a retrouvé la compétition dix ans après l'avoir arrêtée. En ce mois de mars 2020, au Touquet, il découvre (presque) une 911 immaculée - « Elle sera décorée aux couleurs du circuit de Chenevières la prochaine fois ! » - et un nouvel environnement : « Hormis le réglage des sièges dans l'habitacle, je n'ai pas entendu le moteur ni essayé la voiture avant le shakedown où un allumeur a cassé. L'équipe



Dix ans après avoir arrêté la compétition, Patrick Henry découvre le VHC.

est allée en chercher un en Belgique afin que nous prenions le départ. Je dois me remettre dans le bain. La découverte n'est pas des plus simples sur ce parcours atypique. Mon but est de rouler un maximum afin de l'apprendre. Le moteur fonctionne en haut des tours et le maniement de la boîte de vitesses n'est pas très facile. Il faut bien comprendre les passages de rapports. En plus, j'ai fait relever la voiture pour ce terrain mais elle est maintenant trop haute. Et c'est la première fois que je roule avec des pneus Pirelli.

Il faut aussi faire attention à ne pas trop aller dans les cordes ! Beaucoup de nouveautés se présentent donc d'un coup ! J'essaie de composer avec. » Habitué aux tractions et aux quatre roues motrices, Patrick doit également adapter son pilotage à la propulsion.

Jongler avec les plannings

Ce retour en VHC avec l'idée de « participer à une bonne partie du Championnat » l'enthousiasme, surtout qu'il s'est conclu par une 3^e place finale (2^e Français et des Groupes 1 à 5) :



Le moteur est confié au spécialiste Porsche André Chipeaux (à l'arrière), qui a lancé l'idée de ce projet. L'assistance de la 911 SC est assurée par le Team Caruso.

« Je suis content de ce retour en rallye. Je n'avais pas prévu d'y revenir dix ans après ! Depuis 2009, à part les ouvertures du Monte-Carlo et quelques exhibitions sur Alpine, je n'ai plus combattu le chrono ! Magali (Lombard, sa compagne et copilote, qui prendra le relais de Michel Roissard lors des prochaines manches) et moi sommes pris par nos activités, notamment avec les Alpine, et l'école de pilotage du circuit de Chenevières qui va ouvrir prochainement un musée. Maintenant, il va falloir jongler avec les plannings ! » (sourire)

CHOQUET JOUE À DOMICILE

La saison a démarré au Touquet où le pilote de la Ford Escort Mk II s'impose avec la manière face aux protagonistes d'un championnat nouvelle version.

✍️ TEXTE FRÉDÉRIC DART.

📷 PHOTOS PIERRICK LE BRETON.



Visiblement, le pilotage d'Arnaud Choquet est adapté aux propulsions. Après les Peugeot 205 GTi (N2, Gr. F puis F2-14) au début des années 2000 et la Citroën Saxo VTS A6 en 2006 et 2007, le Nordiste passe en 2008 à la BMW M3 Gr. A avec laquelle il se fait de plus en plus remarquer jusqu'à grimper sur les podiums des rallyes dans le Nord de la France. Après une participation au Ypres Historic en 2018 à bord d'une 911 SC, il opte définitivement pour le VHC. Avec la Ford Escort RS 1800 Mk II qu'il prépare lui-même, il glane en 2019 son premier succès à Dieppe et enchaîne au Marquenterre et au Boulonnais. Le plombier-chauffagiste touquettois s'offre, avec la manière, une belle victoire face au gratin du championnat et belge. « C'est notre rallye local », rappelle-t-il. « Nous n'avons pas connu de souci avec la voiture. Les choix de pneus ont été bons : slicks tendres puis plus durs le vendredi, pluie le dimanche. » Ce succès ne lui donne pourtant pas envie de poursuivre dans le Championnat. « Cela demande de partir le mardi soir et, avec le travail, ce n'est pas évident de se libérer. » Arnaud a noté sur son agenda l'Escort Rally Special à Chimay (Belgique, 12-13 septembre) qu'il a découvert en 2019 (11^e et 4^e de sa catégorie, victoire de François Duval). « Plein d'Escort venues de toute l'Europe (plus de 80 partants en deux éditions) sont réunies sur un rallye d'une centaine de kilomètres, avec quatre ES à disputer quatre fois et reconnaissances le samedi suivies d'une ES show le soir. »

Fidèle à la R5 GT, Thomas Caron s'impose en tête du Groupe N.



Patrice et Guy Rousseau ont renoué avec le rallye et la Samba en 2019, trente après.



Les BMW M3 se montrent à leur avantage, notamment celle du Belge Christophe Merlevede.



LE TOUQUET - PARIS-PLAGE VHC (12/14 MARS)

LA COURSE

Les propulsions se mettent en évidence sur les routes glissantes autour du Touquet. A. Fotia (M3) et P. Lietaer (Manta 400) se disputent la tête jusqu'à leurs abandons respectifs. Dominateur en Groupes 1 à 5 face à P. Henry et sa 911 SC, A. Choquet leur succède à deux ES du but. Ch. Merlevede sauve le clan belge et impose sa M3 dans le Groupe A/B/N.

LE CHIFFRE : 35 partants, soit deux de moins qu'en 2019, année du record. Pour la deuxième année consécutive, l'épreuve d'ouverture dépasse les 30 partants.

FICHE TECHNIQUE

- Général

35 partants, 21 classés.

Leaders : ES1 P. Lietaer – ES2 à 8 A. Fotia – ES9 à 14 P. Lietaer – ES15 à 16 A. Choquet.

Meilleurs temps : P. Lietaer & A. Fotia 5 – Ch. Merlevede & A. Choquet 3.

- Groupes A, B, N (France)

9 partants, 5 classés.

Leaders : ES1 à 8 A. Fotia – ES9 à 16 P. Eouzan.

M.t. : A. Fotia 8 – Dufossé 5 – P. Eouzan 3.

- Groupes 1 à 5 (F)

17 partants, 12 classés.

Leader & m.t. : ES1 à 16 A. Choquet.

- Classic (F)

2 partants, 0 classé.

Leaders : ES1 à 2 M. Andrieux – ES3 à 6 Deffontaine – ES7 à 12 M. Andrieux.

M.t. : M. Andrieux 8 – Deffontaine 4.

CLASSEMENT

1. A. Choquet-Mopar (Ford Escort RS 1800 Mk II), 1h49min01s1 (1ers 4/C5) – 2. Ch. Merlevede-Vandromme* (BMW M3 E30), à 34s3 (1ers A/E7) – 3. P. Henry-M. Roissard (Porsche 911 SC), à 3min57s3 (4/1ers C8) – 4. P. & P. Eouzan (M3), à 7min35s2 (A/E7) – 5. Dufossé-Richert (M3), à 9min25s2 (A/E7) – 6. Mylleville-Moreel (911 SC), à 11min49s2 (1ers Classic) – 7. D. Hugla-R. Gayet (Mitsu Lancer 2000 Turbo), à 12min12s3 (4/C8) – 8. A. & P. Lopes (911 SC), à 14min06s9 (Classic) – 9. P. & G. Rousseau (Talbot Samba Rallye), à 15min12s6 (1ers B/D3) – 10. Th. Caron-A. Lamarre (R5 GT), à 15min13s3 (1ers N/D5) – 11. B. Evrard-Mimieux (Alpine A110 1800), à 16min15s9 (4/1ers B5) – 12. A. Eloy-H. Mortier (Escort RS 2000 Mk I), à 18min50s8 (1ers 2/B5) – 13. Ph. Flament-Renaux (A110 1800), à 18min54s5 (4/B5) – 14. M. & P. Comte (A110 1300), à 20min10s6 (1ers 3/B3) – 15. Ph. & M. Vanhaesebrouck (Peugeot 104 ZS), à 23min17s9 (2/1ers C4) – 16. J.-L. Marque-Millin (Lancia Fulvia 1.6 Coupé HF), à 26min01s4 (4/B4) – 17. Cauwel-C.-H. Bastien (323i), à 26min27s7 (2/1ers C7) – 18. A. Marque-Prouvost (A310), à 39min18s8 (4/B5) – 19. M. & J. Cardon (Samba R), à 42min23s9 (B/D3) – 20. Armandoni-Leduby (911 SC), à 4h03min25s5 (3/1ers C8)** – 21. Prinzie-Vermeulen (M3), à 4h07min53s8 (A/E7)**.

* Équipage belge

** « Rallye 2 »

Principaux abandons

J. Lévêque-M. Fontaine (R5 Alpine), ES4 – Declercq-Denys (911 SC), ES5 – Deffontaine-Hupez (325i), non partant étape 2 – A. Fotia-Sirugue (M3), ES9 – Hautot-Cantrel (Ford Sierra C), P. & A. Wattine (Dauphine 1093), ES11 – M. Andrieux-B. Gamelin (323i), sortie ES13 – P. Lietaer-Noppe (Opel Manta 400), ES15...

Tous mécanique sauf précision.

CLASSEMENTS PROVISOIRES CHAMPIONNATS

- E/I : 1. A. Choquet, 26 pts – 2. P. Henry, 25 – 3. A. Eloy, 20 – 4. D. Hugla & B. Evrard, 19...

- J1/J2 : 1. Ch. Merlevede, 29 pts – 2. P. Eouzan, 23 – 3. P. Rousseau, 21 – 4. Dufossé, 18 – 5. Cardon, 16...

- Petites cylindrées : 1. M. Comte, 31 pts – 2. Vaness, 27...

Manches suivantes

Grasse Fleurs et Parfums et Antibes (reportés), Lyon-Charbonnières et Vins-Mâcon (annulés), À définir.

S.A.S le Prince Albert II de Monaco devant sa collection.



TAG Heuer
OFFICIAL WATCH MONACO GP



EXPOSITION LA LÉGENDE DES RALLYES

PALAIS PRINCIER

La collection privée des voitures de S.A.S le Prince de Monaco contient une cinquantaine de voitures de rallye qui ont marqué l'histoire de 1960 à 2019. Pour le plaisir des yeux...

✂ TEXTE FRÉDÉRIC DART. 📷 SCD/JO LILLINI.

Parfois, quelques exemplaires rares...



Les époques et les marques de 1960 à 2019 sont réunies.

... et les Groupe A qui ont marqué l'histoire du Rallye.



Quelques-unes des Citroën de Sébastien Loeb ne peuvent qu'être présentes...



... sans oublier les Subaru Impreza...

sparco[®]



BOOSTEZ VOTRE CONNEXION



sparco-official.com

B.R.M.
.. Chronographes ..



DDF12-46-SQ-AVP



**Configurez votre montre
sur brm-manufacture.com**

Pour toutes informations :
infos@brm-manufacture.com - +33(0)1 61 02 00 25

Bernard Richards Manufacture