

course ne parviennent que très peu à les perturber dans cette vie rurale, qui nous ramène dans les années 1900, avec le blé battu au fléau et bien d'autres techniques agricoles, disparues de nos campagnes mais encore bien présentes ici. Et c'est avec beaucoup de

chaleur que ce peuple vous offre le thé à la menthe ou le lait avec un morceau de pain, sans rien attendre en retour. Après ces instants magiques, bien trop courts, nous arrivons devant la magnifique Kasbah de Taourirt (XVIIIe siècle) qui a appartenu au



Pacha El Glaoui. Ouarzazate, ville aux portes du désert, est aussi devenue le Hollywood du Maghreb avec ses studios immenses où se sont tournés des films comme Lawrence d'Arabie, Gladiator, Badgad Cafe, Asterix et Obélix ou bien encore Prince of Persia... Samedi, c'est la fin de l'aventure. Nous prenons la route et franchissons le fameux Tizi-N-Test (2 100 m), avec prudence car la route ne pardonne pas le moindre écart de conduite. Et nous plongeons sur la dernière ville impériale Marrakech (perle du sud ou le pays des dieux), haut lieu du tourisme et de la jet-set, qui malheureusement retire petit à petit son âme à ce pays magique. Sur la place Jamaa El Fna, on ne ressent pas cette magie. Sur cette

place, qui se nommait "l'assemblée des trépassés", sur ordre du Sultan, on exposait la tête des condamnés à mort qui venaient d'être exécutés. Le rallye et notre voyage s'achèvent, retour à la civilisation européenne avec regret. De toutes les certitudes ébranlées au cours de cette semaine, il en reste au moins une : le lion de l'Atlas veille sur le jardin des Hespérides, qui existe j'en suis sûr, et que seul un lion belge (De Mevius) a pu approcher le domaine des dieux le temps de quelques jours. Amoureux du Maroc, le Maréchal Liautey, disait : «La joie de l'âme est dans l'action.» Ce qui s'applique, on ne peut mieux, à un certain Yves Loubet, débordant de vitalité, qui organise le

rallye avec José Andréani. Alors mille fois Chokrane (merci) Messieurs (Yves Loubet, José Andréani et les autres) pour ce voyage au pays des dieux. Vivement l'an prochain pour poursuivre notre quête de ce fameux jardin, ou être tout simplement heureux le temps d'une semaine, car cela vaut bien tout l'or du monde. **RM**



CLASSEMENTS

2e Rallye du Maroc Historique
24-28 mai 2011

SCRATCH (36 PARTANTS, 28 CLASSÉS)

Leaders : ES1 Descamps - ES2 à 16 De Mevius
Meilleurs temps : De Mevius 13 - Descamps 2 - Kelders 1
1. De Mevius-Guehenne (911 Proto) 3h10min11s (1ers Protos) - 2. Descamps-Gautheron (Manta400), à 4min56s (1ers GrB) - 3. Van Cauwenberge-Vyncke (911 Proto), à 5min54s - 4. Kelders-Kerkhove (Escort MK2), à 5min55s - 5. Antonini-Antonini (911 Proto), à 13min47s - 6. A. Vandromme-Raffaelli (911), à 15min07s - 7. Ph. Vandromme-Vivier (Escort MK2), à 15min50s - 8. Dujardyn-Deplancke (911), à 18min49s - 9. Daumat-De Wazières (SM Proto), à 24min01s (1ers Période 2) - 10. De La Fontaine-Bonnan (Manta 400), à 25min10s - 11. Brianti-Chavent (A110 Proto), à 25min17s - 12. J. Cochlin-Janou (Mercedes 500 SLC), à 29min02s - 13. H. Cochlin-Loth (Mercedes 500 SLC), à 30min05s - 14.



Barrile-Faraud (504 V6), à 30min08s - 15. Lethier-Domenech (Kadett), à 32min16s - 16. Manzagol-Magini (R5 Alpine Gr2), à 37min35s - 17. Ruiz-Picasso-Couturier (911), à 42min40s (1ers Période 1) - 18. Verchère-Cadene (911), à 45min37s - 19. Aubry-Georges (504 V6), à 45min49s - 20. Villechalane-Rogeon (911), à 47min56s - 21. Coll-De Miguel (911), à 57min26s - 22. Breillet-Durox (504 Berline), à 1h00min34s - 23. Julien-Laperrière (Visa 1000 Pistes), à 1h11min55s (1ers 4 RM) - 24. Chiriqui-Thiolat (504), à 1h13min40s - 25. Gervoson-Lagane (Opel City Gr2), à 1h15min06s - 26. Guyonnet-Duperat-Patenotte (911 Proto), à 1h23min17s - 27. Desbruères-Desbruères (Escort MK1), à 1h30min39s - 28. Kabbage-Kabbage (Escort MK1) à 1h36min33s.

ABANDONS

ES4 : Gache-Prévot (Sumbeam Lotus), mécanique - ES4 : Tirabassi-Brunet-Debalnes (911), sortie de route - ES4 : Lajournade-Baron (R12 G), mécanique - ES6 : Comas-Vesperini (A110), mécanique - ES10 : Audibert-Picardet (504 V6), mécanique - ES12 : Perrot-Guglielmi (Escort MK2), mécanique - ES13 : Mondron (911), mécanique - ES15 : Chantriaux-Chantriaux (Escort), mécanique...

CLASSEMENT VHRS (3 PARTANTS, 2 CLASSÉS)

1. Lavenant-Lavenant (DS) - 2. Peynet-Chazot (A110).

» LA COURSE

Résumé d'un bébé rallye

Lors de la remise des prix, José Andréani, un des organisateurs, déclarait : «Le Rallye du Maroc historique est un bébé rallye, il n'a que deux ans.» Pour cette 2e édition, 36 VHC et VHRS, étaient au départ, soit le double de l'an dernier. Un très bon signe, preuve que le bébé va encore grandir, sa croissance est loin d'être terminée.

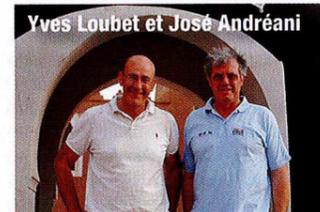
Lors des vérifs se déroulant lundi 23 mai, dans la capitale, Rabat, tout le monde est impatient de prendre la route dès le lendemain matin de bonne heure. En ouverture, on retrouve Jan-Hughes Hazard sur un impressionnant buggy proto du Team SMG. Direction les 4 premières ES, avec au total 44 km pour revenir en fin de journée à Rabat et se faire une idée plus précise sur les favoris. Lauréat du dernier Maroc en 1988, sur une Manta 400, Descamps signe le premier scratch. Le vainqueur 2010, le Belge Grégoire de Mevius réplique et signe les 3 autres scratches de la journée, montrant ainsi qu'il est le patron et le grand favori de l'épreuve. Au terme de la journée,

il possède 1min41s d'avance sur la Manta. Pour Gache (Sumbeam Lotus), c'est déjà fini (moteur cassé), tout comme pour Lajournade (R12 Gordini), crépine de pompe à huile et le pilote varois Michel Tirabassi (911), sorti de la route, heureusement sans gravité pour l'équipage. Manzagol chute au classement et doit changer la boîte de vitesses de la R5 Alpine Groupe 2 de chez Polyméca.

DE MÉVIUS IMPÉRIAL

Après une bonne nuit de repos, le rallye prend la direction de la ville impériale de Fes avec toujours 4 ES (69 km). Le Belge fait carton plein en signant les 4 scratches et porte son avance à 2min39s. Daumat parvient

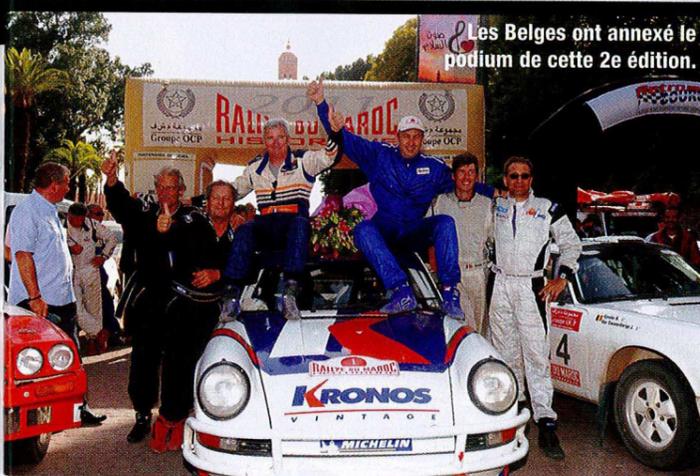
à intercaler sa SM au milieu de 3 Belges (Van Cauwenberge, Kelders et Mondron), un pilote manque à l'appel, Erik Comas (A110), auto bloquant et boîte de vitesses. Le rallye prend ensuite la direction du sud pour Beni Mellal avec 4 ES au programme (58 km). De Mevius signe 3 meilleurs temps et en laisse un à l'Opel. Son avance s'élève à 3min10s, de quoi pouvoir aller boire une bière tranquillement. La pluie s'invite et tombe sans discontinuer durant la nuit. Le soleil refait son apparition mais l'ES la plus longue (53 km) est raccourcie à seulement de 30 km, suite à la pluie, une mesure de sécurité approuvée par les concurrents. De Mevius signe une nouvelle



fois l'intégralité des chronos et porte son avance à 4min22s mais le Team Kronos est inquiet car Mondron (911) abandonne (filet de bougie) et la voiture est identique à celle du leader. Eric Chantriaux (Escort) au pilotage très spectaculaire, abandonne (joint de culasse).

LE PATRON RÉCIDIVE

Dernière journée avec le passage du fameux col de Tizi-N-Test (2 100 m), malheureusement effectué sur un parcours routier, long comme un jour sans pain. Pour l'an prochain, Yves et José travaillent déjà sur un projet sur le Tiz-N-Test. De Mevius signe un des 2 derniers scratches et Kelders, déchaîné, tente le tout pour le tout et termine



à seulement 1s7 de Van Cauwenberge. Chaud devant pour la 3e marche du podium final. Superbe 2e place pour la Manta 400 de Descamps qui, même avec le temps, n'a rien perdu au niveau coup de volant. Deuxième victoire pour le Belge Grégoire de Mevius, cette année c'était bien lui le patron. Comme le dit le proverbe "jamais deux sans trois", ainsi en 2012 on devrait le

retrouver avec le Team Kronos. Les Belges seront nombreux à faire le déplacement et on ne peut que s'en réjouir. Dans la catégorie VHRS, victoire du couple Lavenant (DS du Team Daumat) devant l'Alpine de Peynet qui a connu un Maroc hors du commun (voir ci-contre). Cagnac (A310), accablé de problèmes mécaniques, finissait par jeter l'éponge et abandonnait.

EN BREF

Le pilote de rallye raid, Lethier, découvrait l'épreuve sur une Opel Kadett. Il était enthousiasmé par le parcours mais a dû improviser lorsqu'il s'est retrouvé sans amortisseurs lors de la dernière ES : «Il me semblait que j'étais dans un yoyo géant mais avec Eric, on a su gérer et rejoindre Ouarzazate pour réparer.»

Prudence pour Gérard Brianti : «J'ai acheté l'Alpine d'Erik Comas qui avait fait le Maroc l'an dernier et je m'éclate un maximum. Mais je dois être prudent car je suis de mariage le 2 juillet à Monaco.» Gérard étant un ami proche du Prince Albert II, on comprend aisément sa prudence. Félicitations tout de même pour sa 11e place au général.

Collector, la Peugeot 504 V6 de Barrile et Faraud qui ont refait à l'identique une voiture comme à l'époque des Maroc d'antan. Un super boulot qui a pris de nombreuses heures d'atelier. Cette année, l'équipage se partageait le volant, mais l'an prochain chacun aura sa voiture. «Bernard n'est pas mon type d'homme», déclarait Michel en éclatant de rire, résumant la super bonne ambiance entre les deux protagonistes.

Antoine Vandromme a eu chaud, il cassait son couple conique juste en arrivant sur Ouarzazate et l'équipage

corse Antonini, qui avait une boîte en réserve, lui passait pour finir l'épreuve. Super geste du pilote corse : «Il y a la course mais aussi l'amitié et la passion du sport.» Antoine termine en plus au classement général juste derrière Louis.

Duel belge au soleil entre Van Cauwenberge et Kelders, malgré un temps scratch, ce dernier échoue pour



seulement 1s7, sur la totalité du parcours. Cela ne représente même pas la taille d'un pare-choc en écart. Revanche l'an prochain, promis juré dixit les deux pilotes.

Guyonnet-Duperat roulait sous les couleurs de la ville d'Angoulême. Connaissant un problème mécanique le premier jour, il se contentait de prendre un maximum de plaisir car le classement général était à oublier. Dans sa carrière, ce pilote a déjà roulé en compétition dans plus de 72 pays. Un record en quelque sorte.

L'aventure de Bernard & Jean-François

L'Alpine A110 de Bernard Peynet et Jean-François Chazot est tombée en panne lors de la deuxième étape. Ils ont été dépannés par une voiture d'organisation, puis ont pris la décision d'attendre leur propre assistance. Celle-ci n'arrivant pas à les rejoindre au téléphone n'a pas pu les trouver. L'équipage a commencé à trouver le temps long, d'autant plus que la nuit tombait et qu'ils n'avaient rien prévu dans l'Alpine. Ils ont été soulagés quand ils virent venir vers eux des bergers qui ont amené des tapis et des couvertures pour la nuit. Autour d'un feu, ils ont pu se réchauffer, se désaltérer et même manger un morceau avec les gens du pays qui ont passé la nuit avec eux, preuve de

l'immense hospitalité du peuple marocain. Au petit matin, après avoir bu le thé traditionnel, le gendarmier tirait le véhicule jusqu'à un village où l'équipage pouvait enfin rejoindre l'assistance au téléphone. Une aventure qui restera sans aucun doute longtemps gravée dans la mémoire de Bernard et Jean-François.

