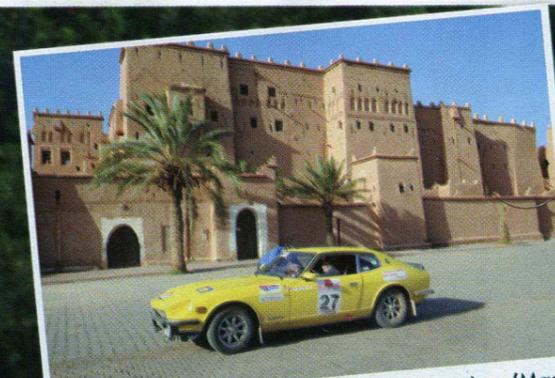


Rallye du Maroc Historique

Pari tenu !



Engagés en Régularité, Jean Michel Gauchere/Max Chazot (Datsun 260Z) ont atteint leur objectif : rallier l'arrivée en profitant du parcours.



Yves Loubet en compagnie des vainqueurs. Lui aussi a remporté une sacrée victoire !



Contre vents et marées, Yves Loubet et José Andreani ont maintenu le cap et réussi à lancer la première édition du Rallye du Maroc historique. Le faible nombre d'équipages au départ n'a certes pas favorisé leur entreprise, mais tous ces pionniers sont revenus totalement enchantés de cette expérience : un rallye magnifique, dans des paysages fabuleux et une excellente ambiance. Tous ne rêvent que de revenir... en incitant des amis à les rejoindre.

Ambiance très évocatrice des anciens rallyes du Maroc avec le Proto DS 21 de Frédéric Daunat/Thibaut de Wazières.



Eric Comas a été contraint à l'abandon sur un problème moteur.



En team professionnel, Kronos n'a rien laissé au hasard et signé une belle prestation.

Cela faisait plusieurs années que les deux compères Corses travaillaient sur le projet, avec un objectif clair et ambitieux : non pas seulement organiser un rallye historique au Maroc, mais de faire revivre les grands moments des anciens rallyes du Maroc, notamment en reprenant le plus possible d'anciennes spéciales. Ce n'est pas la même chose. Yves et José ne craignent pas la difficulté. Mais sans doute s'ils avaient su à quel point ce serait difficile, peut-être auraient-ils conservé ce projet à l'état de rêve. Quoique ! Après plusieurs années de gestation, le rallye était prêt pour cette année. Mais sans doute la communication a-t-elle été lancée un peu trop tard, un peu juste pour pas mal d'équipages pour être prêts à temps : "Avec 50 engagés, je considérais déjà que ce n'était pas une franche réussite, confesse Yves Loubet, alors avec cette liste virtuelle qui ne cessait de se dégonfler en se rapprochant du départ..." Pour des raisons diverses et variées, beaucoup d'enthousiastes de la première heure se sont abstenus. Il est vrai que le doute est venu,

la tentation aussi de reporter à l'année prochaine. Mais reporter, c'est souvent définitivement annuler. Alors, courageusement, les deux hommes ont pris la décision de maintenir leur rallye, quoiqu'il leur en coûte. Car il ne faut pas se leurrer, l'aventure a coûté un maximum : comment amortir les frais d'organisation sur si peu de voitures ?

A Rabat, où est donné le départ, le plateau a fière allure. Eric Comas a engagé une de ses Alpine : "ça s'est décidé un peu tardivement ; nous avons préparé la berlinette qui avait le moins souffert au Kenya". L'expérimenté team belge Kronos aligne deux Porsche 911, qualifiées de "Protos". Il s'agit de voitures préparées pour le Kenya, où le règlement laisse quelques libéralités. Ces autos sont magnifiquement préparées, notamment au niveau des suspensions, et seront pilotées par Grégoire de Mévius et Jean Pierre Mondron, le patron du team. Philippe Gache est fidèle à la Talbot Lotus. Il a déployé les camions d'assistance utilisés habituellement en rallye-raïd, d'autant qu'il veille sur plusieurs autos. N'oublions pas Dominique



Sur une R5 Alpine Gr 2 du Team Polymeca, Jean Pierre Manzagol et Vanessa Magini ont fait une course régulière



Les deux Mercedes 500 SLC des frères Cochin ont rencontré des problèmes de transmission. Une d'entre elles a cependant rallié l'arrivée. Un bilan positif pour ce qui n'était après tout qu'une longue séance de déverminage.

Depons, qui a adapté sa superbe et maintenant bien connue Ford Escort MkII. On note aussi deux Opel Manta 400 Gr B (dont une pour le dernier vainqueur du rallye du Maroc - 1988 -, Paul-Emile Decamp), deux Mercedes 500 SLC pour les frères Cochin, la 924 de Jean-Marc et Patricia Bussolini qui a fait le Kenya, une R5 turbo pour Crespel, une petite flottille de 911, dont celles de Coll et d'Antonini semblent les plus redoutables. Jean Pierre Manzagol prend le départ au volant d'une R5 Gr2 de Polymeca, Henri Trautman tente l'aventure sur une Golf Gti et avec une copilote qu'il ne connaissait pas huit jours avant ! Frédéric Daunat est présent avec deux Proto, un DS21 et une SM, ce qui donne une belle couleur d'époque au parc fermé. Une Opel Kadett (Barrile/Joffroy) et une BMW 323 (Vandromme Jr/Marchetti) complètent le petit peloton. Et la régularité ? Faute sans doute d'avoir compris qu'ils pouvaient rouler, craignant aussi de ne pas disposer sur des pistes larges de la précision requise dans les mesures, les habitués de la discipline se sont abstenus. Deux valeureux prennent le départ : Gaucière/Chazot sur une

Datsun 260 Z qui a déjà roulé à l'Acropole et Breillet/Schumacher (dont c'est le premier rallye) sur une Ford Escort de location. Mais l'ambition de ces deux équipages est de profiter du parcours le plus longtemps possible, c'est-à-dire jusqu'à l'arrivée, sans trop se soucier d'autre chose.

C'est une réelle satisfaction de quitter les encombrements de Rabat et de s'enfoncer à l'intérieur du pays. Sur la courte première spéciale, Depons signe le meilleur temps devant Gache et De Mevius, mais les écarts sont faibles. Le Belge réplique dans l'ES2 devant Gache, tandis qu'on compte sur le troisième spéciale (Kathouat, 30 km) pour faire la différence. Hélas, les liaisons radio (avec du matériel obligatoirement fourni par un prestataire local - c'est très réglementé ici dans ce domaine) ne sont opérationnelles que sur les 18 premiers kilomètres. On comprend mal pourquoi la spéciale a été annulée, plutôt que raccourcie, au grand dam d'Yves Loubet, posté dans un point névralgique quelques kilomètres après le départ (au virage Munari, pour les connaisseurs!). Encore un passage dans la 2, et l'on



Domage pour Philippe Gache, dont le team s'est beaucoup impliqué dans le rallye. Un début d'incendie a entraîné l'abandon de la Talbot Lotus qui restait au contact de la Porsche de tête.



Certains moyens de locomotion demandent moins de soins que d'autres !



Toute l'émotion transparait sur le visage de Catherine Dou, copilote de Henri Trautman, au point stop de la dernière spéciale !



Le rallye a été très bien accueilli tout au long du parcours. Le thé a souvent été offert en signe de bienvenue.



L'assistance (ici le team Colsoul) a beaucoup d'importance dans une telle épreuve.



Henri Trautmann/Catherine Dou ont réussi à conduire leur VW Golf Gti jusqu'à l'arrivée.



Résident marocain, Pili De Lafontaine (engagé sur une Opel Manta Gr B avec Jean-Christophe Charron) n'a pas hésité à inviter chez lui tout le rallye pour une méga fête à l'arrivée à Marrakech !

L'indispensable, l'utile et le superflu.

C'est dans une telle épreuve, décalée à la fois géographiquement et dans l'esprit, des rallyes habituels qu'on prend conscience de la lourdeur, pour ne pas dire l'indéadéquation, des structures sportives rendues obligatoires par les règlements. On comprend bien qu'il faut du monde sur le terrain (vraiment sur le terrain, dans la poussière et en plein soleil, comme le font les commissaires de route) pour assurer à la fois la sécurité et les contrôles sportifs, mais est-il vraiment indispensable d'embarquer autant de gens pour tenir des réunions dans les hôtels ? Certes on a pu constater, avec satisfaction, disons-le, la réelle faculté d'adaptation de certains aux réalités "de l'Afrique". Mais pas de tous. Confort d'abord. Mais pour quelle réelle efficacité ? Par exemple, aucune feuille de temps n'a été distribuée durant la totalité de l'épreuve, pas même la liste des "autorisés à prendre le départ". Et ne parlons même pas du rallye VHRS... Heureusement que l'objectif des deux seuls partants de cette catégorie était de profiter du parcours et tenter de rallier l'arrivée... Un mot aussi sur le fameux PTH : s'il n'y avait eu que des autos "avec PTH" au départ, le plateau aurait été encore plus maigre. Mais ne parlons même pas du nombre de voitures à l'arrivée.... Il faut savoir être réaliste.



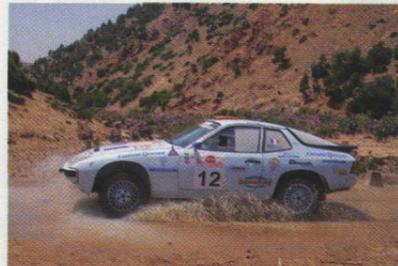
La Porsche de Pierre Landereau/Stéfane Roux (qui résident tous deux au Maroc) n'a pas résisté aux pistes marocaines.



Parc fermé devant la Kasbah d'Ouarzazate



Une sortie de route dans la seconde étape a mis fin à la course de Michel Crespel/Michel Baconnais (Renault 5 turbo)



Quelques problèmes d'alimentation sur la Porsche 924 déjà utilisée au Kenya ont contrarié la progression de Jean-Marc et Patricia Bussolini.



Malgré une longue succession d'ennuis (fuite d'huile, deux crevaisons dont une en spéciale, traverse de moteur, freins bloqués, etc.), Louis Antonini/Yves Murati ont tenu à terminer "pour Yves".



Abandon, carter cassé, pour la BMW 323 d'Antoine Vandromme/Yves Marchetti.

roulier de 200 km par une étroite route de montagne, dont une partie n'était encore, il y a cinq ans, qu'un étroit sentier muletier. Ce roulier a de toute évidence été le moment fort du rallye, celui qui laissera le plus de souvenirs. Vraiment extraordinaire, une succession de montées (jusqu'à 2600 mètres !) et de descentes, alternant paysages arides et forêts verdoyantes, traversées de minuscules villages accrochés à la montagne, passages d'oueds, etc., avec de nombreux tronçons en travaux. Dans un tel camaïeu de couleurs, on aurait pu se croire successivement dans différents pays et continents. Certainement, personne n'a jeté son road-book ! Au final, on débouche du dernier col pour découvrir, au soleil couchant, la plaine en direction de Ouarzazate où se trouve l'arrivée de l'étape. De Mevius est en tête devant Depons, qui a dû constamment composer avec des freins défectueux (sans doute parce que mal protégés des agressions du terrain). Ouarzazate, porte du désert, accueille le rallye pour deux nuits. Ici, clairement, c'est une nouvelle épreuve qui démarre. Après la montagne, les spéciales sont très typées "rallye-raid". Et la résistance des autos est mise à rude épreuve. Au regroupement à Skoura, où l'on offre le thé aux équipages, Gache arrive avec une grosse

fuite d'huile. Les joints spi des arbres à cames sont en cause. L'assistance intervient juste après le CH, et fait des miracles. Mais ce sera malheureusement pour rien, car la Talbot Lotus va bientôt abandonner, mais pour une toute autre raison : un début d'incendie suite à un retour de flamme dans le filtre à air. La Lotus est sauvée grâce au second extincteur apporté par Jean Pierre Manzagol. Philippe Gache va se consacrer à son rôle de chef d'équipe, à son corps défendant : "Je suis déçu, car ce matin, je revenais bien. La course n'était pas jouée". Un peu plus tard, ce sera au tour d'Eric Comas d'abandonner : "L'arbre à cames est touché ; je préfère arrêter avant de tout casser." Si dans les studios de la ville ont été tournés de nombreux films, dont les décors sont conservés, sur la piste, ce n'est pas du cinéma : Grégoire De Mevius aligne les chronos, tout en ménageant sa monture : "Avoir longtemps piloté des autos du Gr N, apprend la patience et la précaution". la dernière spéciale de la journée enroule les grandes courbes à des allures élevées. Un régal de pilotage. Pour Yves Loubet, c'est la plus belle spéciale du rallye. Elle sera encore parcourue le lendemain, au milieu de la dernière étape. Chacun commence à assurer sa position. Emotion pour Jean

Michel Coll, excellent jusqu'ici, dont le moteur s'arrête au beau milieu de la dernière spéciale ; le temps de trouver la panne (le fusible de la pompe à essence est sorti de son logement sur une bosse !), le pauvre Catalan a perdu trois places au scratch ! Beaucoup d'émotion au point stop du dernier chrono (comme à l'époque!). Les applaudissements crépitent. Yves Loubet accueille chaque équipe. Embrassades et congratulations. En Régularité, on ne s'ennuie pas non plus : il ne reste que l'auto de Gaucière/Chazot, qui se débrouillent bien malgré des soucis d'alimentation sur leur Datsun. Quelle n'est pas leur surprise de se voir arrêter en milieu de spéciale par des drapeaux jaunes... agités par l'autre équipage engagé en VHRS et qui a renoncé le matin même ! C'est dire l'ambiance potache. Il reste un dernier roulier, sur la grande route, mais avec le franchissement d'un col une fois encore magnifique. Une

note anodine et il est vrai un peu confuse sur le road-book dans les derniers kilomètres sème un peu la confusion. Un contrôle de passage aurait fait du dégât ! Mais ce n'est pas l'esprit. Ceux qui ont pu maintenir leur auto en marche sont heureux de franchir l'arrivée, encouragés par les autres. Le soir, la fête dans une villa privée (merci Pili De La Fontaine), c'est un peu Shérazade et les Mille et une Nuits réunies. On n'est finalement pas très loin des studios de Ouarzazate, avec la fraîcheur d'une palmeraie en prime.

Comme c'est toujours le cas lorsque le plateau est réduit, l'ambiance a été exceptionnelle tout au long de l'épreuve. On ne referra pas le coup des absents qui ont torts, mais ceux qui sont venus cette année comptent bien qu'Yves et José feront une seconde édition. Eux aussi, ça tombe bien. ■

Classements

VHC : 1er Grégoire De Mevius/Alain Guehennec (Porsche 911 Proto), 2. Dominique Depons/Jean Bourgoïn (Ford Escort RS 1800 gr 4) à 7min46, 3. Paul-Emile Decamp/Michel Gautheron (Opel Manta 400 gr B) à 9min59, 4. Jean-Pierre Mondron/Nicolas Gilsoul (Porsche 911 Proto), 5. Frédéric Daunat/Thibaut de Wazières (DS 21 Proto), 6. Jean-Michel Coll/Eric de Miguel (Porsche 911 Carrera 3.0), 7. Henri Trautmann/Catherine Dou (VW Golf Gti), 8. Jean-Marc et Patricia Bussolini (Porsche 924 Proto), 9. Jean-Pierre Manzagol/Vanessa Magini (Renault 5 Gr 2), 10. Pili De La Fontaine/Jean-Christophe Charron (Opel Manta 400 gr B), 11. Claude Ruiz-Picasso/Benoit Couturier (Porsche 911), 12. Louis Antonini/Yves Murati (Porsche 911), 13. Jean-Jacques Julien/Rémy Laperrière (SM Proto), 14. Jacques Cochin/Yahn Janou (Mercedes 500 SL)

VHRS : 1er Jean Michel Gaucière/Max Chazot (Datsun 260Z)



Grégoire De Mevius et Alain Guehennec ont ouvert le palmarès du Rallye du Maroc Historique



D'incessants problèmes de frein ont affecté la superbe Ford Escort MkII de Dominique Depons/Jean Bourgoïn



Carter fendu, la Ford Escort Mk1 louée par Alain Breillet/Michel Schumacher a abandonné dans la dernière étape.



Abandon pour la Porsche de Philippe Vandromme/Frédéric Vivier.



Après un joint de culasse en début de rallye, la SM proto de Jean-Jacques Julien/Rémy Laperrière, repartie en Super Rallye, a poursuivi sans problème.



Jean Michel Coll/Eric De Miguel se sont fait plaisir. Malheureusement, une panne de fusible dans l'ultime spéciale leur a fait perdre trois places.



L'Opel Kadett GT/E de Bernard Barrile/Romain Joffroy n'a pas pu rallier l'arrivée.



Claude Ruiz-Picasso en compagnie de Benoît Couturier sur cette Porsche 911.



L'Opel Manta Gr B de Paul-Emile Decamp/Michel Gautheron s'est imposée ici en 1988, dans la dernière édition du rallye du Maroc.