

Guide 2019 La saison VHC en France

échappement classic

L'univers du VHC et de la régularité

Numéro
92 mars/avril 2019
bimestriel

Interview



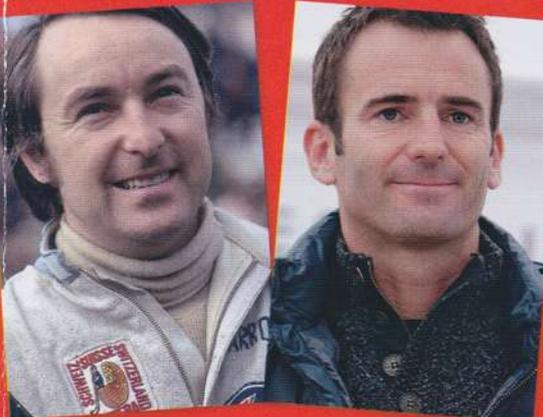
FRANCIS BONDIL
Le gentleman driver



ESSAI

Porsche 917-008 Les 50 ans d'un mythe

DE GÉRARD LARROUSSE
À ROMAIN DUMAS



LE TOP 20 DES PILOTES POLYVALENTS

Rallye Monte-Carlo Historique



UNE R8 AU SOMMET

Et aussi Rétromobile, Legend Boucles de Bastogne, Romania Historic Winter Rally, Neige et Glace...

Bd : 8,40€ / Suisse : 14 CHF
Lux : 8,70€ / DOM : 8,90€
Esp : 8,90€ / Italie : 8,90€
Portugal Cont : 8,90€
Andorre : 8,90€
TOM : 1190 XPF
Maroc : 80 MAD

M 03306 - 92 - F - 7,90 € - RD
Houmell



Les Folies de BASTOGNE

GRÂCE À L'INVITATION DE MAXIME VILMOT, CRÉATEUR DE RACE4YOU, SPÉCIALISÉE DANS LA PRISE DE NOTES, NOUS AVONS PU VIVRE DE L'INTÉRIEUR, DANS LE BAQUET DE DROITE, CE FAMEUX RALLYE BELGE. PEUT-ON RÊVER MEILLEURE FAÇON DE DÉCOUVRIR UNE ÉPREUVE QUE D'ÊTRE DANS LE FEU DE L'ACTION ?

Texte Anne-Béatrice Valleix - Photos Damien Saulnier

Du 31 janvier au 3 février, la ville de Bastogne et sa région se sont enflammées pour le sport automobile. L'engouement pour les Legend Boucles paraît incroyable, le public est présent et nombreux tout le long du week-end dans les rues de la ville mais aussi, et surtout, sur le bord des spéciales. Environ 300 voitures, réparties en quatre catégories, Démo, Legend (Target time), Challenger (moyenne de 80 km/h) et Classic (moyenne de 60 km/h), sont inscrites pour prendre le départ de cette épreuve très spéciale. Cette année, Maxime Vilmot participe à sa troisième édition en tant que pilote. Mais quelles sont ses motivations ? « C'est ici que j'ai débuté au volant. L'épreuve m'a attiré car le parcours mêle l'asphalte et la terre, avec en difficulté supplémentaire un parcours secret le dimanche. Autre spécificité, tous les concurrents utilisent les mêmes pneumatiques, des gommages du commerce. Cette année, les thermogommages étaient de rigueur à cause de la neige. Cela équilibre le niveau pour tout le monde et favorise le plaisir de la glisse

car ces gommages tiennent moins bien sur la route. Question qualité-prix et plaisir, le résultat est très positif. Et puis de grands pilotes sont toujours présents au départ. »

UN TIMING AUX PETITS OIGNONS

Le planning de la manifestation, bien ficelé, s'étale sur quatre jours. Le règlement est strict et très détaillé. Dans la semaine, tous les équipages ont reçu un Control Time, cette feuille concerne le programme du jeudi qui comprend trois rendez-vous : la pose des numéros contrôlée par l'organisation pour éviter tout problème, le contrôle administratif puis les vérifications techniques qui ont lieu sur la place du podium, au cœur de la ville. Le vendredi matin, à 8h30, au moment de récupérer les road-book, la file est impressionnante. L'organisation propose ses propres notes pour l'ensemble du parcours chronométré, mais celles-ci paraissent très compliquées. Bien entendu, avec Maxime comme pilote, difficile de passer à côté des reconnaissances, et heureusement car c'était l'occasion idéale de me perfectionner en apprenant

avec un professionnel de la prise de notes. Mais le temps est compté pour les recos, nous avons moins d'une journée pour effectuer deux fois les six spéciales du samedi, car le briefing, obligatoire avec élargement, se déroule à 18 h à Bastogne. Le rythme est déjà soutenu car, le soir à partir de 19 h, les reines du week-end sont attendues dans la rue principale de Bastogne pour la parade, qui doit prendre fin à 21 h. Il fait en dessous de 0° et le public s'accumule autour des autos. Difficile pour les quelque 300 voitures de circuler dans de telles conditions. C'est la folie dans les rues de Bastogne, les restaurants et les buvettes font le plein !

DÉPART POUR UN MARATHON

Les choses sérieuses commencent le samedi matin, le premier équipage est convoqué à 8h30. Les départs se font toutes les minutes pour les 20 premiers, puis toutes les 30 secondes pour le reste du plateau. Attention : compte tenu du nombre important de participants, les départs se font sur deux files distinctes, l'une pour les Classic, l'autre pour les Legend et Challenger.

AMBIANCE

Un regroupement est indispensable après le premier contrôle horaire. Là plus qu'ailleurs, ne jamais suivre un autre concurrent, car pour éviter les embouteillages, les Classic rejoignent le nord de Bastogne pour effectuer les deux boucles autour de Wanne pendant que les Legend et les Challenger suivent le road book vers l'ouest de la cité pour les trois spéciales du matin à faire deux fois. Arrivés avec Maxime au départ, on se rend compte de l'ampleur du rallye. Contrairement au règlement français, le copilote doit remonter la file d'attente pour pointer à sa minute idéale, et ce n'est pas la seule surprise qui nous attend. En fin de chrono, il arrive que l'on doive patienter perdant de longues minutes précieuses sur notre temps de liaison. Malheureusement, dès la RT1, nous avons rencontré des soucis mécaniques, le moteur tournant sur 3 cylindres... Notre assistance à l'ancienne installée sur le bord de la route nous a «sauvés» quasiment à chaque tour. Heureusement nous avons pu compter sur Alban et Alexis nos mécanos jusqu'à notre abandon, tard le samedi. Les 15 minutes de joker allouées par l'organisation à chaque boucle nous ont bien été utiles. Le parcours des spéciales a tenu ses promesses : neige, boue, changements de direction, chemins forestiers, toutes les difficultés sont regroupées pour que le plaisir soit total ! Et c'est le cas, surtout que

Maxime a un bon coup de volant et ose de très belles glissades avec sa Ford... Fait surprenant pour moi, plus habituée au rallye français, au beau milieu du chrono des contrôles de passage obligent les concurrents à s'arrêter dans le but de ralentir la vitesse. Dans le feu de l'action, il faut prendre gare à ne pas lâcher le carton de pointage... Nous avons vécu ce samedi un véritable marathon, car nous ne nous sommes jamais arrêtés plus de 15 minutes. Malheureusement, une panne du faisceau électrique nous contraignit à l'abandon le samedi soir... Dommage, car exit pour nous le parcours secret du dimanche. Nous avons demandé à Yoann Raffaelli, copilote expérimenté, de partager son ressenti sur ce week-end : «Jean-Louis Meynard, le patron de Glory et Legendary, que j'ai rencontré au Maroc Historic, m'a proposé de naviguer Ambroise Dupont sur une Porsche 911. Ce fut pour moi un baptême et, au final, une expérience enrichissante humainement et sportivement. Les conditions météorologiques étaient difficiles, avec du brouillard et de la neige le samedi soir dans les spéciales de nuit. Le dimanche sur le parcours secret, le rallye laisse place à une grande part d'improvisation. Il faut transcrire les notes fournies par l'organisation et tenter en même temps de voir loin sur les lignes. Mais le chrono n'est pas dans cette course la priorité. L'objectif est de récolter le moins possible de pénalités. En fait, Les Legend Boucles se résument à un «rally show», sans pression, on peut pointer quand on veut dans la limite des 15' de joker offertes. J'ai vraiment beaucoup apprécié cette expérience», conclut le copilote corse. Un sentiment partagé de notre part, et nous attendons avec impatience la prochaine édition des «Folies» de Bastogne... ■



Participer à la parade le vendredi soir dans la rue principale de Bastogne est obligatoire...

L'assistance à l'ancienne au bord de la route... Un grand merci à l'équipe de Glory et Legendary et notamment à Alexis et Alban qui ont été aux petits soins pour la Ford jusqu'à tard dans la nuit du samedi ! Nos deux mécanos interviennent ici sur un souci de freins



Toujours autant de monde à la séance de dédicaces du vendredi soir, en présence notamment de Marc Duez et Jean-Pierre Van de Vauwer, deux grandes figures du rallye belge et toujours dans la course.

Mikko Hirvonen est sorti momentanément de sa semi-retraite pour remporter les Legend Boucles sur une Ford Escort Mk2 Groupe 4, préparé par Christophe Jacob.



AnneB

AnneB



De la neige à gogo

C'EST AUX CONFINS DES CARPATES, EN TRANSYLVANIE, QUE PAUL LACOMBE A CHOISI DE PLANTER LE DÉCOR DE SON RALLYE HIVERNAL, DU 11 AU 13 JANVIER DERNIER. CETTE ANNÉE, LA NEIGE ÉTAIT FRAÎCHE ET ABONDANTE, NÉANMOINS SEULS 36 ÉQUIPAGES ONT PROFITÉ DE CETTE AUBAINE. C'EST BIEN DOMMAGE CAR CETTE ÉPREUVE POSSÈDE UN POTENTIEL À PEINE EXPLOITÉ...

Texte Anne-Béatrice Valleix - Photos Damien Saulnier



Photos AnneB

Maxime Vilmot (à d.) portait la « casquette » Race4You lors de ce rallye, l'organisation lui ayant demandé de fournir les notes aux concurrents. Avec la complicité d'Alexis Thomas, les deux compères ont ouvert le rallye au volant d'une Logan...

PODIUMS

Pneus clous Suède (maxi clous)

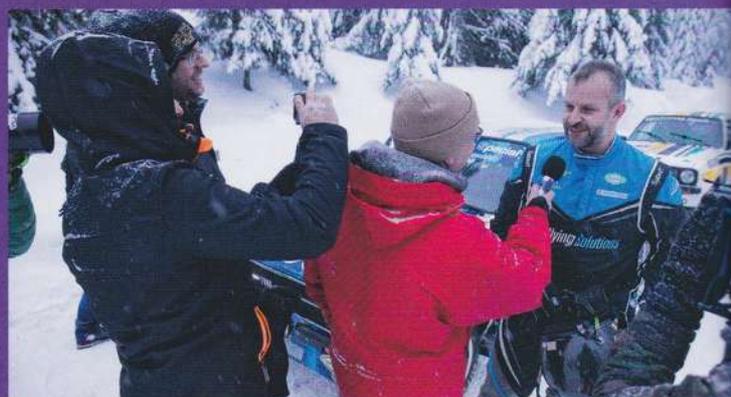
1. Royère-Grenier (Ford Escort Mk1)
2. Jacob-Isabelle Régnier (Ford Escort Mk2)
3. Tollemer-Christelle Tollemer (Ford Escort Mk2)

Pneus clous Monte-Carlo (petits clous)

1. Comtet-Coquet (Lancia Delta integrale)
2. Malherbe-Sibille (Porsche 911 SC)
3. Torrejon-Mireille Guy (Lancia Delta integrale)

Ambiance

Christophe Jacob et Isabelle Régnier terminent 2^e au classement général à moins d'une minute des vainqueurs. Christophe répond, ici, aux questions des journalistes belges...





Avec leur Ford Escort Mk1 préparée par SL2F Motorsports, la structure de Laurent et Sylvain Ferrari, Eric Royère et Alexis Grenier ont mené la course dès la 1^{re} spéciale. L'équipage a déjà participé en 2018, mais la neige était moins présente. « L'an passé, le parcours était moins piégeux car il y avait surtout de la glace. Là, il a fallu faire le bon choix de pneus et s'adapter aux changements de rythme, puis accepter de sacrifier du temps sur certains passages pour gagner en sécurité. Garder les trajectoires dans les traces a aussi été une tâche délicate ». Un objectif rondement mené par cet ancien skieur de compétition.



Quel courage de débiter dans la discipline par un rallye hivernal ! L'équipage de la Mini Austin de 1967 découvrait le VHC à Covasna, une épreuve conseillée par un ancien concurrent. « Nous pensons que commencer avec une petite voiture est plus facile. La Mini est dotée de pneumatiques à petits clous, par conséquent nous avons moins de grip, mais la traction a bien tenu la route », déclare le pilote très enthousiaste.

Le Belge Christophe Jacob n'a jamais pu rattraper Eric Royère. Pour sa première venue et son « baptême en pneus à clous », le pilote a réalisé une belle perf. Un rallye que Christophe va conseiller autour de lui, tant il a trouvé l'accueil chaleureux et les paysages magnifiques.

Depuis 2017, Paul Lacombe a choisi la Roumanie pour organiser un rallye sur neige. Cette année, il était aidé dans sa mission par Gaby Bernardi, Marie-France Agostinetti et les commissaires de l'ASA Vaison, venus encadrer les participants avant et pendant l'épreuve. Pour la partie course, Paul a pu compter sur le soutien technique de George Grigorescu, coordinateur général, et d'Arpad Simon pour tous les sujets administratifs, les deux Roumains forment l'indispensable lien avec la Fédération roumaine du sport automobile. Dès le jeudi, les équipages sont invités à se rendre dans les Carpates et la ville de Covasna – environ à 2h30 au nord de Bucarest –, centre névralgique de l'épreuve. Cette cité thermale accueille, grâce à son parc hôtelier de haut standing, les hébergements, les parcs fermés et d'assistance. Malheureusement, seules 36 autos ont répondu à l'appel sur la soixantaine de pré-inscrites, et pourtant le Romania Historic Winter Rally mérite vraiment le déplacement. Peu de liaisons (300 km pour 200 km de chronos), le parcours formant une boucle autour de Commandau, une petite bourgade typique localisée sur le plateau et qui accueille la journée le parc d'assistance et les repas du midi. De Covasna, seule une route forestière monte au village, celle-ci, longue de 15 km, est transformée en spéciale le samedi matin. A l'arrivée, une immense plaine sauvage parsemée de forêt de pins recouverts de neige fraîche attend les participants. Le spectacle est saisissant et a fait l'unanimité parmi les participants ! Les concurrents sillonnent ces terres lors des 13 chronos, répartis du vendredi au dimanche, qui forment le rallye. La course en elle-même a aussi offert son lot de surprises. Trois Ford se sont emparées du podium. Eric Royère et Alexis Grenier ont pris la tête dès le premier chrono et ne l'ont jamais abandonnée. Laurent Battut et Valérie Dumont,



Le parc d'assistance la nuit... Par -10°C, dur dur pour les mécanos de travailler sur les autos.

Aurélien Peintre/Aspaix Média



Idéalement situé, le parc fermé prend place au pied de l'hôtel.



AnneB

AnneB

Les commissaires de l'ASA Vaison ont suivi les spéciales du rallye.

Romania *Historic Winter Rally*

Cela fait deux ans que le couple Tollemer n'avait pas roulé en VHC, car Philippe et Christelle ont mis en place, depuis 2016, le Rallycross Legends Show, ce qui leur a pris beaucoup de temps. « Cette 3^e place au général est inespérée. Nous nous sommes régales. Les notes de Maxime Vilnot étaient vraiment super top », nous raconte Philippe, de retour en France, des souvenirs pleins la tête.

les vainqueurs de 2018, ont rencontré très rapidement des problèmes mécaniques, casse du turbo dès la première ES, puis souci de batterie... un week-end à oublier pour l'équipage de la Toyota Celica. Pendant ce temps-là, Christophe Jacob et Philippe Tollemer prenaient respectivement la deuxième et la troisième place dès le samedi soir. Le parcours étant très piégeux cette année, il fallait bien rester dans les traces pour assurer sa course. Beaucoup se sont empêtrés dans la neige fraîche et abondante sur les bords de la route. Le choix des pneus, Monte-Carlo ou Suède, a été déterminant. Alors si vous aimez la neige, le plaisir de la glisse et le dépaysement, n'hésitez pas, ce rallye est fait pour vous...

Mais pour ceux et celles qui ont manqué l'épisode hivernal, une session de rattrapage est prévue. Paul Lacombe organise du 15 au 19 octobre une version Terre, autour de Brajov, ville historique et capitale de la Transylvanie. Un riche programme est prévu, avec quatre spéciales par jour dont une boucle autour du château de Dracula et certaines aux alentours de Commandau. Le vendredi et le samedi, le rallye historique sera en doublure de l'épreuve du Championnat Terre national 1^{re} division, comprenant 50 autos. Ambiance de fête assurée ! Dans le prix (3600 €) sont prévus les déjeuners, le repas de gala, le pack cadeau. Normalement, dans la continuité de l'Historic Winter Rally, les notes seront fournies par Maxime Vilnot, par l'intermédiaire de sa société Race4You. Les inscriptions pour le Romania Gravel Rally ouvrent courant mars-début avril. Alors, laissez-vous tenter par l'aventure !!



AnneB

Ghislain de Mevius roulait pour la première fois sur la neige avec des pneus à clous : « Avec une propulsion, on roule tout en glisse, à l'ancienne. C'est vraiment plus compliqué à conduire qu'une moderne. Il faut se cracher dans les mains. Le parcours est exceptionnel. L'ensemble apporte beaucoup de plaisir. L'historique c'est vraiment tout un esprit. » Bel état d'esprit pour un jeune qui mixe moderne et historique.

« Je me suis dit qu'il fallait absolument faire ce rallye. Je suis venu pour la neige. » Lionel Moutouh a bien fait de se déplacer dans les Carpates, car l'Alpine est très joueuse et notre Bordelais s'est bien amusé avec son auto équipée de pneus à petits clous. Yoann Raffaelli, son copilote, nous confiait que Lionel progressait de spéciale en spéciale. Malheureusement, le nez de l'Alpine a tapé sur une mini bosse dissimulée sous la neige et une réparation en urgence a dû être opérée dans la nuit du vendredi à samedi. La Berlinette entre dans le top ten.

