



XXIII^e 2020
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE



29 JANVIER
5 FEVRIER 2020

60^e anniversaire de la victoire de l'équipage n°128
Walter Schock - Rolf Moll sur Mercedes 220 SE au Rallye Monte-Carlo 1960



www.acm.mc

ACM Sports Marketing

Ce XXIIIème rallye de Monte-Carlo Historique est mon cinquième à la place de copilote. Le second à coté de Bruno Saby. En 2019, avec une Renault 8 Gordini de série, engagée en moyenne haute (alors que sa place était plutôt dans les moyennes intermédiaires), on savait qu'on n'avait aucune chance au classement général.

Cette année, avec une **Renault 5 Alpine Groupe 2**, les données sont totalement différentes. La voiture est vraiment compétitive. On bascule de suite dans les favoris. Un statut que je n'affectionne pas particulièrement !

En décembre 2019, on participe ensemble au Rallye Hivernal du Dévoluy, histoire de tester l'auto. Il y a bien quelques détails à revoir, mais rien de méchant. **On en profite pour gagner le rallye, ma première victoire en rallye historique, merci Bruno !**





Concentration – Liaisons – Zones de régularité

On se présente donc confiant au départ de ce rallye mythique. Comme l'année précédente, on part de Monaco, plus simple pour la logistique pour Bruno et son équipe. Et beaucoup plus simple pour moi : je viens avec ma voiture, je la laisse à Monaco la durée du rallye, ce qui me permet d'avoir mon véhicule pour rentrer avec les nombreuses coup... heu, pardon avec le matériel que j'ai loué à divers concurrents et que certains me rendent sur le port. Ou à l'hôtel dans un sac « laundry ».

Ce rallye peut être préparé à l'avance, car les itinéraires sont donnés en octobre. Il demande même une grosse préparation. Au fil du temps, la concurrence entre les équipes a fait monter les exigences de préparation à un niveau très élevé et a entraîné une professionnalisation de la fourniture de données pour ce rallye : road-books ou données numériques de navigation et de recalage pour l'amélioration de la régularité, dans mon cas. Après des mois de préparation (deux voyages de reconnaissances avec Christian BOULANGER, préparation itinéraires, fichiers de recalages...), le rallye débute réellement le vendredi 31 janvier, avec les vérifications administratives et techniques. A 15h pour nous.

Jeudi 30 janvier 2020 :

Pour ma part, je suis arrivé la veille en milieu d'après-midi pour pouvoir assurer une petite formation de dernière minute, en fin d'après-midi pour quelques clients pas trop sûr d'eux. Je me présente, sur le port, vers le traditionnel parc fermé en espérant pouvoir me garer. Et oui, dans la partie avant le podium (oui, il est déjà là, bien sûr et il en impose toujours autant !), il est possible de se garer quelques minutes, le temps de décharger du matériel. Bon ma C4 étant tellement petite par rapport aux fourgons et camions autour qu'elle va y rester quelques temps sans gêner.



Cette année, il y a bien un parking pour assistance en contrebas, mais comme j'ai encore quelques accessoires à livrer en dernière minute, ce ne serait pas pratique. Et aussi une petite distribution d'autocollants. C'est là que je me rends compte que j'ai oublié les autocollants « RAC » pour la seconde équipe. C'est ma collègue qui a préparé le paquetage de pièces et elle n'a pas compris le mot « RAC » écrit à côté du mot « autocollants ».

Je m'installe au soleil, sur le muret, avec vue sur le port. C'est le moment de faire la démo de la « batterie de secours 12V » qui fait partie des nouveaux accessoires. 4 ou 5 heures d'autonomie, ça devrait suffire... Le gros de la discussion porte sur l'éventuelle modification de la ZR14. A cause d'un éboulement en novembre 2019, entre Monti et Sospel, la circulation est difficile sur le routier. Il me semble impossible de faire passer la « caravane » du RMCH par là, et donc le départ de la ZR14 sera sûrement déplacé. Donc j'explique les manipulations à faire suivant, cas simple, si le départ est « plus loin sur la ZR », ou si le départ est sur la route de L'Escarène, ce qui me semble plus compliqué pour l'ACM. Et pourtant...

Cette année, j'ai la chance d'avoir un parking pour ma C4, prêté par un client, sur le port. Merci encore Jean-Marc ! C'est tout près de l'hôtel de Paris, un des palaces de Monaco où je retrouve Bruno, ainsi que Alain et Serge qui nous suivent, cette année encore. Comme ils suivaient Bruno quand ils étaient jeunes.



Je suis toujours aussi mal à l'aise dans ces hôtels dont la débauche de luxe atteint son summum dans la salle de bain. Rien que la savonnette "usage unique" (siglée d'un grand créateur de parfum) me ferait bien une semaine de savonnage...

Vendredi 31 janvier :

J'apprécie tout de même les petits déjeunés dans les palaces. Je sais que la fin de la matinée va être chargée, donc je mange comme si je devais sauter le repas de midi.

Et le matin, la vue sur le "Rocher" :



On se serait cru au printemps !

Pour une fois que le mot printemps n'est pas associé avec plaisir...

Un dernier petit détail à voir sur la R5 : branchement du cadenceur sur l'intercom. Comme cela on aura les indications sonores (bip pour plus vite/bup pour moins vite) dans les casques type « mickey ». Ce sont des casques audio uniquement. Ce ne sont pas des casques de protection, ce qui est interdit par le code de la route, tout le rallye étant couru sur route ouverte. Ca nous fait comme de grosses oreilles noires. D'où le nom. Cette R5 est une véritable auto de course et sans casque, il faudrait crier fort et on se fatiguerait vite.



En fin de matinée, comme la veille, distribution des dernières pièces aux clients, formations, explications pour la ZR14. Entre ceux qui arrivent tard, qui ont leurs vérifications avant, ou après, c'est un peu en continu jusqu'à 15h, l'heure de nos vérification. Et effectivement, je n'ai pas eu le temps de manger.

Aux contrôles, pas de soucis pour la R5, révisée « aux petits oignons » par 2B Auto-Sport (Chambéry), merci à eux. J'ai laissé à Alain et Serge le soin de poser les autocollants. Dès que j'y touche, ça fait « pschitt » (plein de bulles !).

On croise Kenjiro SHINOZUKA. Le salut entre les deux anciens vainqueurs du « dakar », dégage un impressionnant respect mutuel. A l'occasion des longues liaisons, Bruno me racontera quelques anecdotes sur ce fameux Rallye-Raid. L'assistance des Datsun et Toyota japonaises est assurée par un groupe d'étudiants en mécanique toujours aussi enthousiastes, on les remarque de loin avec leurs vestes jaunes...



La fin de journée passe à vitesse supersonique, comme d'habitude et on se retrouve à l'heure de la collation d'avant départ. J'y arrive en retard, comme d'habitude, bien décidé à me mettre un bon bol de soupe dans l'estomac. Horreur ! Pas de soupe. « La semaine prochaine... » me promet le serveur. Donc je pourrai donc attaquer le Turini avec une bonne soupe dans l'estomac. Je me rabats sur quelques bricoles et du Coca. J'en bois une ou deux fois par an... et c'est à Monaco.



Je crois déjà entendre la R5 qui tourne et Bruno qui se demande quand je vais arriver. Même si on a un minimum de matériel à installer, il vaut mieux le faire avant de partir en vrac ! Pour respecter le nouveau règlement (2 appareils maximum installés sur le tableau de bord) on a décidé de monter le cadenceur RR420 à droite, bien en face moi, en fixe. Ensuite, on alterne entre le GPS de navigation Garmin pour les liaisons et l'afficheur pilote RP380 + mon smartphone à la main (navigation et annonce des virages) pour les ZR. En effet, ce qui est tenu à la main n'est pas compté. Pour ce qui est ventousé au pare-brise, c'est un peu flou, donc on fait comme si c'était compté dans les deux instruments.



20h18 : Le podium de départ.



C'est parti pour une longue nuit de liaison vers Courthézon :



Le tracé est loin d'être direct pour que la durée de roulage soit à peu près équivalente aux autres concentrations. Il est tout de même un peu plus court, ce qui nous laisse espérer de pouvoir dormir un peu à Orange.

L'émotion est toujours aussi forte ! Et les premières rues de Monaco me demandent toujours autant de concentration, même si je commence à connaître un peu le quartier du Casino. Pour l'e-rallye 2019, on a tourné un peu plus dans ce secteur que du côté du port. Mais j'arrive quand même à rater un carrefour à gauche. Mon vieux GPS Garmin n'est pas trop à l'aise dans ces canyons urbains. Il semble manquer de sensibilité de réception des satellites par moments, ce sera son dernier rallye...

La sortie de Monaco se passe bien. L'autoroute A8 puis la vallée du Var puis Puget Theniers par la vallée. Un petit pincement en passant devant l'arrêt de bus où notre rallye 2017 s'était

arrêté, une bielle de la belle Escort de Dominique en vrac. Et même un peu plus au démontage. Dommage, vu comme ça s'est déroulé cette année, on avait une belle main pour jouer dans le top du classement.

Le premier secteur nous amène au CH de Saint André-les-Alpes sans faire le détour par la Colle Saint-Michel, des éboulements barrent la route. Cette année le CH de Saint André-les-Alpes est un peu animé, avec une buvette et de la lumière. Un net progrès par rapport à l'année dernière. Cela ajouté à l'excitation du rallye, pas question de fermer un œil. Je fais la tournée des clients qui utilisent mon itinéraire sur Garmin pour bien expliquer le principe du départ car je me suis rendu compte que certains départs de CH ne sont pas aussi facile à lancer que prévu sur le GPS.

Samedi 1er février :

00h18 : on repart pour la plus longue liaison du rallye : 454 km de boucles entre les Alpes de Hautes Provence et le Vaucluse. Plus longue que l'an dernier. On va passer la nuit à rouler. Comme l'an dernier, on a réservé une chambre à l'hôtel IBIS d'Orange, tout prêt du CH de Courthézon. On espère que les CP seront ouverts avant l'heure indiquée sur l'itinéraire officiel, si non, l'avance qu'on espère accumuler pour dormir un peu à Orange sera perdu à attendre l'ouverture des CP.

La route se passe sans soucis. J'en oublie la petite galère à décoder l'itinéraire qui n'était pas très clair sur les premiers km jusqu'à Draguignan. On fait une pause « originale » sur les pentes du mont Ventoux : interview téléphonique en direct de Bruno sur France Bleu Isère ! J'en profite pour aller me dégourdir les jambes... et la vessie bien sûr ! La nuit va bientôt commencer à s'évaporer mais la fatigue nous gagne. Encore une centaine de km avant Courthézon et sa vraie pause avec fermeture des yeux...

Les CP sont déjà ouverts lorsqu'on arrive, on en regrette de ne pas avoir roulé un peu plus fort. L'hôtel se précise... pour une bonne sieste réparatrice ! Et le buffet qui suit fait du bien aussi. Il est presque midi mais on reste en mode « petit dej' ».

On file au CH de Courthézon, à la salle polyvalente. Très bien car il pleuviote un peu. On se refait une boisson chaude... la journée va encore être longue jusqu'à Valence...

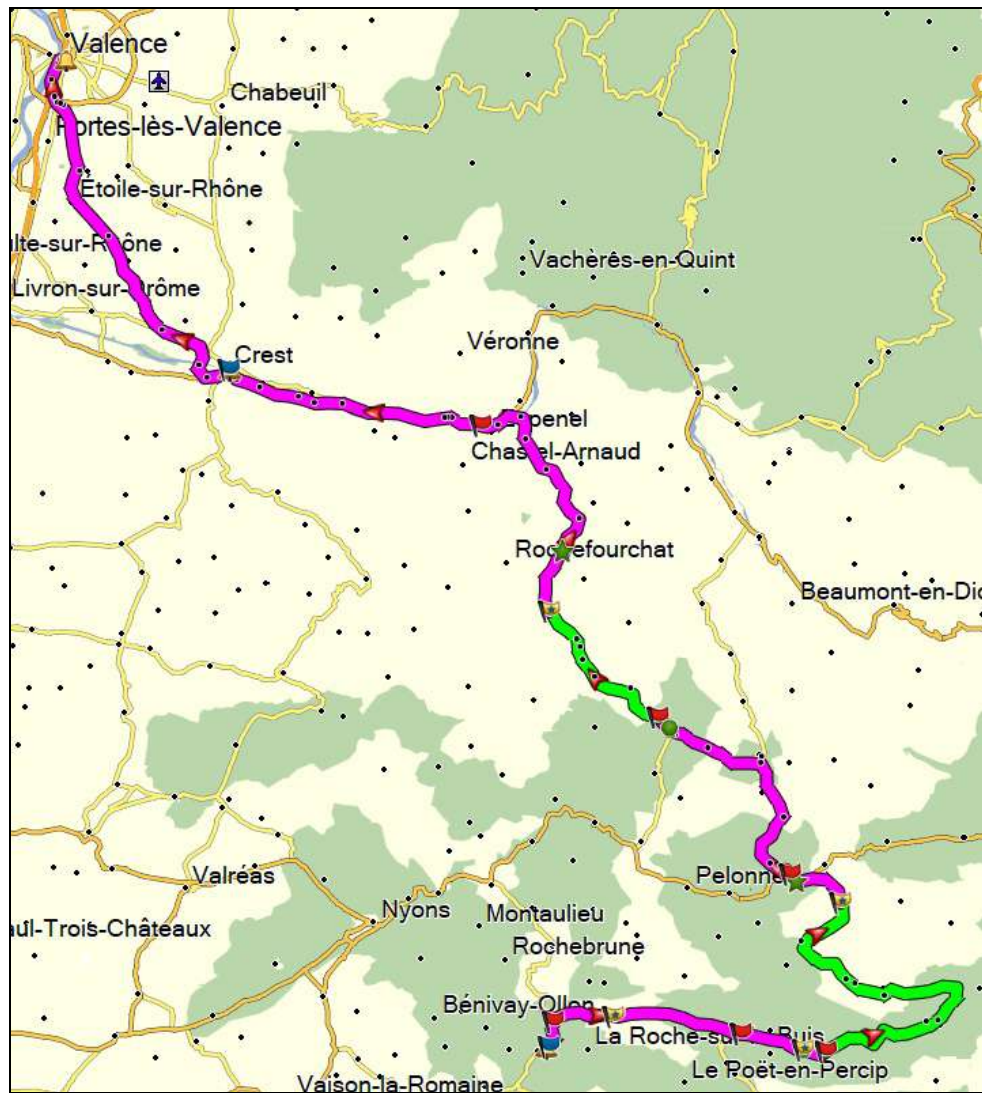
12h37 : courte liaison vers Buis les Baronnies avec tout de même un CP à Vaison la Romaine, place **François CEVERT** ! Une des rares places, rue ou avenue de France à rendre hommage à ce pilote décédé lors des essais du dernier GP Formule 1 de 1973. Son surnom était « Le Prince » et c'était le meilleur pilote français de cette époque en F1 ou endurance (chez Matra Simca). La saison 1974 devait être celle de sa consécration en F1, son mentor chez Tyrrell, Jackie Stewart devant lui laisser, en fin de saison 1973, sa place de leader de l'équipe, après son dernier sacre de champion du monde. Je n'en ai pas de souvenir, j'avais 5 ans lors de sa mort. Je remercie la ville de Vaison la Romaine pour le nom de la place ainsi que l'ASA Vaisonnaise d'avoir placé le CP sur cette place. Cela m'a permis de combler une lacune dans mes connaissances en matière de courses automobiles !



14h20 : CH d'installation du Tripy à Buis les Baronnies. Le pare-brise de la R5 étant chauffant (avec une fine trame de fils électriques) on se pose des questions pour l'installation du Tripy à sa place habituelle, en haut à droite du pare-brise. Le patron de Tripy n'étant pas là pour nous renseigner, on préfère ne pas prendre de risque et on le colle sur la vitre latérale arrière droite. Et j'ajoute le récepteur GPS de mon cadenceur à côté. Pas trop près mais dans les mêmes conditions de réception, histoire que les deux appareils puissent obtenir des résultats les plus proches possible, au dessus du 2B :



14h50 : CH de sortie de Buis les Baronnies pour la fin de la première étape :



Maintenant, on a tout ce qu'il faut pour en découdre, le rallye est lancé « pour de bon »... On attaque la liaison de 156 km et 4h qui va nous amener à Crest, en parcourant les deux premières Spéciales de Régularité (SR).

On zappe la zone d'étalonnage à la sortie de la ville. Notre voiture n'a pas de capteur de vitesse sur roue, donc pas besoin d'étalonnage. Cela fait une « prise de tête » de moins lorsque l'on change de pneus (dimensions différentes = étalonnages différents) et surtout des risques d'erreur. Le GPS est étalonné d'après mes relevés des reconnaissances.

Nos routes traversent le parc naturel régional des Baronnies provençales et quelques km avant la première SR du rallye, on teste notre matériel sur la zone de test que j'ai préparée pour tous les clients. Tout se passe bien, on peut se présenter au départ de la SR. L'an dernier la première SR comportait une erreur de mesure dans l'itinéraire fourni par l'ACM. Le tracé étant presque identique cette année, on attaque cette SR avec un peu d'appréhension. Pendant la préparation du rallye, on a particulièrement soigné les calculs de cette spéciale, en comparant les relevés de différents concurrents. Malgré quelques différences plus ou moins sensibles, je suis resté sur mes relevés personnels.

Les concurrents des différentes catégories d'âges de véhicule sont mélangés sur cette première étape, car c'est la fin de la concentration et l'ordre de passage se fait selon les villes de départ :

- REIMS
- GLASGOW
- BAD HOMBURG
- MILAN
- ATHENES
- BARCELONE
- MONTE - CARLO

On passe donc les derniers. Mais les premiers de Monte-Carlo (vitesse moyenne haute) s'élancent derrière les derniers de Barcelone (vitesse moyenne et basse), et sur une spéciale aussi longue, les différences de vitesse moyenne poserait des problèmes de concurrents ayant à se doubler. C'est pourquoi les vitesses moyennes sont identiques pour tous les concurrents durant la première étape.

15h26 : c'est parti pour la première spéciale à **47.1 km/h** !



Cette année, sans neige, cette spéciale ne présente pas trop de difficultés. Elle est très longue et comporte plusieurs secteurs sans aucun pilotage et là, la difficulté consiste à rester concentré sur la régularité.

Le col de Perty est monté sans difficulté. C'est majoritairement une succession d'épingles et de lignes droites. La R5 est suffisamment puissante pour reprendre très rapidement le retard après chaque épingle. La descente est plus délicate mais, sans neige, pas de soucis. En bas du col on prend le « rapaillou » à gauche avant d'arriver à Laborel :



Il y a un peu de spectateurs. A la suite de cette chicane, et avec la forte pente, on prend un peu de retard, bien sûr, mais pas plus de 3.5 secondes. C'est là qu'on aura le plus de retard de toute la spéciale. Ce point excepté, jamais plus de 2 secondes. Une auto performante avec un top pilote...

Les routes ne sont pas trop étroites et la moyenne assez faible (pour notre catégorie d'auto), donc on n'est pas tenté de couper les virages à gauche

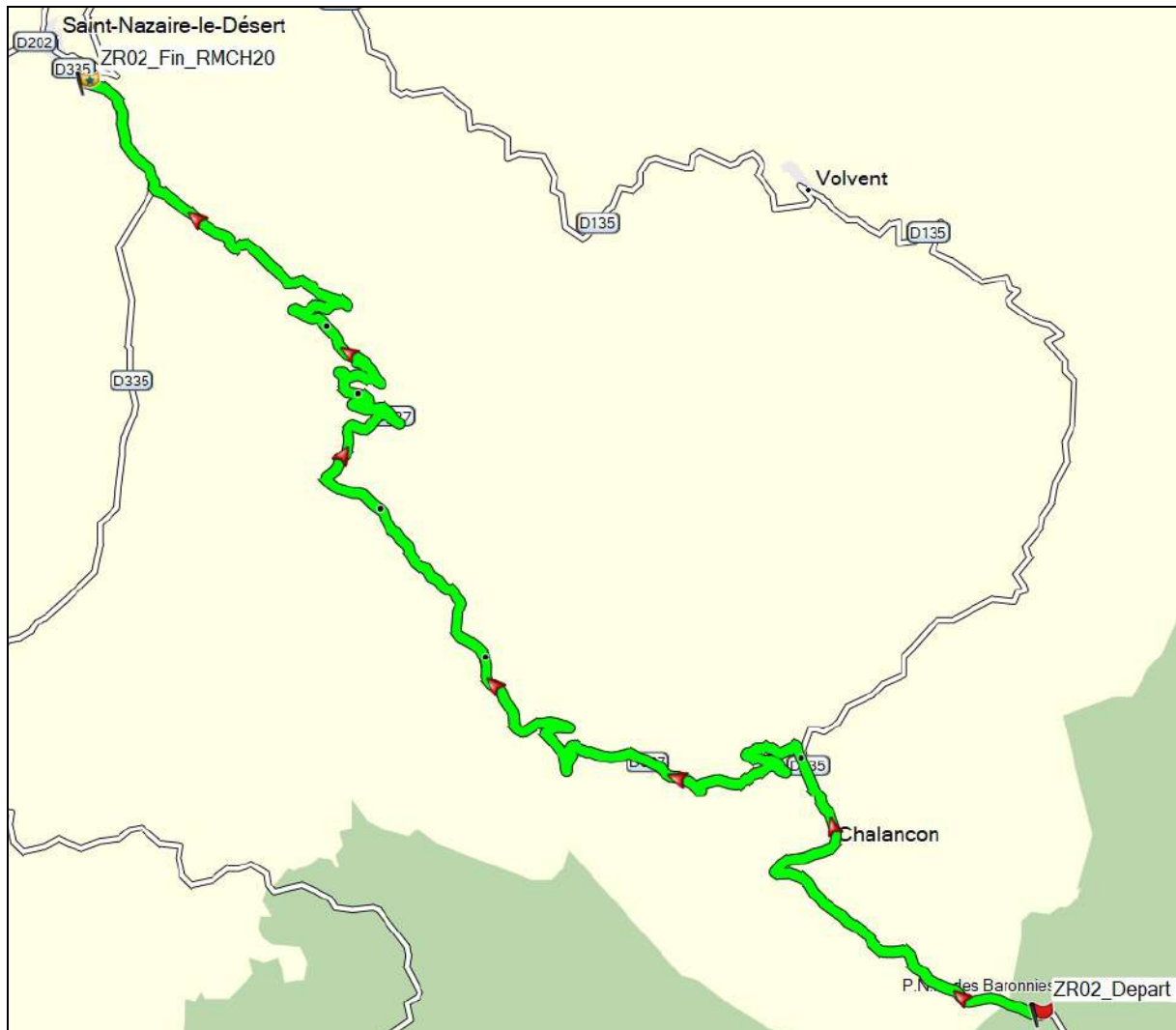
Sur les 24 points de contrôle de cette SR, je n'enregistre jamais plus de 0.3 seconde d'avance ou de retard. Avec les légères différences de mesures avec l'ACM et les petites imprécisions de chronométrage, cela nous donne très peu de pénalités : 4 fois une seconde d'avance et 2 fois une seconde de retard, soit 60 points, ce qui nous classe 5ème ex aequo. La spéciale qui nous chagrinait tant s'est finalement bien passée. En dépassant les plus folles espérances : les 30 premières places sont occupées par des clients CRISARTECH.

Karolis RAISYS et Ilya ZAKMANS remportent la SR avec leur Jaguar XK 150 coupé de 1958 avec 40 points de pénalité. Ils confirment leurs bons résultats de l'an dernier (4ème et premiers en moyennes basses). Derrière, on trouve un équipage en moyennes intermédiaire puis cinq équipages en moyenne haute, avec des écarts faibles :

- Rudolf HOFMANN et Axel WEINAND (Alfa Romeo Giulia Super de 1965), 50 points,
- Firmin BOUR / Laurent CARRION (Alpine Renault A310 4cyl. de 1974), 50 points. Ils étaient en tête du rallye en 2018, après l'étape de l'Ardèche, mais ont dû abandonner, suite problème de boîte de vitesse,
- Daniele PERFETTI et Ronnie KESSEL (Lancia Stratos de 1975), 50 points. Ce furent les vainqueurs de l'édition 2016 (mais en Alpine A110),
- Stéphane VOUILLON et David SIEUR (Porsche 911 S 2.2 de 1971), 60 points, 8ème du général l'an dernier.

On enchaîne sur une petite liaison d'une trentaine de km pour rallier La Motte Chalencon.

17h09 : on démarre la seconde spéciale à **46.9 km/h** de moyenne avec une lumière déclinante :



« La Motte Chalencon - Saint Nazaire le Désert » est un grand classique du Monte-Carlo Historique. Ces dernières années, on la parcourt même une fois dans chaque sens dans différentes variantes. Celle qui nous intéresse aujourd'hui est la variante la plus « sportive », passant par les cols de Croix, Chamauche et surtout Planlara, la partie la plus technique (avec double épingle) étant abordée en descente.

Le début de cette spéciale est facile à cette vitesse. Il faut tout de même redoubler d'attention dans le hameau de Chalencon car la limitation est de 30 km/h, et comme le rallye se déroule sur route ouverte, il faut respecter scrupuleusement les limitations, particulièrement dans les SR.



La zone limitée est assez courte et le retard monte à 5.6 s. mais on sait qu'on a 1 km pour rattraper après la sortie du hameau : neutralisation du panneau d'entrée jusqu'à 1 km après le panneau de sortie). Mais il ne faut pas trop trainer car on va enchaîner avec le col de Croix.

Le passage taillé dans la roche, le « pas de l'échelle », très apprécié des photographes est donc pris en mode « attaque » et en 250 m. le retard est repris. Quelle santé cette R5... aux mains de Bruno, c'est une fameuse « arme ». De bon augure pour la suite...



Le Col de Croix, prestement avalé, on prend un poil de retard dans un « gauche moyen sur épingle droite » mais les contrôles étaient un peu avant, vers le haut du col.



La fameuse double épingle du col de Planlara nous fait prendre à peine 3 secondes. Il y avait un contrôle... mais un peu avant.



Comme dans la ZR1, les contrôles sont éloignés des difficultés pour ne pas pénaliser les « petites » autos qui ont la même vitesse moyenne à tenir que les « grosses ».

Au final, on prend 40 points, une fois 1 seconde de retard et 3 fois 1 seconde d'avance. Cela nous place 9ème ex aequo.

Devant, on trouve Christian BONNET et Eléna SOLOMATINA (Alfa Romeo Giulietta TI de 1961), en moyenne basse, 20 points, ex aequo avec les grands spécialistes de la régularité, mais souvent trahis par la mécanique sur ce rallye, Jean-Luc GEORGE et Michel PERIN (Ford Escort RS2000 MkII de 1979).

Puis, avec 30 points :

- Karolis RAISYS et Ilya ZAKMANS, ce qui conforte leur place de leaders provisoires du rallye,
- Michel BADOSA et Mogens REIDL (Renault 8 de 1969), les tenants du titre,
- Gianmario FONTANELLA et Stefano SCRIVANI (Fiat 128 Rally de 1971), troisièmes en 2017,
- Damien et Marguerite ANCELLIN (Citroën DS 23 de 1972),
- Christophe et Anne BAILLET (Ford Escort 2000 MkII de 1977), treizièmes l'an dernier, et multiples vainqueurs du Tour de Corse Historique,
- Cristian VARTACI-ACONI et Dorin LUPU (Ford Escort 2000 MkII de 1979).

On continue par une liaison de 40 km vers Crest et sa place du Champ de Mars.

Le classement à l'issue de cette étape de concentration s'établit alors comme suit :

Pos	Nr	Driver and Co-Driver	Grp	Vehicle	Year	SR points
1	301	RAISYS Karolis (LTU) / ZAKMANS Ilya (LVA)	I	Jaguar XK 150 coupé	1958	70
2	245	HOFMANN Rudolf (DEU) / WEINAND Axel (DEU)	II	Alfa Romeo Giulia Super	1965	90
3	3	PERFETTI Daniele (CHE) / KESSEL Ronnie (CHE)	IV	Lancia Stratos	1975	90
4	77	BOUR Firmin (FRA) / CARRION Laurent (FRA)	IV	Alpine Renault A310	1974	100
5	38	SABY Bruno (FRA) / MARQUES Christophe (FRA)	IV	Renault 5 Alpine	1977	100
6	46	GEORGE Jean-Luc (CHE) / PERIN Michel (FRA)	IV	Ford Escort RS2000 MkII	1979	100
7	6	VOUILLON Stéphane (FRA) / SIEUR David (FRA)	III	Porsche 911 S 2.2	1971	110
8	20	BAILLET Christophe (FRA) / BAILLET Anne (FRA)	IV	Ford Escort 2000 MkII	1977	110
9	39	PERROUD Pascal (FRA) / ALLAIS Guillaume (FRA)	IV	Volkswagen Golf GTI	1979	110
10	233	POSTAWKA Stanislaw (POL) / POSTAWKA Andrzej (POL)	IV	Zastava 1100	1979	110
11	127	WOHLENBERG Karsten (DEU) / THIELE Klaus (DEU)	IV	Lancia Beta coupé 2000	1978	120
12	25	FERNANDEZ COSIN Rafael (ESP) / MARTINEZ-HUARTE Julien (ESP)	III	Lancia Fulvia HF 1.6	1970	130
13	62	ANCELLIN Damien (FRA) / ANCELLIN Marguerite (FRA)	IV	Citroën DS 23	1972	130
14	155	DEUTSCHBAUER Christian (AUT) / HEGENBART Gerald (AUT)	IV	Datsun 240Z	1973	130
15	90	ABRIAL François (FRA) / ABRIAL Cécile (FRA)	IV	BMW 320	1976	130
16	12	COPPOLA Jean-Pierre (FRA) / BOULANGER Christian (FRA)	III	Alpine Renault A110 1600 S	1970	150
17	165	POHLEMANN Jörg (DEU) / SCHWALIE Andreas (DEU)	IV	Porsche 924	1976	150
18	104	RENAUDIN Stéphane (FRA) / PASTUREAU Lionel (FRA)	IV	Volkswagen Golf GTI	1978	150
19	66	MALLEN Eric (FRA) / METIFFIOT Franck (FRA)	IV	Volkswagen Golf GTI	1979	150
20	260	BRU Christophe (FRA) / LAFITEDUPONT Bernard (FRA)	III	Lancia Fulvia Coupe 1.3 S	1970	160

Je suis très satisfait de voir qu'un grand nombre de clients sont devant (les 28 premiers !), et coté classement par équipe, les 5 premiers de l'équipe CRISARTECH sont dans les 7 premiers du classement !...



Mais il manque Dominique LARROQUE et Patrick MONASSIER : ils ont eu des soucis avec l'alternateur de leur Escort RS2000 en début de ZR1, ont dû s'arrêter et « ont pris cher » (plus de 16 000 points, c'était une des ZR les plus longues). On se retrouve dans un bistrot de Crest et je suis réellement peiné pour eux.

Il manque aussi Michel BADOSA et Mogens REIDL. Ils ont tenté un petit coup de « poker » dans la première SR, mais cela n'a pas marché et ils ont pris 380 points.

On nous fait attendre que la voie soit libre pour l'entrée des premiers dans Valence. Cette année, ce ne sont pas les « gilets jaunes » mais une « décision administrative » et il a fallu tout de même décaler le timing du rallye d'une bonne heure.

On termine par une dernière liaison de 31 km dans une partie plane de la vallée du Rhone.



Au bilan, **une première étape sans aucun souci**, ni mécanique ni sportif. Pourvu que cela dure...

Je traîne un peu à la réception sous la tente de l'ACM sur Champ de Mars. Tellement de monde à voir... Et ce soir, pas de boulot pour le copilote, l'ACM ne nous a pas encore donné l'itinéraire du dernier jour et pour l'analyse de cette journée : et bien... rien non plus, on frise la perfection...

Dimanche 2 février :

Le rallye de Monte-Carlo Historique c'est une course étalée sur 6 jours et il faut aussi gérer le repos. Pas facile avec autant d'adrénaline !

Autant, effectuer la concentration dans les derniers, comme c'est notre cas, peut présenter des avantages en ayant quelques informations sur la façon dont c'est passé la course des premiers, autant coté récupération, ce n'est pas le top. En effet, dimanche matin, on repart de Valence dans les premiers...



J'expédie un peu le petit déjeuner, ça me fait mal au cœur, de toutes façons, ils n'avaient pas de soupe non plus.

C'est pour arriver un peu plus tôt au parc et pouvoir saluer les premiers à s'élancer et en particulier Walter ROHRL et Christian GEISTDORFER. Ils participent avec une belle Porsche 911 SC de 1979. Christian m'a acheté un cadenceur sur les conseils d'un membre de l'équipe HRRT (merci Karsten !).



Leur première étape n'a pas été au niveau de leurs espérances. Ils ont quelques secondes de retard à chaque point de contrôle. Un tel équipage n'arrivant pas à tenir la moyenne ? Vaste blague. On aurait plutôt pensé qu'ils seraient en avance, Walter n'écoutant pas le cadenceur mais plutôt les démangeaisons de son pied droit ! Mais non, ce sont des compétiteurs avant tout et Christian n'avait pas compris le principe de base du RR420 : il faut que tout soit éteint pour être bien ! Je leur répète plusieurs fois et vois l'expression abasourdie de Walter...

Sur la vidéo de l'ACM, on peut voir pendant la SR1 que le cadenceur est « tout dans le vert », avec configuration inversée qui indique du retard :

<https://acm.mc/ed/rallye-monte-carlo-historique/en-route-avec-walter-rohrl/>



Je rejoins Bruno au parc fermé. On aurait dut être regroupé par équipes, mais le premier jour, ça semblait un peu compliqué. Je trouve un groupe de commissaires de l'ACM presque prêts à démonter la R5. On n'a pas vraiment compris ce qui les a poussé à venir prendre des photos de mon repose-pied et à discuter un peu fort (en Italien, c'est peut-être pour cela qu'on n'a pas tout compris). Mais toujours est-il que pour venir fouiner à cette heure sous le tableau de bord, et prendre des photos, ils devaient avoir une bonne raison. Ils cherchaient des durites d'essence, soi-disant non-conformes. Sauf que la voiture est conforme à la préparation de l'époque et à l'esprit du rallye. Plainte non officielle ? Dénonciation ? Ils finiront par se lasser et nous laisser partir. Mais cela nous laisse l'impression de partir avec une cible dans le dos...

7h04 : direction l'Ardèche...

L'étape ardéchoise de l'an dernier ayant été presque entièrement annulée à cause de la neige, on retrouve les mêmes SR. Avec tout de même une petite subtilité : avec un étalonnage identique à celui de l'an dernier, on a des distances différentes dans l'itinéraire ! Et les mesures de cette année sont plus longues le matin et plus courtes l'après-midi. Assez difficile à comprendre... Mais avec le recul, de mauvaise augure...

D'années en années les mesures données dans les itinéraires sont de plus en plus floues. En effet, une zone d'étalonnage d'environ 5 km mesurée avec une précision de 10 m. donne une erreur possible de 100 m. sur une SR de 50 km soit environ 7 secondes d'erreur potentielle. Cette imprécision était traditionnellement levée avec les distances exactes (à 10 mètres près) des SR qui permettaient de connaître les longueurs avec une assez bonne précision. Mais depuis l'an dernier elles ne sont plus données. On a une distance précise donnée à partir d'un point (généralement un croisement) situé avant le départ (de quelques dizaines de mètres à quelques km) jusqu'à un point situé après l'arrivée (idem de quelques dizaines de mètres à quelques km). L'imprécision a encore augmenté cette année avec des distances données en référence à des points de plus en plus loin des départs et des arrivées.

On commence par une liaison de 42 km vers Le Moulinon. Cette route est réputée pour ses traversées de villages, ses changements incessants de limitation de vitesse et pour ... ses radars. Fixes et mobiles.

Dans la montée vers le départ, il y a toujours un peu d'attente, et beaucoup de monde dont quelques RAC'men (membres de l'excellent forum Racing Auto Classic).

8h16 : départ de la SR « La Croze-Antraigues sur Volane » à 47.2 km/h.



Cette spéciale est une des rares où il faut partir fort pour arriver à reprendre le retard du départ avant la fin du premier km neutralisé. Ca monte, ça tourne et c'est souvent gras quand ce n'est pas gelé (pour les premiers), c'est pas très large et on est sur route ouverte, donc ce départ est toujours « chaud ». D'ailleurs, on s'était fait piéger avec Dominique en 2017, on avait mis plusieurs km avant de revenir « à 0 ».

L'an dernier avec la R8G et une vitesse réduite à 45 km/h (à cause de la neige plus loin dans la SR) on a mis 430 m., juste avant la première épingle gauche. On avait même pris un peu d'avance avant d'arriver au km ! Bonne idée car on arrive sur bel enchainement !



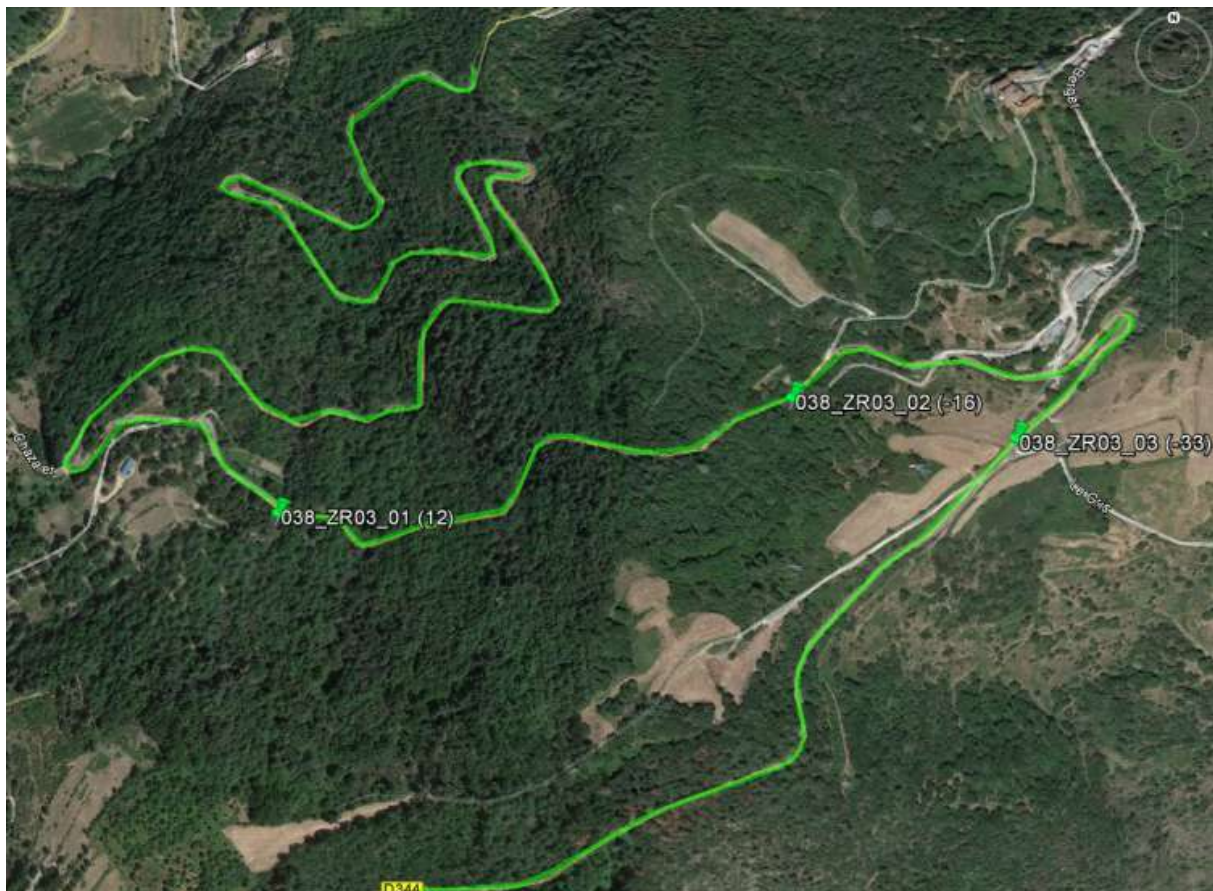
Cette année, il nous a fallu 780 m. ! Et on n'a pas pu prendre d'avance avant ce passage, le plus technique de la SR. 2 km/h de moyenne de différence seulement mais quelle différence dans l'auto !



23ème Rallye Monte Carlo Historique le 2 février 2020 © LFDv

On roule bien, on n'accumule jamais vraiment de retard. Juste une alerte : au croisement de Saint Andéol de Vals, Bruno ne comprends pas assez tôt « à droite » et on est obligé de faire demi-tour au frein à main sur le parking en face, au milieu des voitures. J'ai du l'annoncer trop tard. J'ai un peu retardé l'annonce car il y a une ruelle juste avant et si on s'était engagé là-de dedans, on aurait perdu surement plus de temps. Rien de catastrophique, c'est assez roulant à la sortie du village et on a, là aussi 1 km pour rattraper le retard.

Le premier point de contrôle est au km 2, lorsque « ça se calme un peu » :



(entre parenthèses l'avance en négatif ou le retard en positif en centième de seconde)

A tous les points de contrôle, on a maximum 3 dixième d'avance ou de retard, sauf le 22ème : un grand gauche « qui ouvre », on a du se laisser emporter par l'ouverture qui incite toujours à accélérer : 6 dixièmes d'avance !



Et pourtant, au chronométrage, on prend une, puis deux et **même 3 secondes de retard à tous les points de contrôle**. J'ai calculé un écart de presque 1.7 seconde en moyenne. Incompréhensible. J'ai tout vérifié. Le point de départ, la synchro de l'horloge... Sur le 25ème point de contrôle, tout le monde prend autour de 5 secondes de retard. Une difficulté ? Non, même pas, on passe avec 3 dixièmes de retard. C'est la distance du point qui doit être fausse.



Dans notre cas, on constate un retard « de base » au début de SR qui augmente, comme si on avait un mauvais étalonnage. Et pourtant, c'est sur cette SR que j'ai étalonné mon système lors des premières recos. Donc si on ne devait être bien que sur une SR de tout le rallye, ce devrait être celle là ! Entre la fin de la SR à Antraigues et le premier point de distance donné dans l'itinéraire (entrée de Vals-les-Bains), on a environ 6 km de liaison. Ce « flou » doit expliquer cela.

Au total on prend 490 points, soit 330 de plus que les premiers. Cela nous fait tomber à la 14ème place ex aequo.

Le podium de la SR3 s'établit comme suit :

- 1 : Juan Carlos ZORRILLA-HIERRO (ESP) et Marcos GUTIERREZ-DOMINGUEZ (ESP) en Volkswagen Golf GTI de 1978 : 160 points. Marcos a terminé 14ème en 2018, copilote d'Alvaro OCHAGAVIAS TEMINO (ESP),
- 2 : Henrik BJERREGAARD (DNK) et Jaromir SVEC (CZE) en Ford Escort RS2000 MkII de 1979 : 170 points. Henrik a terminé 109ème l'an dernier, copiloté par Kristian JORGENSEN (DNK) et ce même équipage 64ème en 2018, 108ème en 2017, copiloté par Antonios LYGAKIS (MC),
- 3 : Ludovic BINCAZ et Frédéric PAYAN en Morris Mini Cooper S de 1965 : 190 points. Ils ont terminé 32 en 2019 et 88ème en 2018.



Quelques favoris limitent la casse :

- Massimo CANELLA et Nicolas ARENA (ITA) en Lancia Fulvia Coupé 1.3 S de 1972 : 240 points,
- Bernard VIALAR et Quentin TAUS en Alpine Renault A110 1600 SC de 1973 : 250 points,
- José LAREPPE et Lieven DAVID (BEL) en Opel Ascona 2000 de 1975 : 280 points,
- Jean-Luc GEORGE (CHE) et Michel PERIN (FRA) en Ford Escort RS2000 MkII de 1979 : 350 points.

Le classement à l'issu de la spéciale est donc :

Après ZR03

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	450	--	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
2	GEORGE Jean-Luc	Ford Escort RS2000 MkII	450	--	--
	PERIN Michel				
3	SAPET Jules	Volkswagen Golf GTI	530	80	--
	SAPET Christophe				
4	VILLAR Yannick	Fiat 128 Coupe	540	90	--
	BOURDIL Vincent				
5	LOENS Philippe	Opel Kadett GTE	540	90	--
	COLLET Daniel				
6	OCHAGAVIAS Alvaro	Porsche 911 T 2.4	550	100	--
	MACHO Manuel				
7	HOFMANN Rudolf	Alfa Romeo Giulia Super	570	120	--
	WEINAND Axel				
8	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	570	120	--
	SVEC Jaromir				
9	CANELLA Massimo	Lancia Fulvia Coupé 1.3 S	580	130	--
	ARENA Nicolas				
10	PERFETTI Daniele	Lancia Stratos	580	130	--
	KESSEL Ronnie				

C'est ce classement qui donnera l'ordre de départ des autos à partir du lendemain et jusqu'à la fin du rallye, mais en respectant les vitesses moyennes respectives :

		MOYENNE HAUTE	
1e	85	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos (ESP) / GUTIERREZ-DOMINGUEZ	Volkswagen Golf GTI
2e	46	GEORGE Jean-Luc (CHE) / PERIN Michel (FRA)	Ford Escort RS2000 MkII
3e	58	SAPET Jules (FRA) / SAPET Christophe (FRA)	Volkswagen Golf GTI
4e	31	LOENS Philippe (FRA) / COLLET Daniel (FRA)	Opel Kadett GTE
5e	95	OCHAGAVIAS Alvaro (ESP) / MACHO Manuel (ESP)	Porsche 911 T 2.4
6e	110	BJERREGAARD Henrik (DNK) / SVEC Jaromir (CZE)	Ford Escort RS2000 MkII
7e	3	PERFETTI Daniele (CHE) / KESSEL Ronnie (CHE)	Lancia Stratos
8e	5	GRANERUD Petter (NOR) / LIE Marianne (NOR)	Ford Escort RS2000 MkII
9e	36	STANEVICS Agris (LVA) / HMIELEVSKIS Uldis (LVA)	Lada 1500 S
10e	127	WOHLENBERG Karsten (DEU) / THIELE Klaus (DEU)	Lancia Beta coupé 2000
11e	77	BOUR Firmin (FRA) / CARRION Laurent (FRA)	Alpine Renault A310
12e	38	SABY Bruno (FRA) / MARQUES Christophe (FRA)	Renault 5 Alpine
13e	66	MALLEN Eric (FRA) / METIFFIOT Franck (FRA)	Volkswagen Golf GTI
14e	155	DEUTSCHBAUER Christian (AUT) / HEGENBART Gerald (AUT)	Datsun 240Z
15e	149	MOSCONI Claudio (CHE) / KELLER Ermanno (CHE)	Lancia Fulvia HF 1.6
16e	131	INDAHL Bjorn Erik (NOR) / KRISTOFFERSEN Kjell (NOR)	Porsche 911 Carrera 3.0
17e	20	BAILLET Christophe (FRA) / BAILLET Anne (FRA)	Ford Escort 2000 MkII
18e	15	KUSSMAUL Roland (DEU) / LIVANOS Peter (GRC)	Porsche 911
19e	39	PERROUD Pascal (FRA) / ALLAIS Guillaume (FRA)	Volkswagen Golf GTI
20e	128	HINDSGAUL Lars (DNK) / PAGH Arne (DNK)	Fiat 128 Coupé

MOYENNE INTERMEDIAIRE			
1e	262	VILLAR Yannick (FRA) / BOURDIL Vincent (FRA)	Fiat 128 Coupe
2e	245	HOFMANN Rudolf (DEU) / WEINAND Axel (DEU)	Alfa Romeo Giulia Super
3e	241	CANELLA Massimo (ITA) / ARENA Nicolas (ITA)	Lancia Fulvia Coupé 1.3 S
4e	265	HEMMERLE GOLLUST Barbara (LIE) / LAURENT Elisa-Noémie	Alfa Romeo Alfa Sud TI
5e	233	POSTAWKA Stanislaw (POL) / POSTAWKA Andrzej (POL)	Zastava 1100
6e	260	BRU Christophe (FRA) / LAFITEDUPONT Bernard (FRA)	Lancia Fulvia Coupe 1.3 S
7e	243	FONTANELLA Gianmario (ITA) / SCRIVANI Stefano (ITA)	Fiat 128 Rally
8e	240	PIERER Gert (AUT) / MEIERER Gunter (DEU)	Volvo 122 S
9e	256	VASILYEV Alexey (RUS) / ZHILTSOV Konstantin (RUS)	Volga M21
10e	274	BRAYARD Patrick (FRA) / DEBAUD Hervé (FRA)	Austin Mini Cooper S
11e	244	SCHIMITZEK Kurt (AUT) / SCHULZ Rudolf (AUT)	Lancia Fulvia Coupe 1.3 S
12e	236	BADOSA Michel (FRA) / REIDL Mogens (DNK)	Renault 8
13e	246	KLEPPE Torgjer (NOR) / THUNE Ingrid (NOR)	Renault 8 Gordini
14e	251	GIUGNI Alexia (ITA) / BIAGI Cristina (ITA)	Alpine Renault A110 1300 G
15e	255	ENZ Claudio (CHE) / SEEBERGER Cristina (CHE)	Autobianchi A112 Abarth
16e	238	PFUNDT Gert (DEU) / JAHN Ernst (DEU)	Mercedes-Benz 220 SE
17e	259	LIBERATORE Francesco (ITA) / CALABRESE Paolo (ITA)	Innocenti Mini Cooper
18e	277	AALTONEN Rauno (FIN) / SYLVAN Hans (SWE)	Austin Mini Cooper S
19e	250	DE ANGELIS Alessio (ITA) / SISTI Sergio (ITA)	Fiat Ritmo 60
20e	237	ZANCHI Piero Lorenzo (ITA) / AGNESE Giovanni (ITA)	Lancia Flavia 1800 Coupe

MOYENNE BASSE			
1e	302	BINCAZ Ludovic (FRA) / PAYAN Frédéric (FRA)	Morris Mini Cooper S
2e	301	RAISYS Karolis (LTU) / ZAKMANS Ilya (LVA)	Jaguar XK 150 coupé
3e	307	BARDOLET CASELLAS Josep Maria (ESP) / ALSINA DOT	Seat 1400 B
4e	306	BONNET Christian (CHE) / SOLOMATINA Eléna (RUS)	Alfa Romeo Giulietta TI
5e	304	MIKELSONS Karlis (LVA) / VUGULS Normunds (LVA)	Jaguar XK 140 coupe
6e	303	SILVASTI Ville (FIN) / SILVASTI Jukka (FIN)	Porsche 356 B
7e	311	CABELLA Emilio (ITA) / CORINTI Massimo (ITA)	Triumph TR3A
8e	305	REGALIA Enrico (ITA) / ASPESI Riccardo (ITA)	Fiat 1100
9e	308	NESSI Ferruccio (CHE) / NESSI Carlo (CHE)	Austin Mini Cooper S
10e	309	DE VARINE Odilon (FRA) / DOMANGE Benoît (FRA)	Austin A35
11e	310	DE VARINE Paul (FRA) / SANTAROSSA Gilles (FRA)	Bond Equipe
12e	312	HURV Gjerulv (NOR) / AUSTAD Baard (NOR)	Saab 93B

Le « point stop » de cette SR est devant « la remise », endroit mythique du Monte-Carlo. Les spectateurs sont nombreux, car ils savent que la plupart des concurrents s'arrêtent et descendent de voiture. Cette année, on a même eu droit à l'accueil de « Super Mamie d'Ardèche » !



Le restaurant tenu pendant 46 ans par Yves Jouanny a été le rendez-vous incontournable des concurrents en recos dans l'Ardèche. Avec une spécialité de tartes aux pommes. Et nous avons, nous aussi fait un arrêt là :



Avec tous ces souvenirs, le RMCH s'y arrête tout les ans pour une tartelette et une rapide visite des salles de restaurant qui sont devenues des musées à la gloire du Monte-Carlo :



Et même le rallye électrique s'y arrête maintenant :



Bon, l'estomac calé à la tartlette (encore merci à Yvette), un bon café « pour la route » et on repart pour une liaison de 28 km vers Burzet. Un peu occupé à faire je-ne-sais-plus-quoi et le GPS de nouveau en vrac (pourtant loin des canyons urbains !) on rate une intersection à gauche. Bruno me fait remarquer que si j'avais un road-book sur les genoux, ça ne serait pas arrivé. Je lui réponds qu'avec un road-book, il faut un trip et si le trip est en panne on n'est pas beaucoup plus avancé pour savoir où tourner. Si, on y arrive, mais il faut s'arrêter à chaque carrefour pour regarder les panneaux.

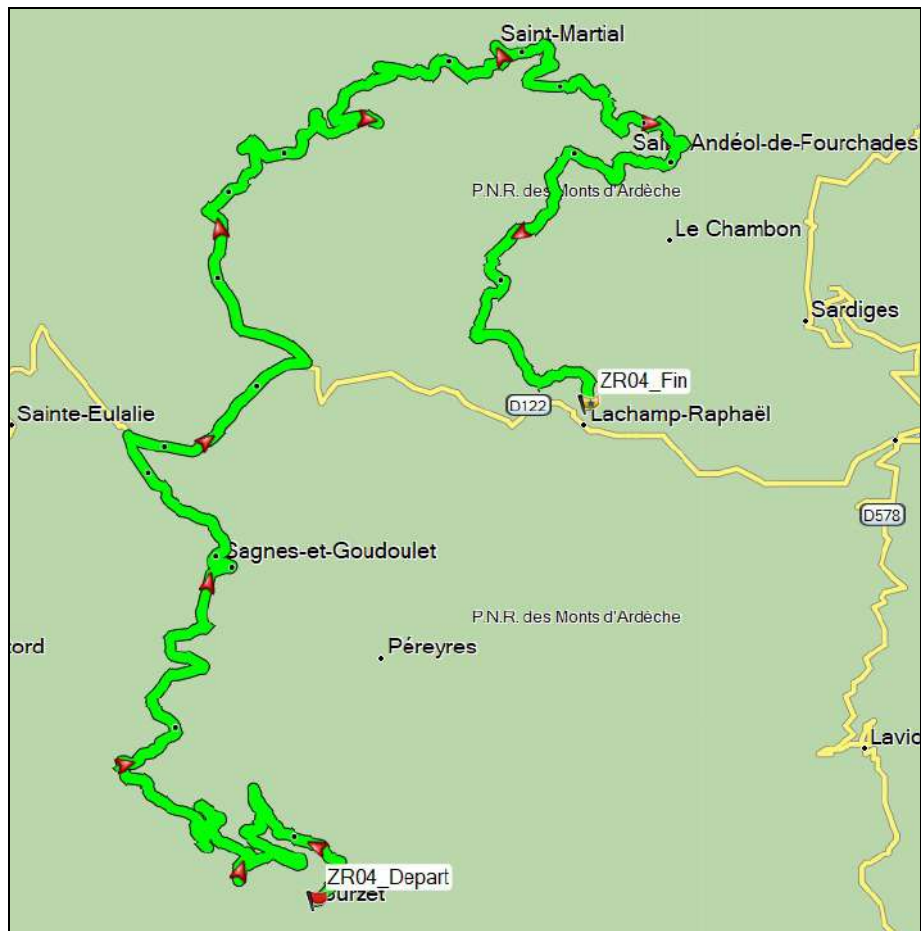
Heum... serais-je un peu de mauvaise foi quand on attaque mon matos et ma technique d'informaticien parachuté dans le baquet de droite ? Bref, faut vraiment que je mette mon vieux Garmin à la retraite.

Arrivée à Burzet. Comme on n'a pas le temps de faire du tourisme, je ressors une photo des recos de 2017 :



Ce serait bien d'y passer quelques temps en vacances... D'ailleurs, comme dans tout un tas de villages que l'on traverse lors des rallyes...

10h31 : départ de la SR « Burzet – Lachamp Raphaël » à 49.2 km/h de moyenne.



Alors, oui, c'est des noms qui font rêver... Col de la Baricaude, Sagnes et Goudoulet, Saint Martial, Col de Joux... mais quand il n'y a pas de neige, on s'y enquique un peu. Les premiers km, ça va, il y a quelques épingles mais après...



Le premier point de contrôle est après 5 km de SR. Au milieu d'une ligne droite donc, ça va. Les autres ne sont pas dans des passages difficiles. En regardant mes enregistrements, je vois un point où on a presque une demi-seconde de retard. Pas facile de rester concentré sur les instruments. Le reste du temps, c'est dans les + ou - 2 dixièmes de seconde.



Mais au classement, qu'est ce qu'on dérouille, à nouveau ! 440 points de pénalité quand les premiers en prennent 100... Si on regarde les favoris, tous prennent des gros points, même ceux qui n'ont pas nos données. Raymond DURAND et Sébastien CHOL 500 points par exemple. Et pour tous, on constate comme dans SR3, une dérive, avec un retard qui augmente au cours de la SR, comme si 300 concurrents étaient mal étalonnés. Cherchez l'erreur...

Certains sont bien calés au départ, et donc limitent les dégâts, mais pour notre part, dès le premier point, on a une seconde de retard qui augmente jusqu'à 4 secondes à la fin. J'ai calculé un écart moyen de presque deux secondes et demi entre mes relevés et les pénalités.

Les vainqueurs de la SR sont :

- Roland KUSSMAUL (DEU) et Peter LIVANOS (GRC) en Porsche 911 de 1965 avec 100 points,
- Torhild HALLRE et sa fille Tine HALLRE (NOR) en Volkswagen 1303 S de 1973 avec 120 points,
- Philippe CORNET DE WAYS RUART et Antoine CORNET DE WAYS RUART (BEL) en Porsche 911 de 1965 avec 130 points.

Là, désolé, je n'ai pas de commentaire à faire.

Et le classement après la spéciale :

Après ZR04

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	KUSSMAUL Roland	Porsche 911	730	--	--
	LIVANOS Peter				
2	SAPET Jules	Volkswagen Golf GTI	740	10	--
	SAPET Christophe				
3	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	770	40	--
	SVEC Jaromir				
4	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	810	80	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
5	GEORGE Jean-Luc	Ford Escort RS2000 MkII	810	80	--
	PERIN Michel				
6	CORNET DE WAYS RUART Philippe	Porsche 911	850	120	--
	CORNET DE WAYS RUART Antoine				
7	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	860	130	--
	PAGH Arne				
8	CANELLA Massimo	Lancia Fulvia Coupé 1.3 S	860	130	--
	ARENA Nicolas				
9	OCHAGAVIAS Alvaro	Porsche 911 T 2.4	860	130	--
	MACHO Manuel				
10	HALLRE Torhild	Volkswagen 1303 S	860	130	--
	HALLRE Tine				

La R5A sombre à la 28ème place...

S'en suit une liaison de 63 km en passant par le col de Mézilhac et Le Cheylard pour rejoindre Saint Agrève. Un parc d'assistance est organisé tout près de la place du marché où est situé le CH.

Un petit coup d'œil à la voiture et on peut aller sur cette fameuse place, un autre rendez-vous incontournables du rallye et toujours beaucoup de spectateurs enthousiastes.



La présidente de l'association « Espoir Isere contre le cancer » nous a rejoints. Elle tient un stand pour récolter des dons et vendre des bonnets à Valence pendant les 3 jours « d'escale » dans la préfecture du département de la Drôme.



On voit encore quelques sourires aux lèvres, on n'a pas du encore avoir les résultats de la SR04 !

13h14 : départ du CH pour une courte liaison de 19 km vers Saint Bonnet-le-Froid.

La route serpente dans des forêts aux arbres assez espacés et on en sort juste avant d'arriver à Saint Bonnet. On commence à voir des voitures garées le long de la route, et dans les prés transformés en parking. C'est « pour nous » tout cela ? Pas possible ? Depuis le départ du rallye, on avait bien noté qu'il y avait plus de monde que l'an dernier. Au départ de Monaco, il y avait un peu de spectateurs alors que l'an dernier, ils étaient rares. En traversant le village de Saint Bonnet, la densité de spectateurs augmente et on doit se frayer un chemin au milieu d'une foule presque dense pour arriver jusqu'au point de départ de la spéciale ! Du jamais vu pour moi (sauf au Rallye du Portugal en octobre 2019) !



13h37 : départ de la SR05 « Saint Bonnet-le-Froid - Saint Bonnet-le-Froid ».



La seule spéciale en boucle du rallye et une des plus faciles... quand il n'y a pas de neige, comme cette année. La vitesse moyenne est donc « au taquet » : 49.9 km/h. La route serpente gentiment entre les forêts de conifères. En épousant assez fidèlement les courbes du terrain. En rallye de vitesse, ça doit être quelque-chose. Mais en régularité, une fois de plus, la difficulté est de rester concentré sur les appareils.



La première partie est globalement en descente. Le nombre de spectateurs dans les prés qui surplombent la route est impressionnant ! Vers le milieu de la spéciale on prend un croisement à droite puis un pont sur le ruisseau de Saint Julien avant de remonter vers le village de Saint-Julien-Molhesabate. Mais quel nom de village improbable ? On passe ensuite vers le « point haut » de la SR avant de redescendre doucement vers l'arrivée, et une nouvelle marée humaine nous attend. On a du mal à garder la moyenne jusqu'au panneau de fin de SR tant il y a de monde sur la route !

La dernière fois qu'on a couru cette SR, c'était en 2016, vu que l'an dernier elle avait été annulée pour cause de neige trop importante. Comme beaucoup, on avait été déçu du résultat, il y avait déjà un décalage de chrono et tout le monde avait pris du retard. Cette année, de même, on a environ 7 dixièmes de retard en moyenne. Sur 11 points de contrôle, on prend 9 fois une seconde de retard et une fois une seconde d'avance, ce qui donne 100 points de pénalité quand les trois premiers en prennent 40. Pire qu'en 2016 !

Les vainqueurs de la SR sont :

- Florian et Jules PICOREAU en Alfa Romeo 2000 GTV de 1971,
- Piotr CISOWSKI (POL) et Natalia CISOWSKA (POL) en Polski Fiat 125P de 1976,
- Henrik BJERREGAARD (DNK) et Jaromir SVEC (CZE) en Ford Escort RS2000 MkII de 1979.

(tous trois avec 40 points)

Le classement à l'issu de cette spéciale devient :

Après ZR05

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	810	--	--
	SVEC Jaromir				
2	SAPET Jules	Volkswagen Golf GTI	840	30	--
	SAPET Christophe				
3	HALLRE Torhild	Volkswagen 1303 S	940	130	--
	HALLRE Tine				
4	CORNET DE WAYS RUART Philippe	Porsche 911	960	150	--
	CORNET DE WAYS RUART Antoine				
5	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	960	150	--
	PAGH Arne				
6	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	970	160	--
	GUTIERREZ- DOMINGUEZ Marcos				
7	GEORGE Jean-Luc	Ford Escort RS2000 MkII	970	160	--
	PERIN Michel				
8	LOENS Philippe	Opel Kadett GTE	980	170	--
	COLLET Daniel				
9	LAREPPE José	Opel Ascona 2000	1010	200	--
	DAVID Lieven				
10	GRANERUD Petter	Ford Escort RS2000 MkII	1020	210	--
	LIE Marianne				

L'équipage BJERREGAARD / SVEC prend la tête du rallye et ne la lâchera plus. De notre côté on entame une petite remontée vers la 21ème place...

On se fraye un passage pour sortir de St Bonnet. Décidément, une telle foule m'a laissé pantois. La liaison vers la SR suivante est très courte : 5 km. A peine le temps de laisser refroidir les méninges...

14h20 : SR6 - Saint Pierre sur Doux - Col du Buisson à 47.8 km/h.



Cette spéciale commence gentiment, en descente. La vitesse n'est pas très élevée, sûrement parce que la fin est nettement plus technique. On enroule cette SR sans soucis, en attendant l'épingle. Pas d'hésitation sur les quelques changements de direction.

Le fameux carrefour en épingle arrive et les flashs crépitent :



On l'aborde sans prendre d'avance. Ca passe bien et la relance qui suit, en descente, est vigoureuse, mais il s'en suit une petite phase de yoyo qui fait que sur le point de contrôle suivant (sur le pont en bas du vallon) on a presque une seconde de retard.

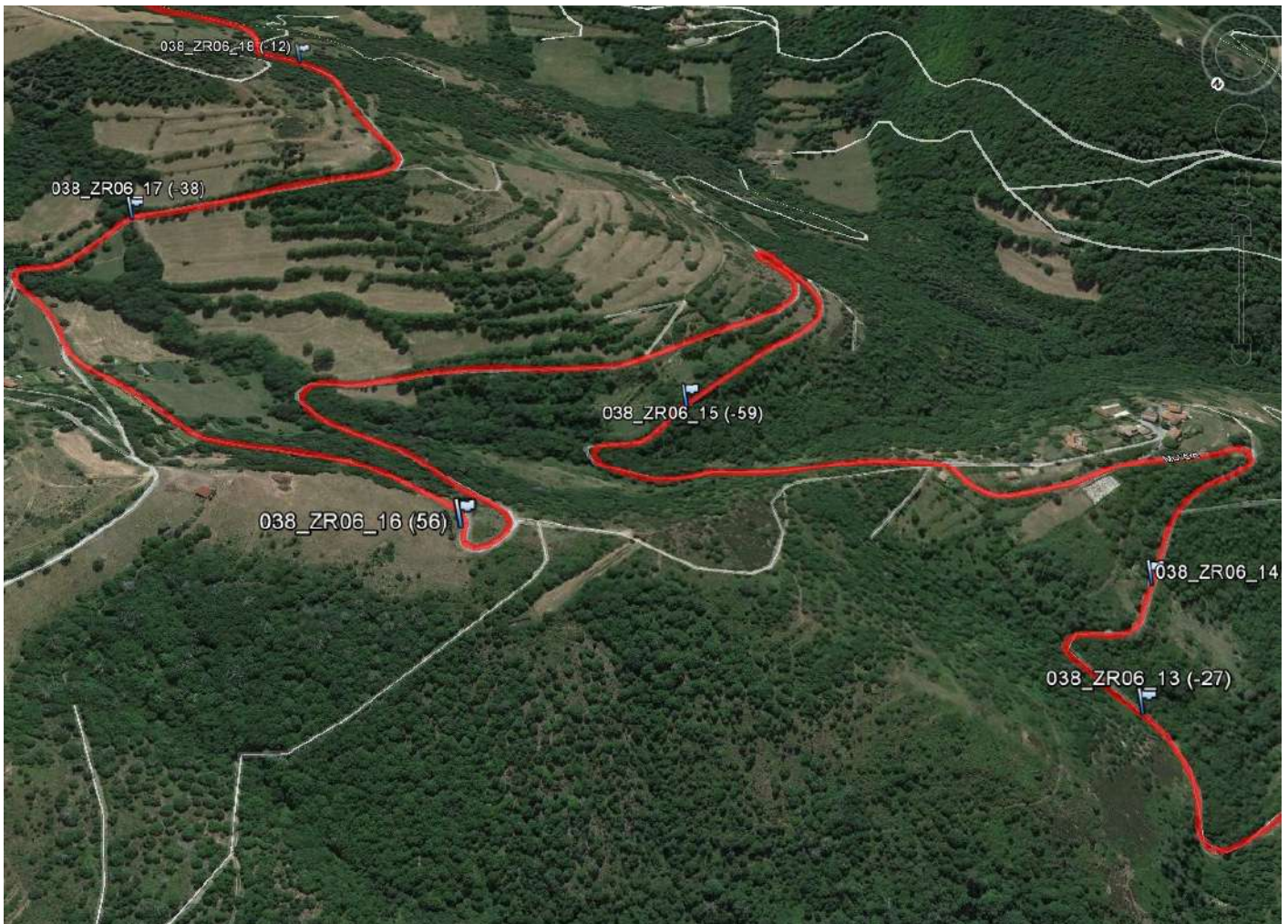
Quand on regarde les classements (c'est le point 10), on voit diverses fortunes. Même dans les premiers on peut voir 4 à 5 secondes de retard sur ce point.

Walter ROHRL et Christian GEISTDORFER passent à 0 avec leur Porsche 911 :



D'ailleurs ils pointent à la 10ème place de cette spéciale. Ca y est, la régularité est maintenant maîtrisée. Dans les SR suivantes ils seront toujours bien placés...

On attaque ensuite la partie en montée, avec quelques épingles dont une double juste avant l'arrivée. Les points de contrôle ne sont pas situés dans les difficultés, sauf le 16, en sortie d'un droite qui se referme, mais les meilleurs passent plutôt bien. Même si on a une demi seconde de retard, le chrono nous colle une seconde d'avance.



On note une tendance dans cette SR à avoir un peu de retard au départ et un peu d'avance avant l'arrivée.

Au final, on prend 110 points quand les premiers en prennent 40 :

- Stanislaw et Andrzej POSTAWKA (POL) en Zastava 1100 (1979) : 40 points,
- Javier BURILLO TELLEZ et Concha VELAZQUEZ CANELA (ESP) en Volkswagen Golf GTI (1979) : 50 points,
- Lionel GARNIER et Bertrand TRIFFAULT en Porsche 912 (1966) : 60 points,
- Karsten WOHLBERG et Klaus THIELE (DEU) en Lancia Beta coupé 2000 (1978) : 60 points.

L'équipage polonais est régulièrement classé dans les premiers, dont une place de 3ème en 2018. Et équipé par CRISARTECH depuis cette année.

Après ZR06

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	990	--	--
	SVEC Jaromir				
2	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	1080	90	--
	PAGH Arne				
3	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1100	110	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
4	HALLRE Torhild	Volkswagen 1303 S	1120	130	--
	HALLRE Tine				
5	WOHLENBERG Karsten	Lancia Beta coupé 2000	1140	150	--
	THIELE Klaus				
6	LAREPPE José	Opel Ascona 2000	1150	160	--
	DAVID Lieven				
7	DREXEL Norbert	Volvo 242	1160	170	--
	ROESSLER Christian				
8	GRANERUD Petter	Ford Escort RS2000 MkII	1170	180	--
	LJE Marianne				
9	GEORGE Jean-Luc	Ford Escort RS2000 MkII	1180	190	--
	PERIN Michel				
10	PERFETTI Daniele	Lancia Stratos	1200	210	--
	KESSEL Ronnie				

Les SAPET dégringolent, ainsi que Philippe LOENS et Daniel COLLET.
 Nous continuons notre remontée vers la 18ème place.

On continue la liaison vers le quai Farconnet de Tournon sur Rhône. Beaucoup de spectateurs comme d'habitude.

Rien de spécial à faire sur la voiture, on attend sagement notre heure de pointage mais il faut être attentif à la file qui se forme vers le contrôle horaire, car on peut se faire surprendre par le goulet d'étranglement qui se forme et les difficultés de doubler pour aller vers la table de pointage.

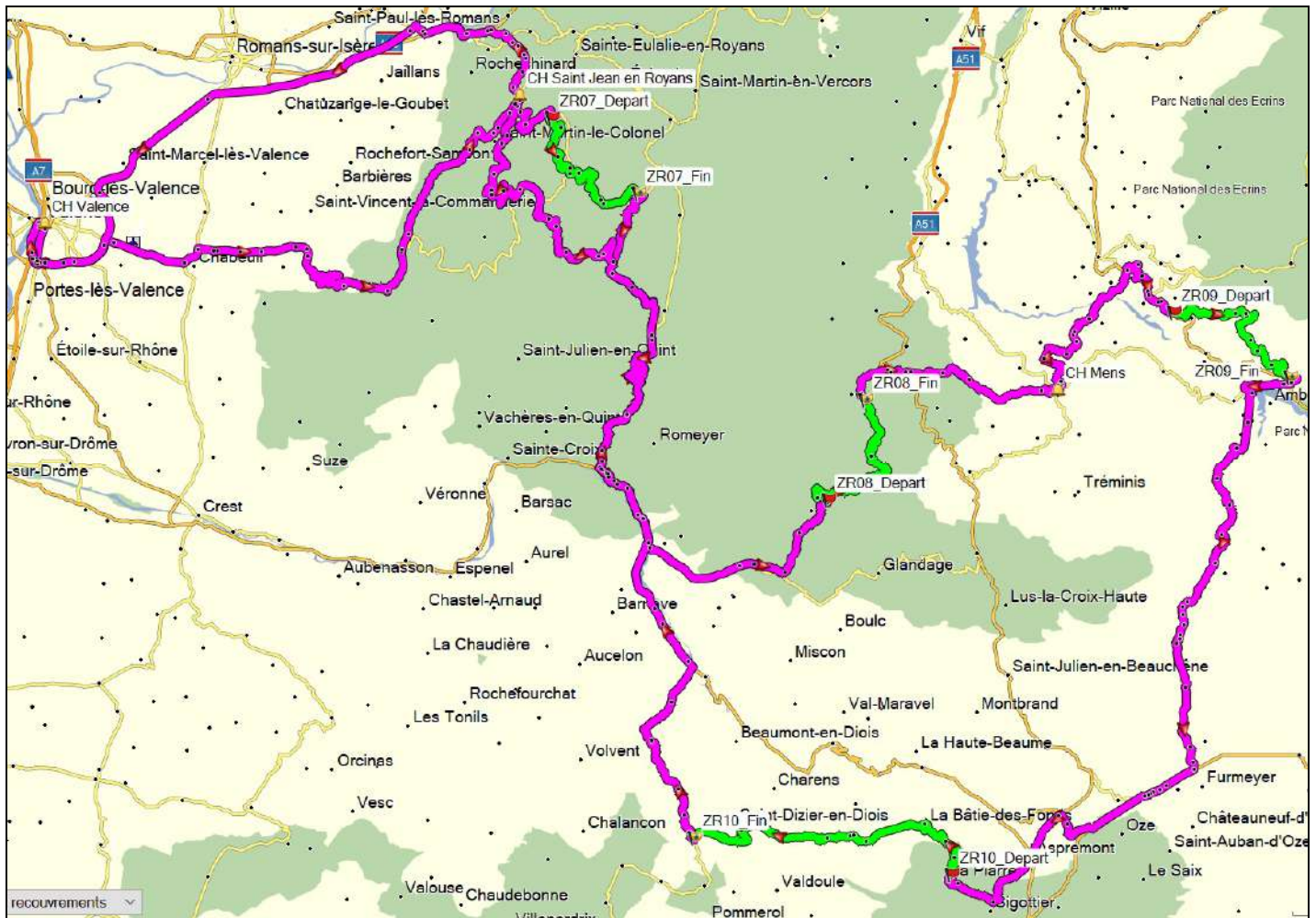
16h34 : la dernière liaison de la journée vers Valence. Comme le matin, les principales préoccupations sont les radars et les éventuels embouteillages mais on passe assez tôt pour ne pas avoir de problème.



Le bilan de la journée est très décevant, bien sûr. Je passe la soirée à essayer de comprendre nos soucis, mais sans y arriver. Une entrevue avec le responsable des itinéraires n'y fait rien. Il est évasif et m'explique que les itinéraires sont volontairement « flous » (les distances des SR données assez loin des départs et/ou arrivées) pour limiter les ex aequo...

Lundi 3 février :

Après une nuit encore un peu courte, on reprend la route à 6h41.



On s'élançait en 12^{ème} position, derrière Firmin BOUR / Laurent CARRION et devant Eric MALLEEN / Franck METIFFIOT. On est entouré de gens bien sympathiques.

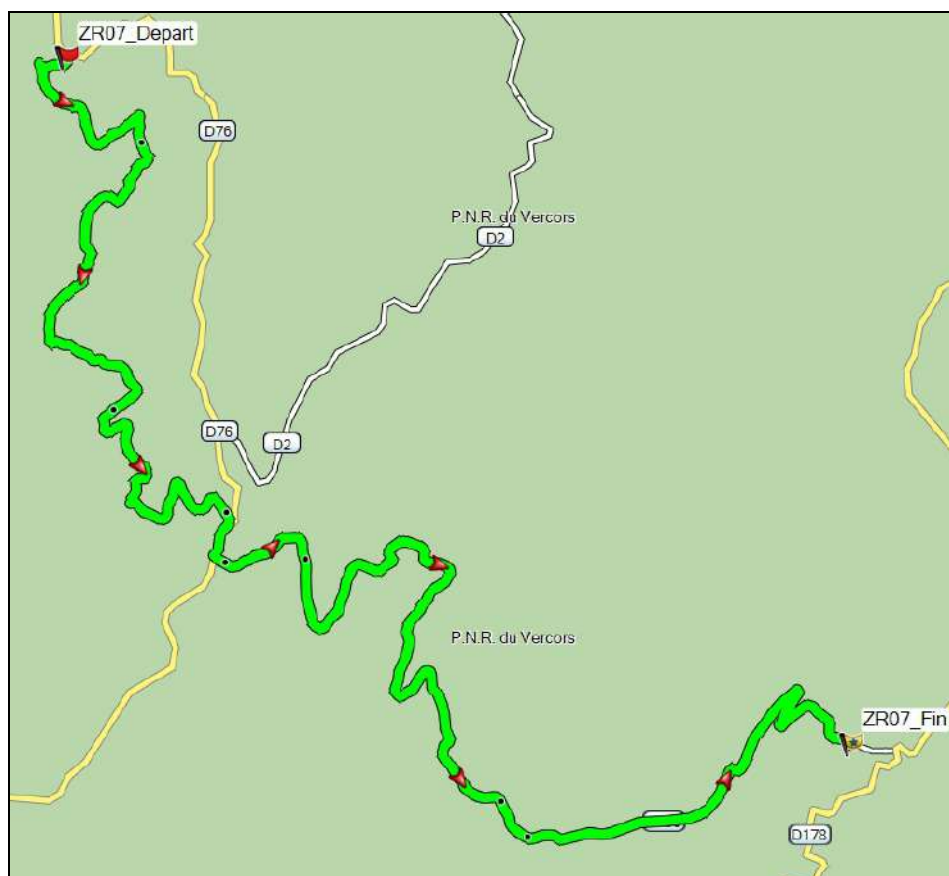
Mais la même question revient encore et toujours :

« *Mais qu'est-ce qu'il se passe dans les classements ? On n'y comprend rien !* ».

Après le yoyo de la veille on est 17^{ème} ex aequo au général avec 1240 points, à 250 points des premiers. Avec l'expérience des années précédentes où on avait eu des décalages de chrono, tantôt en plus tantôt en moins, je déconseille de décaler l'horloge du cadenceur. En effet, il est possible de modifier la synchronisation de l'appareil lorsqu'il se cale sur l'heure du GPS. Certains le font tout de même en prenant quelques dixièmes d'avance et ça leur réussit plutôt bien.

Direction : l'Echarasson ! Spéciale mythique car souvent la plus enneigée du rallye. C'est une route forestière qui n'est pas déneigée en hiver. Mais cette année... rien. Pas un flocon ou une plaque de glace à se mettre sous les roues... Cette année, pas question de se faire piéger par un temps de liaison un peu court : on roule « bon train » ! Et pas de jeu de « Après vous... Mais je n'en ferai rien... » : il n'y a pas de problème pour ouvrir la route puisqu'il n'y a pas de neige à balayer !

7h56 : départ de la SR 07 « Col Gaudissart-La Cime du Mas » à 49.1 km/h.



Cette année pas d'anecdote, pas de photo volée, pas de tête à queue... Uniquement la concentration sur l'appareil en « serrant les fesses » pour ne pas avoir de décalage des chronos. Mais en vain...

Les vainqueurs de la SR sont :

- Roberto ROVETA et Carlo MERENDA (ITA) en Fiat 124 Spider de 1972 avec 30 points,
- Christophe D'INDY et Etienne GOLDET en BMW 2002 TII de 1974 avec 40 points,
- Rafael FERNANDEZ COSIN et Julen MARTINEZ-HUARTE en Lancia Fulvia HF 1.6 de 1970 avec 50 points.

On est 61ème ex aequo avec 120 points. Encore une fois du retard qui augmente en fin de spéciale.

Le classement général devient :

Après ZR07

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	1070	--	--
	SVEC Jaromir				
2	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	1160	90	--
	PAGH Arne				
3	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1190	120	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
4	GRANERUD Petter	Ford Escort RS2000 MkII	1250	180	--
	LIE Marianne				
5	ROVETA Roberto	Fiat 124 Spider	1260	190	--
	MERENDA Carlo				
6	WOHLENBERG Karsten	Lancia Beta coupé 2000	1260	190	--
	THIELE Klaus				
7	HALLRE Torhild	Volkswagen 1303 S	1270	200	--
	HALLRE Tine				
8	DREXEL Norbert	Volvo 242	1290	220	--
	ROESSLER Christian				
9	LAREPPE José	Opel Ascona 2000	1300	230	--
	DAVID Lieven				
10	BINCAZ Ludovic	Morris Mini Cooper S	1310	240	--
	PAYAN Frédéric				

On gagne une place mais on perd 40 points sur la tête de course.

On continue par une chouette liaison de 80 km par Vassieux en Vercors, la descente du col du Rousset, Die...

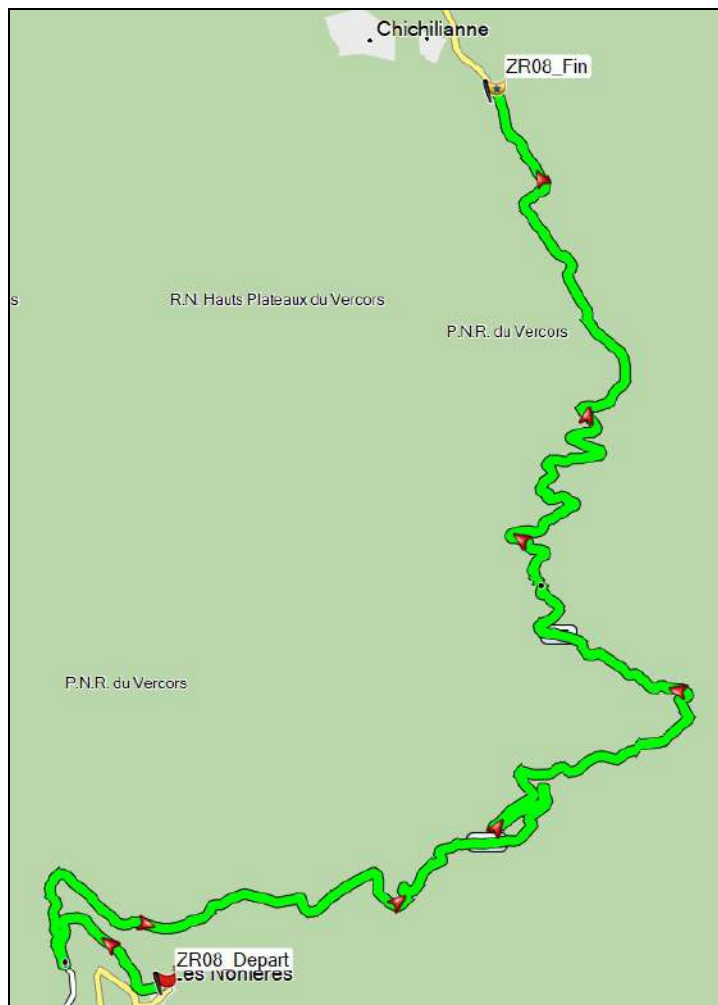




Toujours aussi magique cette descente du col du Rousset. Mais maintenant, j'aurai aussi en surimpression dans mes souvenirs les anecdotes de Bruno sur sa longue carrière de pilote !

On continue vers le village de Menée pour attaquer la montée du col du même nom. Le départ est donné devant l'hôtel du hameau des Nonières.

9h35 : départ de la SR 08 « Les Nonières - Chichilianne » à 48.9 km/h.



Cette spéciale est souvent redoutée dans sa deuxième partie : la descente du col de Menée, versant nord, dans la forêt. Quand les conditions météo sont difficiles, il y a de nombreux pièges.

Mais cette année, avec les records de température, on ne craint rien. Enfin si, de ne pas être régulier ou d'avoir des soucis de chrono. Pour cette spéciale, les concurrents ont plutôt tendance à avoir tous un peu d'avance, ce qui confirme qu'il est aléatoire de simplement décaler son horloge en prenant un peu d'avance pour toutes les spéciales. On constate que les leaders du général prennent une centaine de points : que de l'avance.

Les vainqueurs de la SR sont :

- POSTAWKA Stanislaw / POSTAWKA Andrzej (POL) en Zastava 1100 de 1979 avec 10 points
- HOFMANN Rudolf / WEINAND Axel (DEU) en Alfa Romeo Giulia Super de 1965 avec 20 points
- COPPOLA Jean-Pierre / BOULANGER Christian en Alpine Renault A110 1600 S de 1970 avec 20 points
- INDAHL Bjorn Erik / KRISTOFFERSEN Kjell (NOR) en Porsche 911 Carrera 3.0 de 1976 avec 20 points
- BAILLET Christophe / BAILLET Anne en Ford Escort 2000 MkII de 1977 avec 20 points

Que des habitués de tête de classement...

Après ZR08

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	1170	--	--
	SVEC Jaromir				
2	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	1220	50	--
	PAGH Arne				
3	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1260	90	--
	GUTIERREZ-				
4	DOMINGUEZ Marcos	Lancia Beta coupé 2000	1290	120	--
	WOHLEMBERG Karsten				
5	THIELE Klaus	Ford Escort RS2000 MkII	1320	150	--
	GRANERUD Petter				
6	LIE Marianne	Volkswagen 1303 S	1330	160	--
	HALLRE Torhild				
7	HALLRE Tine	Porsche 911 T 2.4	1340	170	--
	OCHAGAVIAS Alvaro				
8	MACHO Manuel	Volvo 242	1350	180	--
	DREXEL Norbert				
9	ROESSLER Christian	Fiat 124 Spider	1360	190	--
	ROVETA Roberto				
10	MERENDA Carlo	Lancia Fulvia HF 1.6	1370	200	--
	FERNANDEZ COSIN Rafael				
	MARTINEZ-HUARTE Julen				

Pour nous 40 points, dont trois fois une seconde d'avance. Cela nous permet de reprendre 60 points sur la tête de classement et 4 places au général : 12ème ex aequo avec LAREPPE José / DAVID Lieven.

On continue par une petite liaison de 20 km vers la gare de Clelles (mauvais souvenirs d'un CH plus que tendu l'année dernière et fin de nos illusions de bon classement suite rencontre de la R8 avec un tas de neige au milieu de la route et direction bloquée en pleine spéciale).

Puis direction le CH à Mens. Un temps de liaison large cette année, on en profite pour faire un point d'assistance chez l'agent Renault de Mens :



On part ensuite pour une très courte liaison qui nous emmène à une courte spéciale de 16 km.

11h31 : départ de la SR 09 « Saint Michel en Beaumont - Corps » à 48.7 km/h.



Sans neige, cette spéciale ne présente pas beaucoup d'intérêt. Route assez large à flanc de colline, peu de dénivelés, peu de virages. De la régularité pure, d'autant que les 7 points de contrôle sont éloignés des petites difficultés rencontrées.



A ce jeu, 12 concurrents passent « à 0 » dont BADOSA Michel / REIDL Mogens (DNK) en Renault 8 de 1969, les tenants du titre :



Ensuite 22 concurrents passent avec 10 points, donc une seconde d'avance ou de retard à un point de contrôle. Dont notre équipage.

Puis 29 concurrents avec 20 points, et 25 concurrents prennent 30 points dont l'équipage de tête (3 fois une seconde d'avance)...

Après ZR09

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	1200	--	--
	SVEC Jaromir				
2	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	1280	80	--
	PAGH Arne				
3	WOHLENBERG Karsten	Lancia Beta coupé 2000	1300	100	--
	THIELE Klaus				
4	HALLRE Torhild	Volkswagen 1303 S	1330	130	--
	HALLRE Tine				
5	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1330	130	--
	GUTIERREZ-				
6	DOMINGUEZ Marcos	Lancia Stratos	1380	180	--
	PERFETTI Daniele				
7	KESSEL Ronnie	Lancia Fulvia HF 1.6	1390	190	--
	FERNANDEZ COSIN Rafael				
8	MARTINEZ-HUARTE	Volvo 242	1390	190	--
	Julen				
9	DREXEL Norbert	Volkswagen Golf GTI	1400	200	--
	ROESSLER Christian				
10	PERROUD Pascal	Porsche 911 T 2.4	1410	210	--
	ALLAIS Guillaume				
10	OCHAGAVIAS Alvaro	Renault 5 Alpine	1410	210	--
	MACHO Manuel				
	SABY Bruno				
	MARQUES Christophe				

Ce n'est pas tout à fait une spéciale « pour rien » car elle nous permet de reprendre 20 points à la tête de la course et quand on verra les écarts en fin de rallye, ce n'est pas rien. On passe alors à la 10ème place ex aequo du général à 210 points des leaders.

On continue avec une liaison d'une soixantaine de km qui nous fait traverser le Devoluy. De bons souvenirs de ce massif, où l'on est venu tester la R8 puis la R5 sur le rallye du même nom. En décembre, la veille du rallye, il y avait beaucoup de neige. Des congères nous avaient même empêchés de faire correctement nos recos. Cela s'était soldé par une 3ème place avec la R8 puis une victoire avec la R5 :



Mais là, on se croirait au printemps...

13h18 : départ de la SR 10 « La Pierre - Establet » à 48.5 km/h.



A la sortie du hameau de La Pierre, on attaque sur une route étroite, un peu défoncée. De la vraie route de montagne !

On passe le col de Carabes pour descendre vers La Bâtie de Fonds.

La route est ensuite plus large pour monter vers le col de Rossas, sans grande difficulté. Une paire d'épingles seulement. Et 4 de plus dans la descente sur Establet.

Les points de contrôle sont assez loin des difficultés et à ces moments on n'enregistre pas de retard notable. Au chrono, par contre, tous les concurrents prennent un retard systématique d'une à 2 secondes, sauf au premier point (donc on n'a pas mesuré le départ au mauvais endroit).



Les vainqueurs de la SR sont :

- HINDSGAUL Lars / PAGH Arne (DNK) en Fiat 128 Coupé de 1972 avec 90 points
- PEARSON Rick / PRINGLE Stuart (GBR) en Lancia Fulvia Coupe 1.3 S de 1970 avec 110 points
- DREXEL Norbert (DEU) / ROESSLER Christian (AUT) en Volvo 242 de 1975 avec 110 points
- HEMMERLE GOLLUST Barbara (LIE) / LAURENT Elisa-Noémie en Alfa Sud TI de 1976 avec 110 points

On retrouve fort logiquement le groupe qui est « bien » lorsque tout le monde est en retard. Horloge en avance d'une seconde ?

Et pas trop mal classé, on trouve BADOSA Michel / REIDL Mogens (DNK) en Renault 8 de 1969. Est-ce qu'ils ont « tenté un coup » en décalant leur horloge ou plutôt trouvé une astuce car ils étaient passé à 0 à la spéciale précédente ?

Après ZR10

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	1340	--	--
	SVEC Jaromir				
2	HINDSGAUL Lars	Fiat 128 Coupé	1370	30	--
	PAGH Arne				
3	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1490	150	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
4	DREXEL Norbert	Volvo 242	1500	160	--
	ROESSLER Christian				
5	OCHAGAVIAS Alvaro	Porsche 911 T 2.4	1540	200	--
	MACHO Manuel				
6	WOHLENBERG Karsten	Lancia Beta coupé 2000	1560	220	--
	THIELE Klaus				
7	CANUYT Renaud	BMW 2000 TII Touring	1630	290	--
	JOUGLA Philippe				
8	PERFETTI Daniele	Lancia Stratos	1640	300	--
	KESSEL Ronnie				
9	FERNANDEZ COSIN Rafael	Lancia Fulvia HF 1.6	1650	310	--
	MARTINEZ-HUARTE Julien				
10	PERROUD Pascal	Volkswagen Golf GTI	1660	320	--
	ALLAIS Guillaume				

Pour notre part, on prend 290 points et on replonge dans le classement général à la 16ème place, avec 150 points perdus sur la tête de course. C'est un yoyo infernal !

On continue par une longue liaison d'une centaine de km. Cette journée est la plus longue du rallye. Mais on profite à nouveau du col du Rousset, en monté cette fois !

Après Vassieux en Vercors on prend vers Saint Jean en Royans, route que l'on a fait l'an dernier en spéciale, et qui s'était transformée en slalom géant entre les skieurs sur le parking d'une station de ski.

Le CH est sur la place du Champs de Mars. La place est petite, avec beaucoup de monde, et il faut être vigilant pour ne pas se faire coincer et pouvoir pointer à l'heure.

Ensuite, liaison d'une cinquantaine de km vers Saint Nazaire en Royans puis l'autoroute. La liaison la moins intéressante du rallye, bien sûr.

Et le CH à Valence :



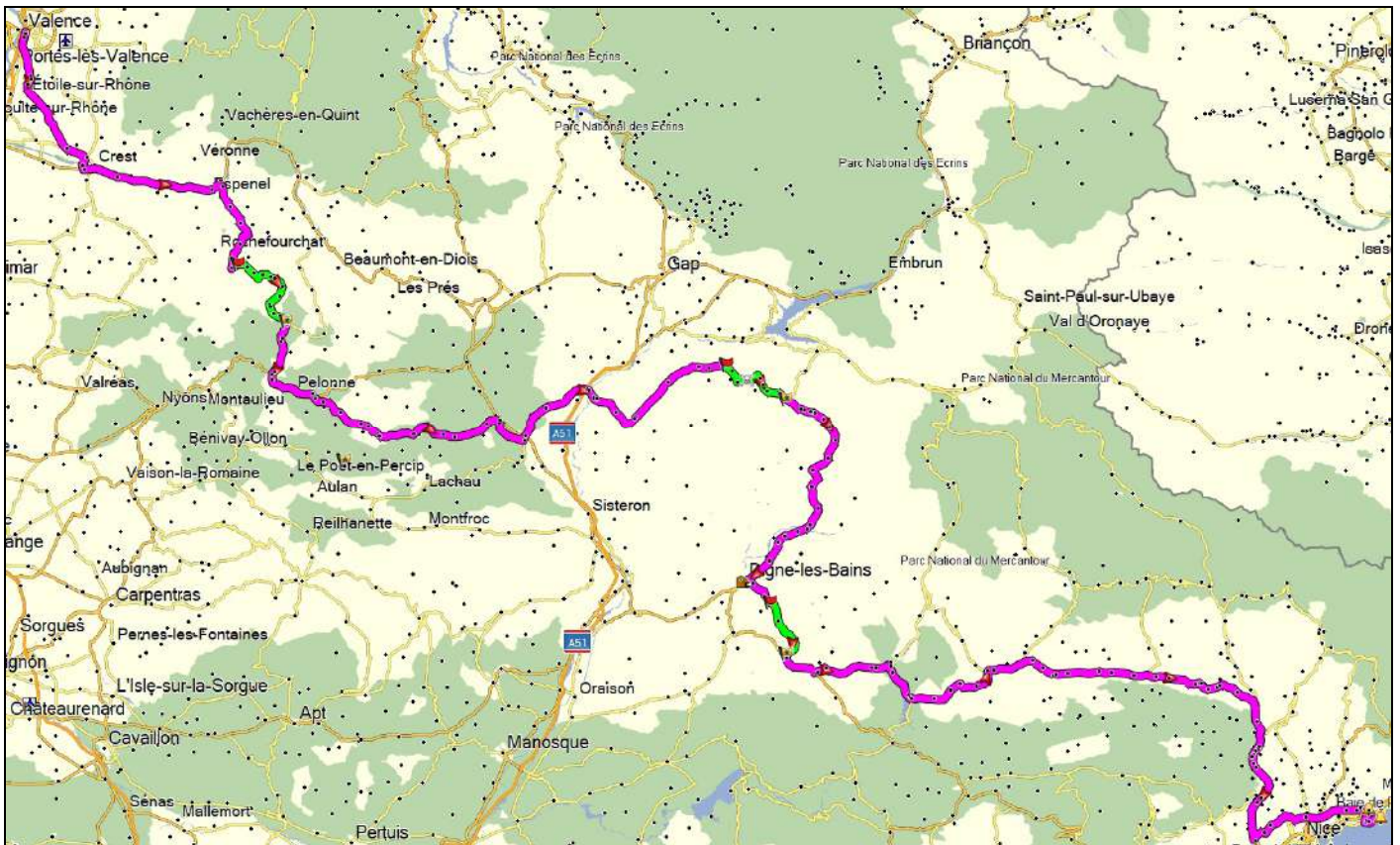
Dans la soirée, nouvelle rencontre avec le responsable des itinéraires de l'ACM et plusieurs concurrent(e)s mécontent(e)s. Il est toujours aussi évasif mais nous envoie nos relevés de temps via email. Ca ne sert à rien, les chiffres sont les mêmes que ceux des résultats officiels.

On reçoit aussi les modifications d'itinéraire pour la dernière nuit. L'éboulement de la route entre Monti et Menton oblige à chambouler l'itinéraire pour aller vers la SR14. Et le départ de celle-ci aussi. Je vais passer pratiquement la nuit à modifier mes itinéraires, analyser les résultats, comparer des données de concurrents, tester des hypothèses d'erreur de notre part ou de l'ACM, mais au petit matin, je ne suis pas plus avancé sur nos problèmes de timings en SR.

Et le départ de la SR14 nécessite d'aller mesurer la distance entre le nouveau départ (sur une route différente) et le premier carrefour. J'espère avoir le temps d'y aller en arrivant sur Monaco dans l'après-midi...

Mardi 4 février :

Après une nuit presque sans sommeil, et un petit déjeuner bâclé, on reprend la route à 5h40.

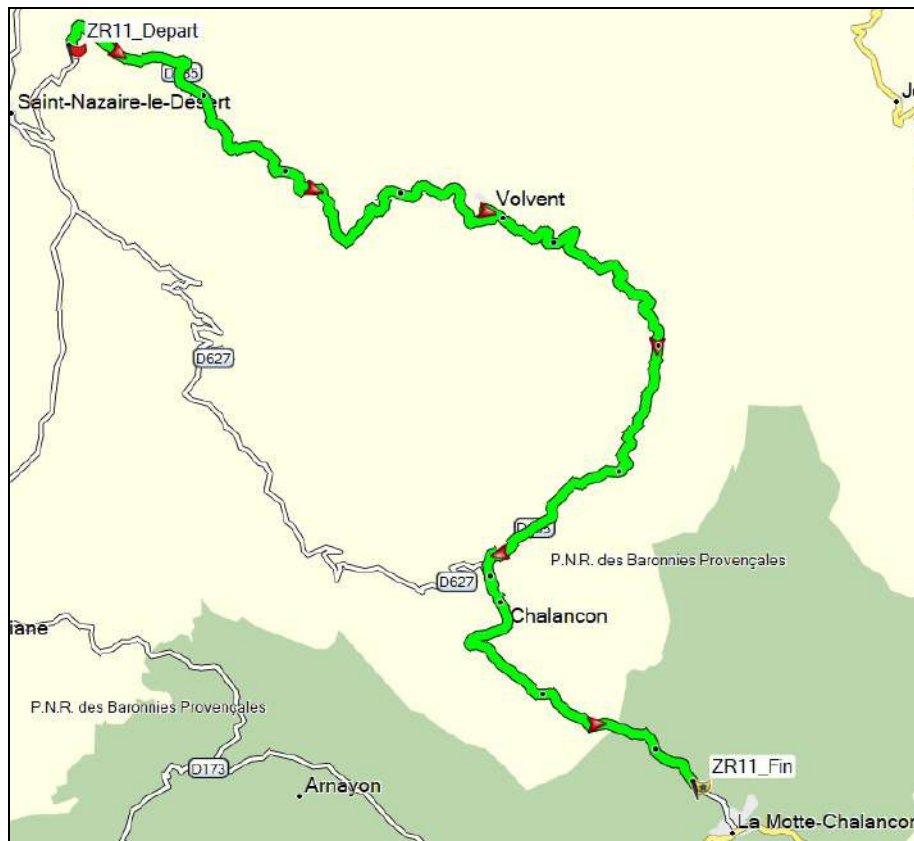


On quitte Valence en 11ème position, une Escort RS2000 ayant disparu.

Après une bonne journée de yoyo on a progressé d'une place au général (16ème), avec exactement le même déficit de 250 points sur les premiers !

Direction Monaco par les Hautes Alpes, les Alpes de Haute-Provence, et les Alpes Maritimes et 3 spéciales au programme

7h10 : départ de la SR 11 « Saint Nazaire le Désert - La Motte Chalancon » à 49.6 km/h.



Une classique que l'on dispute tous les ans, une ou deux fois. Cette année, ce sera deux fois avec un itinéraire légèrement différent de celui de la SR2, mais en sens inverse.

Cette spéciale est souvent piègeuse lorsque les conditions météo sont un peu difficiles. La route est souvent à l'ombre, ce qui crée des plaques de glace. Mais pas cette année.

On démarre la spéciale de nuit mais l'éclairage de la R5A est suffisamment puissant pour y voir « presque comme en plein jour ».

Les petites difficultés sont avant le hameau de Chalancon avec une double épingle puis le magnifique passage taillé dans la roche.

Il y a bien un point de contrôle après la double épingle, mais 200 m. après la seconde épingle.

Comme c'est droit, sur route large et en descente, pas de soucis pour avoir repris le retard. La R5A est sortie comme une balle, et Bruno est même obligé de piler car on avait même pris carrément trop d'avance.

On constate tout de même que de nombreux concurrents ont une seconde de retard à ce point et aux suivants. On aurait pris la seconde épingle (gauche) trop au large ?



Les vainqueurs de la SR sont :

- MIKELSONS Karlis / VUGULS Normunds (LVA) en Jaguar XK 140 coupe de 1956 : passage à 0 ! Bravo !
- SAINZ CENAMOR Antonio / SUAREZ Secundino « Cuni »(ESP) en Porsche 912 de 1966 avec 20 points.

Ensuite 7 équipages pointent avec 30 points.

De notre coté, on prend 50 points, ce qui nous permet de reprendre 120 points à la tête de la course (qui est en retard et non en avance sur cette SR ?) et remonter à la 13ème place ex aequo. Yoyo en positif pour commencer la journée !

Après ZR11

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik SVEC Jaromir	Ford Escort RS2000 MkII	1510	--	--
2	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos GUTIERREZ- DOMINGUEZ Marcos	Volkswagen Golf GTI	1600	90	--
3	OCHAGAVIAS Alvaro MACHO Manuel	Porsche 911 T 2.4	1610	100	--
4	DREXEL Norbert ROESSLER Christian	Volvo 242	1610	100	--
5	WOHLENBERG Karsten THIELE Klaus	Lancia Beta coupé 2000	1610	100	--
6	FERNANDEZ COSIN Rafael MARTINEZ-HUARTE Julen	Lancia Fulvia HF 1.6	1690	180	--
7	CANUYT Renaud JOUGLA Philippe	BMW 2000 TII Touring	1700	190	--
8	PERFETTI Daniele KESSEL Ronnie	Lancia Stratos	1710	200	--
9	HALLRE Torhild HALLRE Tine	Volkswagen 1303 S	1720	210	--
10	PERRAUD Pascal ALLAIS Guillaume	Volkswagen Golf GTI	1720	210	--

On enchaîne ensuite une liaison de 110 km qui nous fait repasser dans la SR1 à l'envers.

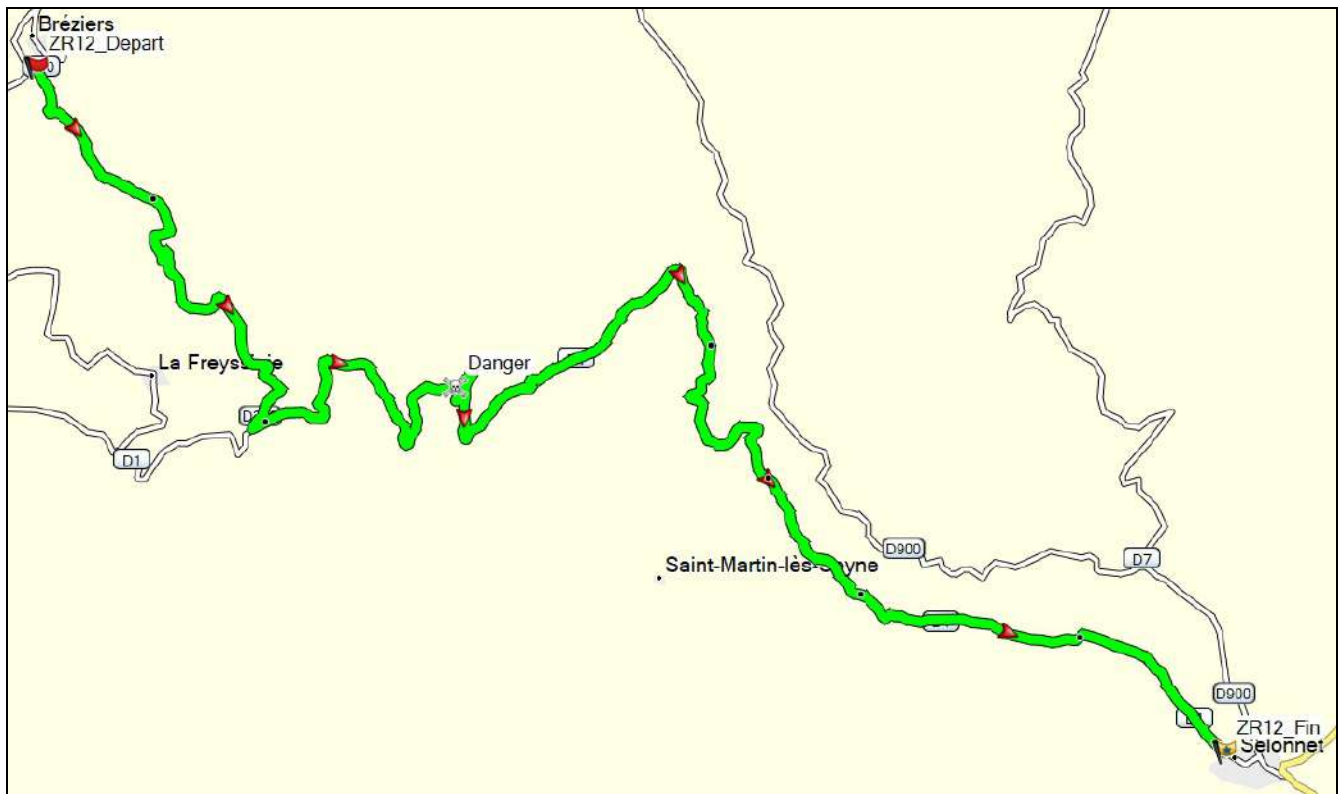
Puis un arrêt sur un parking de supermarché à Laragne-Montéglin. Ville tournée vers les sports mécaniques avec un maire rallyman.



On trouve une petite fuite sur le maître cylindre du frein à main. C'est pas grand-chose, mais le liquide de frein a bouffé un peu la peinture de la voiture et la manche de mon beau blouson Yacco a servi d'éponge pour ce liquide grisâtre...



10h10 : départ de la SR 12 « Breziers - Selonnet » à 48.9 km/h.



Le départ est donné dans un carrefour, en face d'une croix. On est dans une petite enclave du département des Hautes-Alpes. Il y a de nombreux concurrents, certains pressés d'en découdre, d'autres moins pressés et c'est un peu la foire pour savoir qui veut ou va franchir le panneau jaune après lequel on ne s'arrête plus.



La position du départ était assez floue dans l'itinéraire donné et je suis content de voir que le départ est bien donné à l'endroit que l'on avait prévu. D'ailleurs le premier recalage GPS est de 2 m. C'est rassurant après tous les aléas de chronométrage que l'on a eu.

C'est une belle spéciale, qui aurait pu être très sélective avec de vraies conditions hivernale comme nous le montre Google :



Des passages assez étroits, une route parfois bien dégradée, avec des pierres plus ou moins cachées dans les virages aveugles... Oui, ça on a eu, mais avec une route absolument sèche.

Lors des reconnaissances, j'avais noté une tête de mort pour le passage du col des Garcinets. On avait eu un peu de neige et le passage du col, en ciel bien sur, avec une grande courbe qui se referme un peu, et le vide en face...

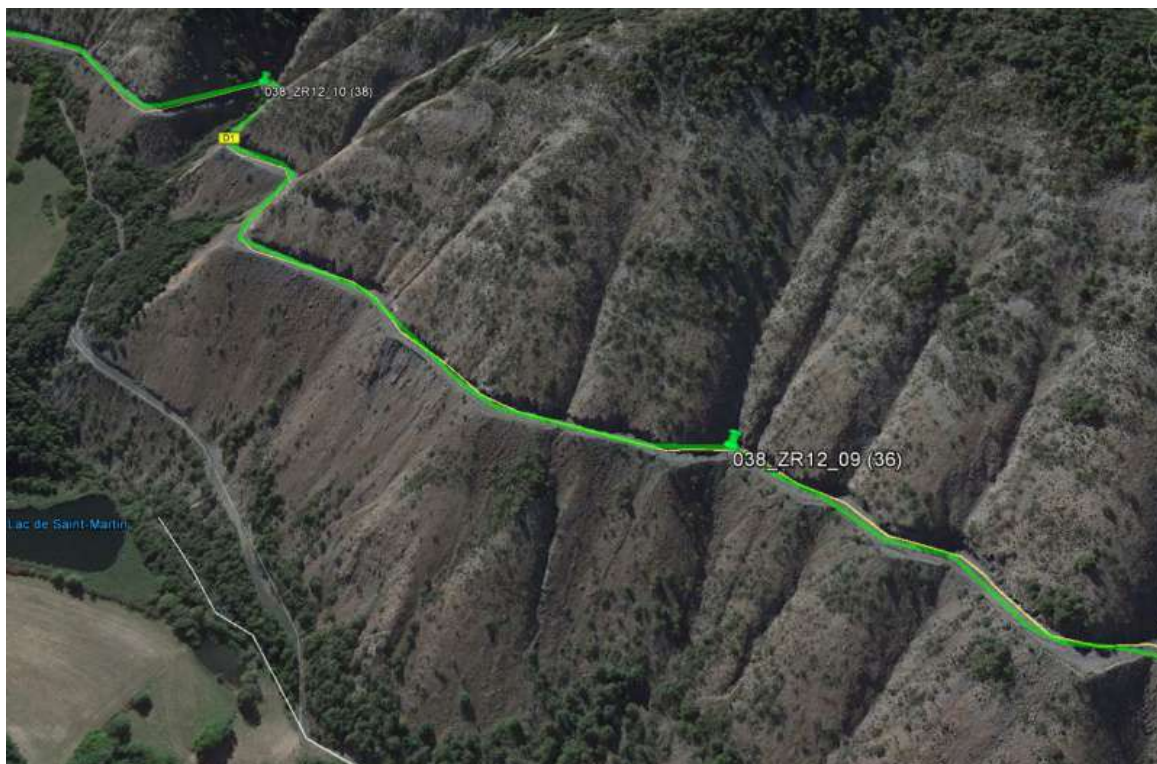


En effet, a cet endroit, pas de parapet. Si on se rate, on revient bien sur la route mais avec un dénivelé vertical de quelques mètres :



Au passage, on voit qu'il y a un pointage au sommet du col, puis les deux suivants dans des zones assez éloignées des difficultés.

Un peu plus loin, on repasse dans les Alpes de Haute-Provence et la route épouse la forme tortueuse de la montagne :



Les vainqueurs de la SR sont :

- FERNANDEZ COSIN Rafael / MARTINEZ-HUARTE Julen (ESP) en Lancia Fulvia HF 1.6 de 1970 avec 20 points,
- ZIEGLER Barbara / MOHR Franziska (DEU) en Ford Escort MkI de 1968 avec 30 points,
- POSTAWKA Stanislaw / POSTAWKA Andrzej (POL) en Zastava 1100 de 1979, 30 points également.

Pour notre part, on prend 80 points alors que nos camarades de l'équipe en prennent 30 ou 40 et que les premiers partagent nos données de recalage. Pourtant en regardant notre relevé, rien de spécial, on est presque toujours dans les 3 dixièmes de seconde. Est-ce que le Tripy sur la glace latérale arrière droite y serait pour quelque chose ? Dans cette spéciale, on est souvent avec la paroi à droite, et plusieurs de nos pénalités (que les camarades n'ont pas) sont prise dans ces moments là...

Du coup, on perd 10 points sur la tête de course et on reste 13ème ex aequo.

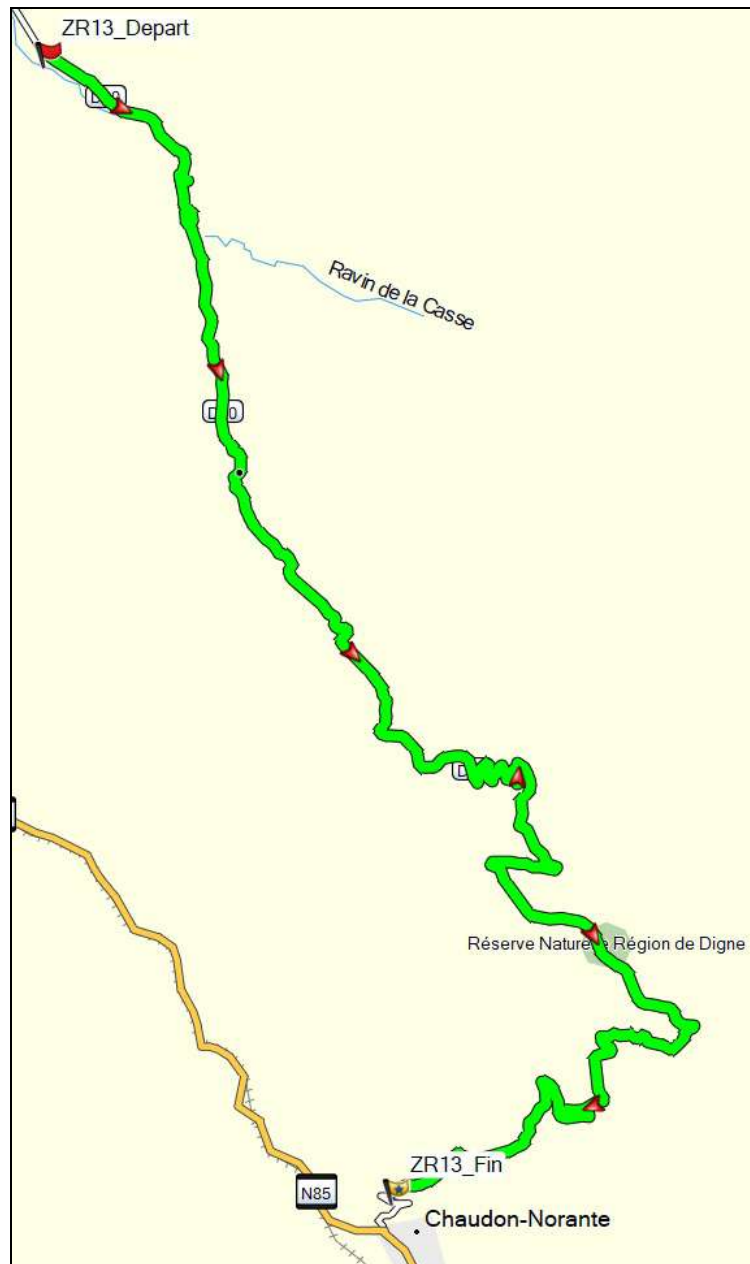
Après ZR12

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	1580	--	--
	SVEC Jaromir				
2	DREXEL Norbert	Volvo 242	1670	90	--
	ROESSLER Christian				
2	WOHLENBERG Karsten	Lancia Beta coupé 2000	1670	90	--
	THIELE Klaus				
4	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	1680	100	--
	GUTIERREZ-				
5	DOMINGUEZ Marcos	Lancia Fulvia HF 1.6	1710	130	--
	FERNANDEZ COSIN Rafael				
6	MARTINEZ-HUARTE Julen	Porsche 911 T 2.4	1740	160	--
	OCHAGAVIAS Alvaro				
7	MACHO Manuel	Volkswagen Golf GTI	1760	180	--
	PERROUD Pascal				
8	ALLAIS Guillaume	BMW 2000 TII Touring	1790	210	--
	CANUYT Renaud				
9	JOUGLA Philippe	Lancia Stratos	1800	220	--
	PERFETTI Daniele				
10	KESSEL Ronnie	Volkswagen 1303 S	1810	230	--
	HALLRE Torhild				
10	HALLRE Tine	Zastava 1100	1810	230	--
	POSTAWKA Stanislaw				
	POSTAWKA Andrzej				

On continue avec une courte liaison vers Seynes-les-Alpes et Digne-les-Bains où nous attend un CP.

La spéciale suivante nous attend à la sortie de Digne. C'est la dernière de cette longue étape...

11h53 : départ de la SR 13 « Digne les Bains - Norante » à 49.4 km/h.



En arrivant au départ de la SR : gros problème : le départ n'est pas donné à l'endroit indiqué dans l'itinéraire officiel « *fin renforcement droite sortie D20 / D120* » qui est le départ habituel de cette spéciale depuis des années. En Historique, comme en électrique.



Le départ est donné quelques mètres plus tôt, au niveau du bosquet d'arbres presque au milieu du terre-plein. Il est toujours difficile dans ces cas de savoir comment réagir. On peut considérer 2 cas :

- l'organisateur a mesuré ses distances et ses points de contrôle à partir de ce « nouveau » point de départ et c'est donc nos reconnaissances qui sont fausses, il faut corriger,
- l'organisateur a mesuré ses distances et ses points de contrôle à partir du point de départ indiqué dans l'itinéraire, mais les commissaires ont placé le départ ailleurs. Nos reconnaissances qui sont correctes, il ne faut rien toucher.

Or, la veille, ou l'avant-veille, le responsable des itinéraires m'avait certifié qu'il faisait le tour avant les premiers concurrents pour vérifier que les départs étaient au bon endroit. Donc il faut apporter une correction. D'ailleurs, on voit de nombreux concurrents en avance sur cette spéciale.

Je m'en suis rendu compte trop tard pour pouvoir mesurer l'écart et corriger le fichier de recalage. J'ai attendu le premier recalage pour avoir une idée de la correction à apporter. -30 mètre. C'est un peu approximatif, mais j'ai utilisé cette distance que j'ai convertie en temps (à 49.4 km/h) pour obtenir un décalage de 2.1 secondes que j'ai appliqué à l'horloge. Le recalage de 30 m. nous mettait en avance. Donc il me fallait donc compenser une avance. Le départ de la spéciale est en fond de vallée, tranquille et j'ai eu un peu de temps pour calculer avant d'attaquer le col de Pierre Basse.

Honnêtement, j'ai passé toute la spéciale à me torturer l'esprit et à reprendre tout cela pour me demander si je n'avais pas corrigé à l'envers ! D'ailleurs, c'est ce qui est arrivé à un client : il a pris 380 points et perdu sa place sur le podium...

Cette spéciale est technique, avec une route étroite, du dénivelé en positif et négatif. Souvent un peu de neige ou de verglas sur la première partie du col de Corobin, au nord. Sur la fin, la descente du col est au soleil mais la route est assez déformée, très étroite et, sur route ouverte, il faut un peu serrer les fesses pour ne croiser personne. Même si les riverains savent « qu'il ne faut pas y passer ce jour là »...



Le premier point de contrôle est situé à moins de 100 m. d'une double épingle :



Presque tous les concurrents passent avec une ou deux secondes de retard. A mon enregistrement, on a une seconde mais au classement officiel, trois secondes. J'ai un peu surestimé le décalage du départ, mais cela n'explique pas que nous soyons en retard d'environ une seconde tout le long !

Pour le reste, on passe bien, même dans les enchainements d'épingles du Corobin. Sur le point 9, on voit que beaucoup de concurrents prennent du retard :



Il est placé 100 m. après la dernière épingle. Avec notre R5 Alpine préformante, on n'a pas de problème et on passe avec moins de deux dixièmes de retard. Mais au chrono, ça se transforme en une seconde de retard et on prend 210 points sur la spéciale.

J'ai eu le temps de prévenir quelques clients du décalage à effectuer, comme Dominique LARROQUE et Patrick MONASSIER. Mais avec un décalage approximativement comme le nôtre ils passent bien mieux que nous, avec seulement 60 points. Et le pire, c'est que ceux qui n'ont rien corrigé sont un peu mieux classés que nous (150 à 190 points).

Les vainqueurs de la SR sont :

- LYSENKO Yury / POLYAKOV Victor (LVA) en BMW 320i de 1979 avec 40 points,
- VASILYEV Alexey / ZHILTSOV Konstantin (RUS) en Volga M21 de 1961 avec 60 points,
- LARROQUE Dominique / MONASSIER Patrick en Ford Escort 2000 MkII de 1978 avec 60 points également,
- BADOSA Michel / REIDL Mogens (DNK) en Renault 8 de 1969 avec 70 points...

On prend 80 points de retard de plus sur les premiers et on descend à la 16ème place ex aequo.

Après ZR13

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik SVEC Jaromir	Ford Escort RS2000 MkII	1710	--	--
2	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos GUTIERREZ- DOMINGUEZ Marcos	Volkswagen Golf GTI	1760	50	--
3	DREXEL Norbert ROESSLER Christian	Volvo 242	1820	110	--
4	OCHAGAVIAS Alvaro MACHO Manuel	Porsche 911 T 2.4	1870	160	--
5	FERNANDEZ COSIN Rafael MARTINEZ-HUARTE Julen	Lancia Fulvia HF 1.6	1910	200	--
6	PERROUD Pascal ALLAIS Guillaume	Volkswagen Golf GTI	1930	220	--
7	COPPOLA Jean-Pierre BOULANGER Christian	Alpine Renault A110 1600 S	1960	250	--
8	GEORGE Jean-Luc PERIN Michel	Ford Escort RS2000 MkII	1980	270	--
9	POSTAWKA Stanislaw POSTAWKA Andrzej	Zastava 1100	1990	280	--
10	VIALAR Bernard TAUS Quentin	Alpine Renault A110 1600 SC	2000	290	--

On poursuit notre route vers le CH de la Turbie. Ce CH sert à faire « tampon » pour garer les voitures qui sont en avance en dehors du centre de Monaco. Et pourquoi ne pas autoriser le pointage en avance pour cette fin d'étape ? Pour faire une animation à la Turbie ? A ce CH aussi, il faut faire attention de ne pas se faire coincer.

9.33 km pour le dernier secteur. On descend vers la mer, avec un étrange sentiment d'avoir fait le plus gros du rallye mais en même temps, en redoutant la dernière nuit où tout peut se passer... Encore qu'avec Bruno SABY et une R5 Alpine affutée, on peut plutôt espérer un bond en avant dans le classement !...



Le CH de Monaco et son podium :



J'avais prévu d'aller mesurer le départ de l'SR14 en arrivant. Mais la fatigue accumulée, la peur d'être trop juste en timing (un sacré détour pour y aller, à cause justement de l'éboulement) et les messages des assistances des concurrents qui y étaient passé dans l'après-midi ont eu raison de cette idée déraisonnable.

Direction l'hôtel... pour un peu de repos et une bonne sieste avant d'attaquer le « morceau qui nous attend ». Sauf que j'ai des messages à envoyer aux clients pour leur expliquer comment gérer le décalage de la SR14 :

- ajouter 410 m. à tout le fichier de recalage,
- démarrer normalement le chrono,
- aller dans le menu principal et appuyer sur le bouton « GPS panic »,
- effectuer « tranquillement » sa spéciale...

Une fois fait, au bord de l'endormissement, ce qui n'est pas facile à cause de l'adrénaline accumulée, je pense à un détail oublié. Retour devant l'ordinateur... Bref, la sieste aura été très courte...

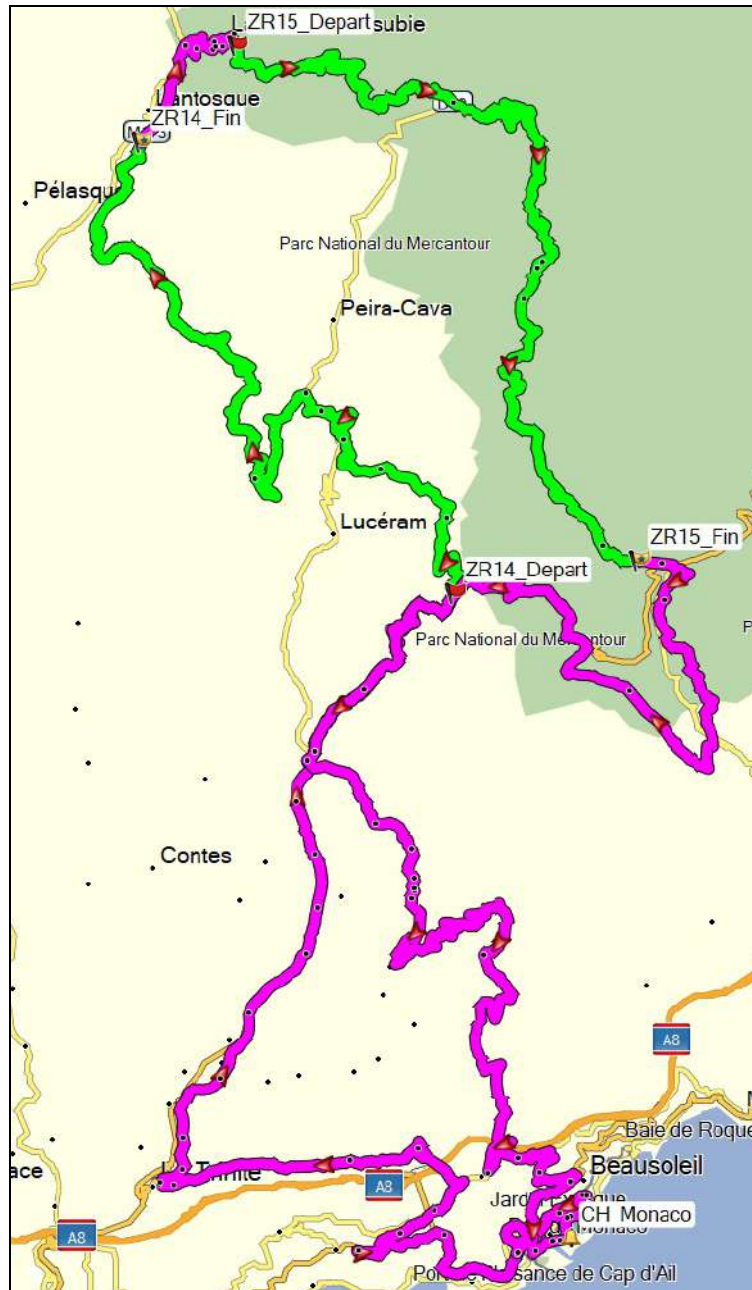
La collation à la tente sur le quai Albert 1er. On m'avait promis qu'il y aurait une bonne soupe (dires du serveur lors du départ de la concentration) donc je ne vais pas manquer ça ! Mais comme d'habitude, j'arrive un peu « limite en timing » et je suis un peu accaparé par quelques clients qui ont du mal à comprendre le message que j'ai envoyé une heure ou deux plus tôt. Donc la soupe est un peu expédiée... Avec le stress, il m'est difficile d'avalier grand-chose de plus. Un peu de Coca comme d'habitude...

Retour à la voiture pour le dernier round. Oui, c'est une expression plus adaptée que « dernière ligne droite » !



Départ de 30 secondes en 30 secondes. Quand on attend, 30 secondes ça parait long. Par exemple c'est environ le temps de démarrage de mon cadenceur. Ca parait très long. Mais quand on est attendu sur le podium et qu'il faut sortir l'appareil photo pour immortaliser le moment, mettre à 0 le trip... ça fait monter le stress !

21:05:00 : départ pour le secteur 9 :





Plan B comme ils disent ! Cette modification d'itinéraire donnée presque au dernier moment me reste un peu en travers de la gorge.



Cette fois, pas d'hésitation pour sortir du quartier du Casino. Du côté de la Turbie, on « tire des bords » pour monter vers Laghet puis redescendre vers la Trinité. Pas d'autoroute pour ce final. 40 km de route en lacets on été ajoutés. Ca va être long... mais bon, on est là pour ça !

On remonte par la vallée du Paillon de Contes puis L'Escarène et Touet de l'Escarène. Le nom du village a beau être poétique, l'heure n'est pas à la rigolade. On monte le « mur » constitué de 8 épingles pour arriver en face de la scierie couverte de panneaux solaires.

Il y a quelques voitures qui attendent le départ. J'en profite pour aller voir le départ et vérifier l'arbre marqué comme indiqué dans l'itinéraire. Je fais ma manip' pour ajouter les 410 m. à mon fichier de recalage GPS.

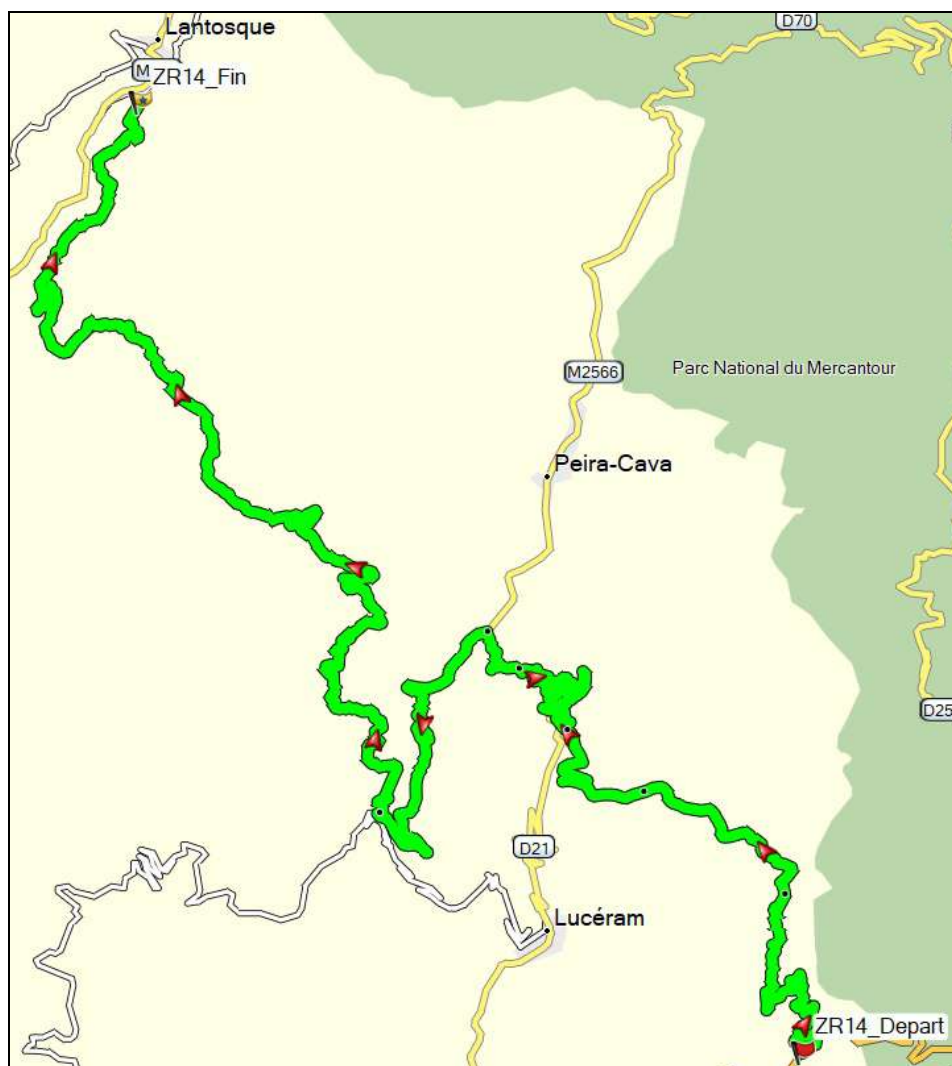
Cette année, pas question de dire à Bruno comme l'an dernier où l'on était en fond de classement « c'est pas la peine de prendre de risque le plus important c'est de rentrer au port » ! On sait que le classement final va être chamboulé et les bonnes places vont se jouer dans cette spéciale.

Même sur le sec, le col de l'Ablé est difficile. Il n'y a pas beaucoup de pente, ni d'épingles mais des virages serrés sur une route très étroite, bosselée, dégradée, gravillonnée par endroits. De quoi commencer à faire des écarts entre les pilotes....

Puis la montée de « la Cabanette » : de la pente, des épingles à gogo. La route est assez large et les épingles sont assez espacées. Cette fois c'est surtout le rapport poids/puissance qui fait la différence.

Puis, après le col Saint Roch (où il ne faut pas se tromper de route !) la route redevient étroite, bosselée, dégradée avec des enchainements de virages assez infernaux par moment.

22:12:30 : départ de la SR 14 « Col de Braus - Lantosque » à 49.2 km/h.



Le départ est assez loin du Col de Braus, finalement. On prend un peu d'avance avant d'arriver au croisement où l'on prend à gauche direction Peira Cava et où la spéciale commence vraiment.

On conserve un peu d'avance après la première épingle à droite. On sait qu'avec cette auto, Bruno est capable de reprendre grosso modo le retard après chaque difficulté. Même avec une moyenne presque au taquet : 49.2 km/h ! Donc on laisse revenir le chrono sur nous pour réguler avant les enchainements de virages que l'on sait nous attendre un peu plus loin.

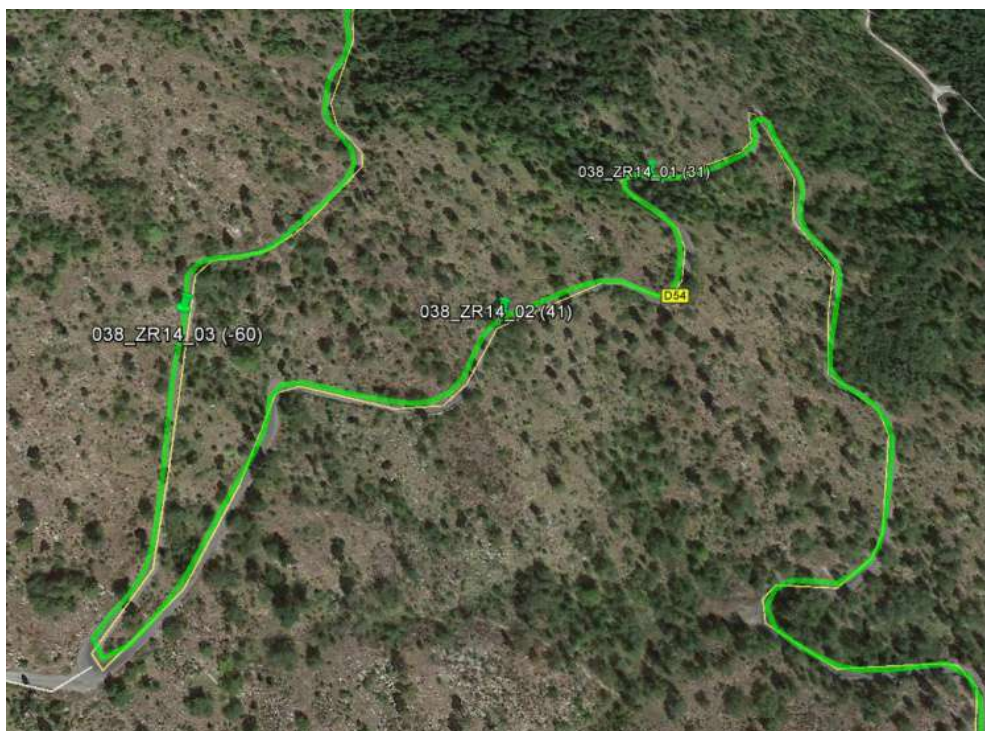
La route est étroite. La lune nous accompagne et l'éclairage de la R5 est top. Autoriser de mettre des ampoules à led dans les anciennes optiques était une bonne chose. On garde l'esthétique mais on améliore la sécurité.

J'annonce du mieux possible les virages un peu délicats. Ce sont surtout des virages qui se referment légèrement ou pire, des enchainements avec virage très serré suivant un virage moins serré. On essaie de prendre une demi-seconde d'avance dans ces cas là.

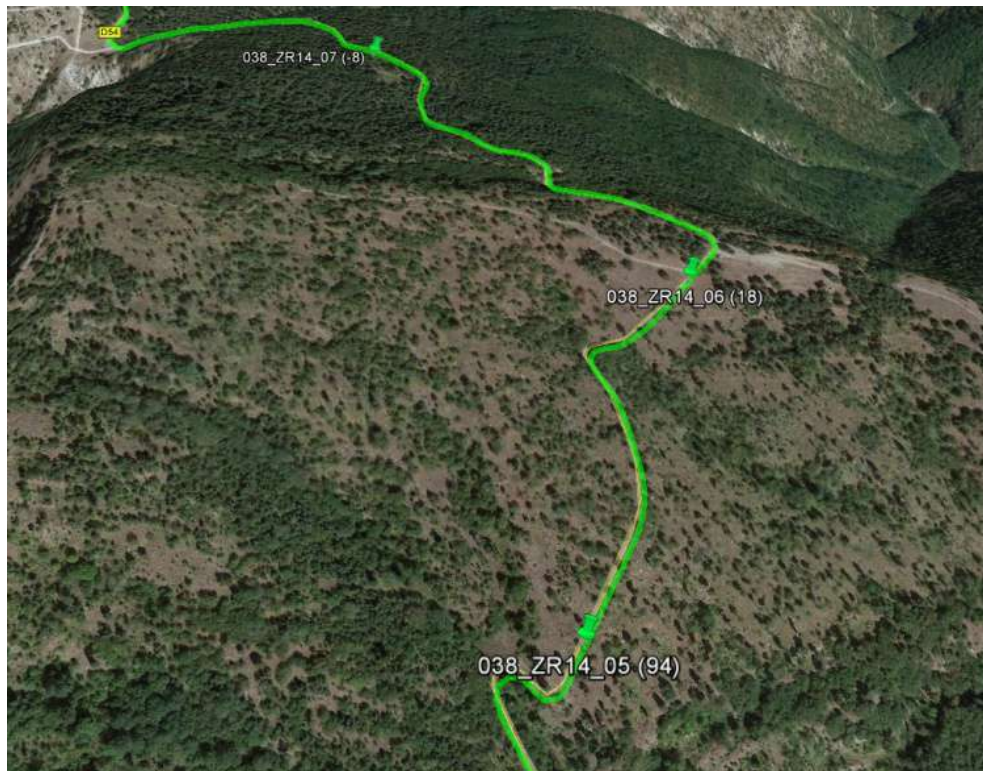
Cette année, pas de brouillard pour nous. Je suis presque déçu, car depuis que j'ai mon système avec la position GPS reporté sur la cartographie de mon téléphone à 10 Hz (10 fois par seconde), on n'a pas eu de brouillard. Ca aurait été un joli petit plus...

La visibilité du ciel est bonne. Les recalages GPS se déroulent avec des valeurs faibles de l'ordre du mètre.

Le premier point de contrôle est après 2.5 km. Pas trop loin d'une épingle gauche. Ca passe bien pour nous. Idem pour le suivant, pas loin derrière. On est d'ailleurs parmi les seuls à bien passer aux deux premiers points. Pour le suivant, après l'épingle droite suivante, on fait un peu yoyo et trop d'avance. Dommage, sur les 4 premiers points on prenait une belle avance sur la concurrence !



Le point 5 est pris après un enchainement technique et on prend une seconde de retard, c'est bien par rapport à la plupart des concurrents. On passe le col presque à 0, ouf... ça c'est fait !



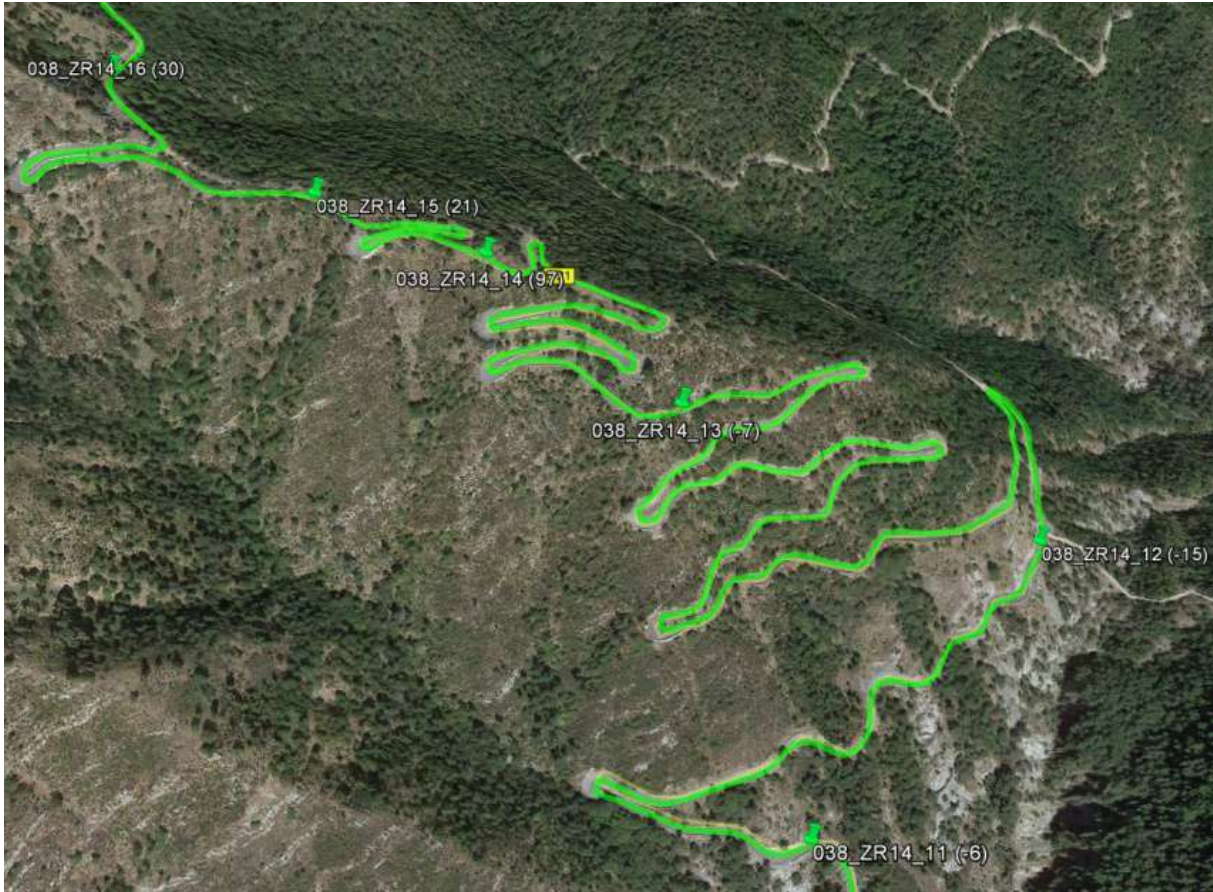
On bascule vers le col de l'Orme. On arrive en forêt. La nuit j'ai toujours une petite impression d'enfermement, et que les arbres se penchent vers nous pour nous retenir... mais là, ils défilent à bon train et de toutes façons, je n'ai pas trop le temps de les admirer, j'ai le nez dans ma cartographie qui défile, elle aussi à bon train.

Juste une paire d'épingles avant le col. Ça passe bien et au contrôle situé au col, on passe à 0. Mais pour ce point et le précédent, on prend deux secondes de pénalité, comme beaucoup de concurrents, alors que cette portion est « facile ».



On remonte un peu pour redescendre vers le carrefour de la route de la Cabanette.

On attaque ce morceau d'anthologie motivé à bloc. La R5 donne tout et on arrive à ne pas accumuler de retard entre les épingles. Au point 14, après épingles gauche et droite serré, on peine un peu et on passe avec presque une seconde de retard, même si on prend deux secondes de pénalité. Quelques Porsche font mieux que nous.



En arrivant à la Cabanette, on prend à gauche cette année pour descendre vers le col Saint Roch. Le moteur de la R5 va pouvoir souffler un peu.

La descente se passe bien, même si sur les points 18 et 20, on prend encore 2 secondes de pénalité pas vraiment justifiés.

Au col, on prend à droite pour attaquer la dernière portion technique. C'est le passage où je suis le moins à l'aise. La route est souvent délicate, glissante, déformée... pas ou peu de parapets et le vide nous attend souvent au bout du virage. Mais confiance totale dans le pilote et ça passe bien, sauf point 23 où on a une grosse seconde de retard, pourtant de n'est pas une réelle difficulté.



Bruno me demande tout de même d'anticiper plus mes annonces dans ces enfilades qui se succèdent. J'ai du mal à parler assez vite pour avoir toujours de l'avance sur le virage suivant.

Sur la fin de cette très longue spéciale de 35 km et 42 minutes, la fatigue faisant son travail de sape, on prend plusieurs pénalités pour avance dont 3 vraiment justifiées. Le dernier point de contrôle est pratiquement sur le panneau d'arrivée. Il fallait rester concentré jusqu'au bout !

Les vainqueurs de la SR sont :

- RAISYS Karolis (LTU) / ZAKMANS Ilya (LVA) en Jaguar XK 150 coupé de 1958, exaequo avec 220 points,
- ROHRL Walter / GEISTDORFER Christian (DEU) en Porsche 911 SC de 1979, exaequo avec 220 points,
- SABY Bruno / MARQUES Christophe en Renault 5 Alpine de 1977, avec 240 points.

On frôle la victoire de spéciale de peu. On est tout de même très content de finir dans les roues de Walter ROHRL et Christian GEISTDORFER avec leur belle Porsche 911. Mais on ne reprend que 70 points aux premiers qui font une belle performance avec 310 points. Ils prennent un peu d'air sur les seconds et troisièmes :

Après ZR14

Pos.	Pilote / Co-pilote	Voiture	Points	Écart / Diff	Pen
1	BJERREGAARD Henrik	Ford Escort RS2000 MkII	2020	--	--
	SVEC Jaromir				
2	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos	Volkswagen Golf GTI	2100	80	--
	GUTIERREZ-DOMINGUEZ Marcos				
3	FERNANDEZ COSIN Rafael	Lancia Fulvia HF 1.6	2230	210	--
	MARTINEZ-HUARTE Julen				
4	SABY Bruno	Renault 5 Alpine	2280	260	--
	MARQUES Christophe				
5	GEORGE Jean-Luc	Ford Escort RS2000 MkII	2350	330	--
	PERIN Michel				
6	OCHAGAVIAS Alvaro	Porsche 911 T 2.4	2360	340	--
	MACHO Manuel				
7	PERFETTI Daniele	Lancia Stratos	2380	360	--
	KESSEL Ronnie				
8	BOUR Firmin	Alpine Renault A310	2390	370	--
	CARRION Laurent				
9	BINCAZ Ludovic	Morris Mini Cooper S	2450	430	--
	PAYAN Frédéric				
10	BARDOLET CASELLAS Josep Maria	Seat 1400 B	2460	440	--
	ALSINA DOT Eloi				
11	RAISYS Karolis	Jaguar XK 150 coupé	2500	480	--
	ZAKMANS Ilya				

Norbert DREXEL et Christian ROESSLER en Volvo 242 prennent 930 points et passent en 21ème position.

Pascal PERROUD fait une touchette et termine la spéciale au ralenti. Dommage pour l'équipe CRISARTECH, il en était le premier représentant.

Christian BOULANGER se fait piéger par le déplacement du départ et plonge dans le classement.

Stanislaw et Andrzej POSTAWKA sont à la peine, prennent 630 points et rétrogradent à la 16ème place.

Et pire encore pour Bernard VIALAR et Quentin TAUS qui plongent à la 85ème place.

Grâce à leur superbe performance, Karolis RAISYS et Ilya ZAKMANS se placent aux portes du Top 10.

Et pour notre part on fait un bond dans le classement pour atterrir à la 4ème place à 50 points des 3èmes.

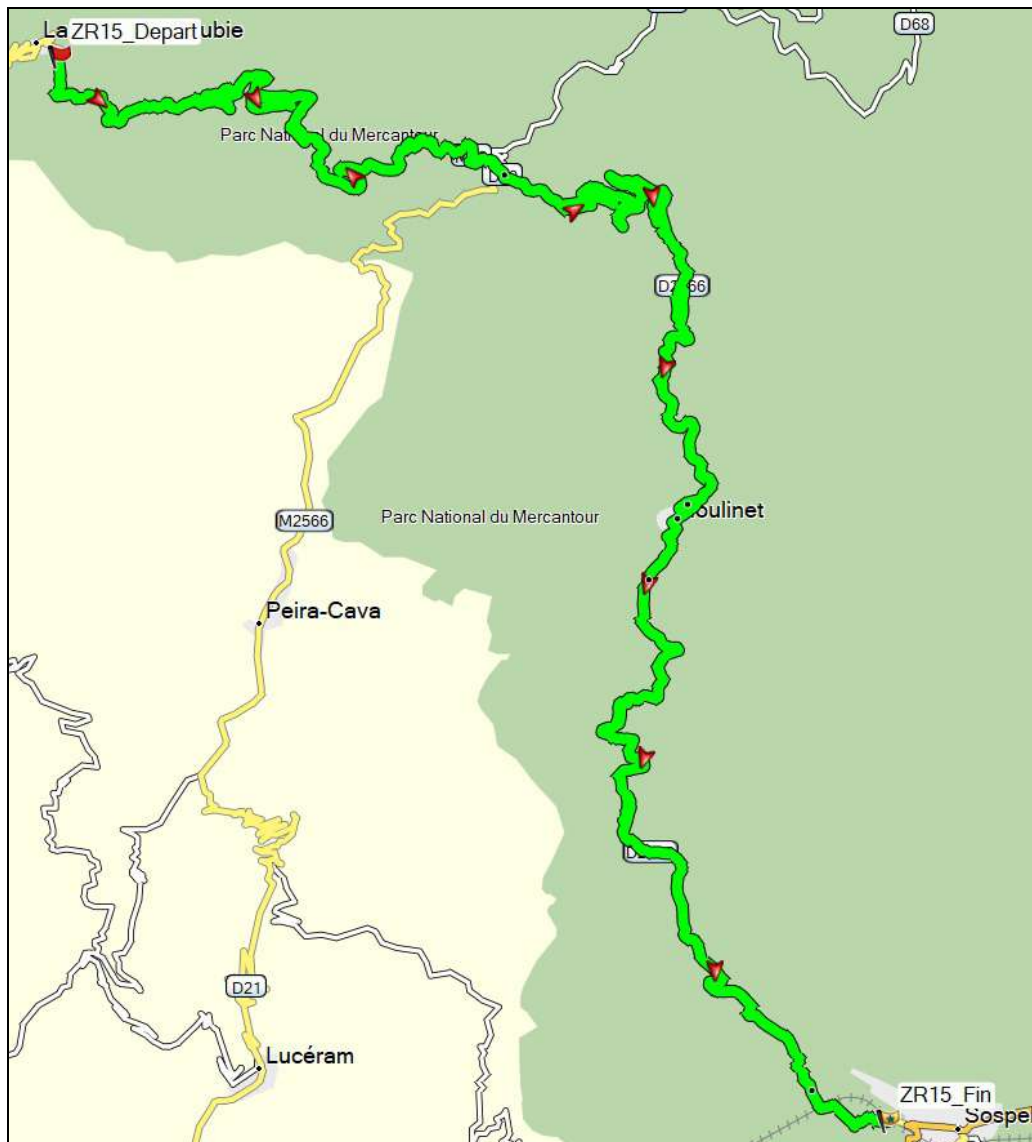
Après le point stop, au croisement suivant, on prend à droite, direction La Bollène Vésubie. Les assistances de tous les concurrents se trouvent sur cette route. Route qui doit avoir disparue maintenant, suite aux terribles inondations d'octobre.

Il n'est pas facile, de nuit de repérer ses mécanos. C'est amusant de voir les petites astuces déployées par les équipes pour se repérer. Panneaux lumineux, gyrophares de toutes les couleurs, spots... Pour nous, rien de tout cela donc les mécanos sont obligés de nous pister. Rien à faire sur l'auto, comme souvent. Je surveille l'heure pour ne pas être en retard.

On voit arriver Pascal PERROUD et Guillaume ALLAIS. Nos assistances sont ensemble et ils s'arrêtent avec nous. L'aile arrière de sa Golf est un peu froissée et touche le pneu. Les mécanos la redresse vaguement pour qu'il puisse rejoindre l'arrivée. Pascal s'est fait piéger par une plaque de gravier, et il est, bien sûr, très déçu.

On repart à l'assaut de la dernière spéciale et du Turini.

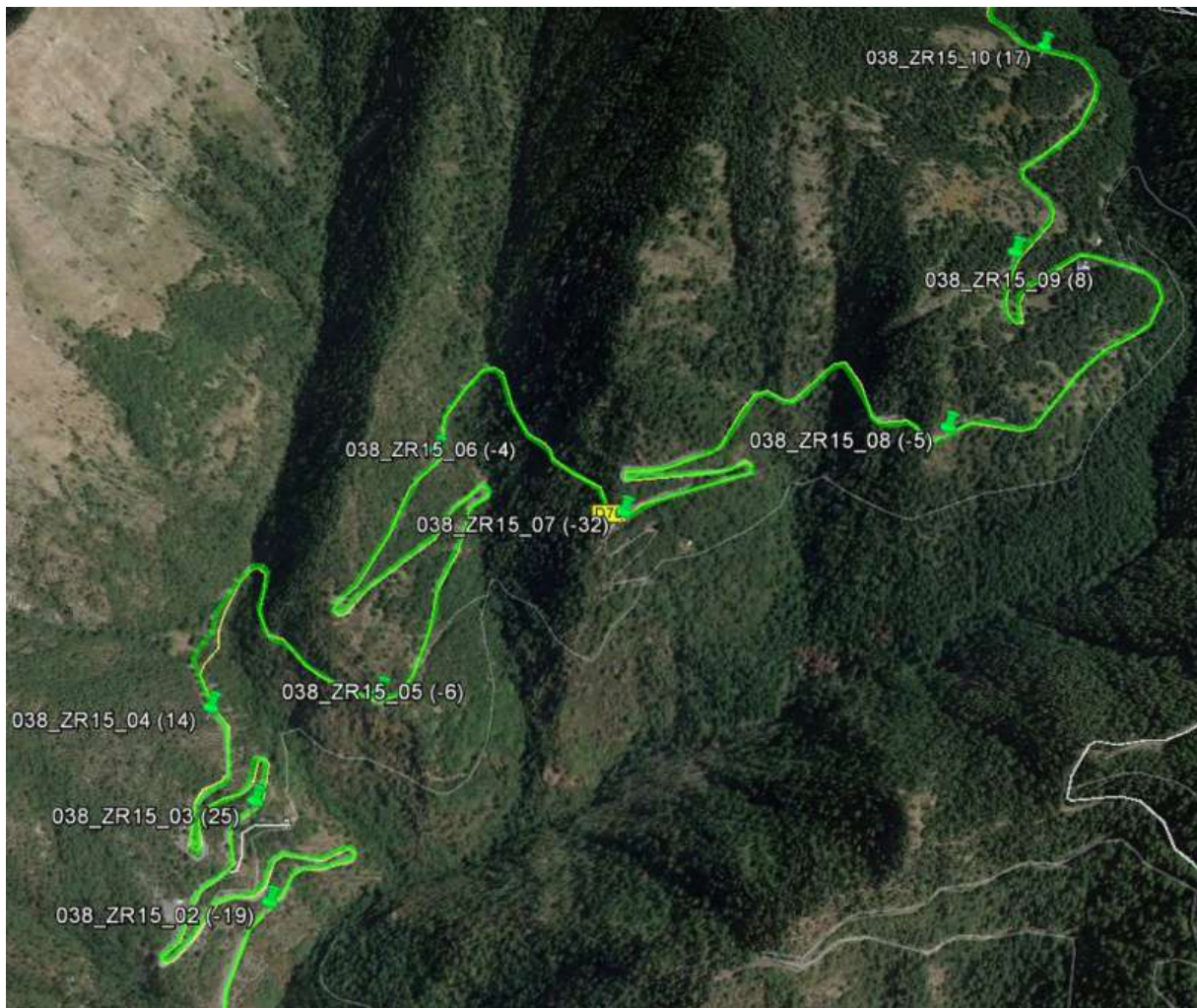
23 :58 :00 : départ de la SR 15 « La Bollène Vésubie - Sospel » à 49.6 km/h.



La moyenne est à nouveau pratiquement « au taquet ». Est-ce que ça nous suffira pour reprendre encore une place ou deux ? La route désespérément sèche ne va pas aider. J'écris cela maintenant pour le suspens, mais pendant le rallye, on n'avait pas encore le classement de la 14 quand on a attaqué la 15...

Une fois de plus, une dernière fois, la combinaison Bruno SABY plus R5 Alpine Groupe 2 fonctionne à merveille et on n'accumule jamais de retard.

Dans l'ascension vers le col de Turini, vers « *Le Turini* », les points de contrôle sont placés avant ou assez loin après les difficultés. On a plutôt tendance à avoir un peu d'avance, comme la plupart des concurrents.



Le passage du col se fait sans soucis. Ce n'est pas la magie de l'an dernier, la R8 toute en travers dans la neige... Et on plonge vers Moulinet, la voix toujours un peu troublée par l'émotion...

Les contrôles sont moins fréquents dans cette portion et toujours assez éloignés des difficultés. Une voiture nous suit. Parfois un peu près, et Bruno doit changer le réglage de son rétro. Ce n'est pas un concurrent et ça l'agace. La concentration et la qualité de la régularité en pâtit. Dans mes enregistrements, je vois qu'on a plus souvent un peu d'avance ou de retard alors qu'en descente, il est plus facile de réguler.



Le passage après Moulinet, en canyon, est bien négocié. Dans ce passage, j'ai toujours peur des pierres tombées sur la route, mais pas de soucis cette fois ci.

Il y a un contrôle avant et juste après ce passage :



Au point 19, bien qu'en avance d'un dixième, on prend deux secondes de pénalité de retard. Beaucoup de concurrents prennent une pénalité d'une seconde de retard à ce point.

Le dernier point de contrôle est un peu avant l'entrée de Sospel. C'est tant mieux car la fin officielle est dans le village.

Le dernier point stop se trouve sur la place de la mairie. On continue ensuite une longue liaison pour contourner une nouvelle fois l'éboulement de Monti qui a fait bouleverser cette dernière étape. On monte donc par la route du col de Castillon, pas par le tunnel, ce qui nous permet de bifurquer vers la « route stratégique » pour retourner vers le col de Braus.

J'ai un petit pincement en repassant par le départ de l'ES14. C'est maintenant désert, mais l'agitation autour du départ me semble lointaine tant il s'est passé d'événements et d'émotions. C'est toujours cette pression qui redescend brutalement et provoque un mélange de sentiments opposés. En descendant dans la vallée, j'arrive quand même à piquer du nez.

On remonte vers Peille et le col de Saint Pancrace. Quand Bruno comprend l'itinéraire qu'on prend, avec quelques lacets de plus à enfile, il râle un peu. La R5, sans assistance de direction et des pneus « racing » est un petit camion à conduire. Je pense que la chute d'adrénaline ne l'aide pas non plus et il a du mal à enrouler les nombreux virages qui nous séparent du port de Monaco.

Les vainqueurs de la SR, ex aequo avec 70 points, sont :

- COPPOLA Jean-Pierre / BOULANGER Christian en Alpine Renault A110 1600 S de 1970,
- PERFETTI Daniele / KESSEL Ronnie (CHE) en Lancia Stratos de 1975,
- BAILLET Christophe / BAILLET Anne en Ford Escort 2000 MkII de 1977,
- RENAUDIN Stéphane / PASTUREAU Lionel en Volkswagen Golf GTI de 1978.

Une belle revanche de Jean-Pierre et Christian sur l'ES précédente. On retrouve des habitués des podiums ainsi que Stéphane et Lionel qui terminent sur un coup d'éclat.

Je suis content de voir que les 21 premiers sont des clients avec mes données de recalage. Pour nous, 14ème place ex aequo avec 120 points de pénalité. On ne reprend que 10 points au leaders et 30 points aux troisièmes. On prend 170 points au seconds avant cette ultime spéciale, mais ça ne suffit pas, on avait 180 points de retard. On reste donc à notre 4ème place !

Si on s’amuse à faire un classement de la dernière nuit, on obtient :

	<u>Equipage</u>	<u>ES14</u>	<u>ES15</u>	<u>Etape</u>
1	ROHRL Walter / GEISTDORFER Christian	220	80	300
2	RAISYS Karolis / ZAKMANS Ilya	220	130	350
3	SABY Bruno / MARQUES Christophe	240	120	360
4	PERFETTI Daniele / KESSEL Ronnie	330	70	400
5	ZORIN Igor / OSTAPOLETS Nikolay	280	130	410
6	NOGAREDA David / GIRALT VALERO Sergi	290	130	420
7	SENO Gabriele / BERTUZZI Alberto	300	130	430
8	BJERREGAARD Henrik / SVEC Jaromir	310	130	440
9	BAILLET Christophe / BAILLET Anne	380	70	450
10	FERNANDEZ COSIN Rafael / MARTINEZ-HUARTE J.	320	150	470
11	MIKELSONS Karlis / VUGULS Normunds	260	230	490
12	BOUR Firmin / CARRION Laurent	340	150	490
13	SAINZ CENAMOR Antonio / SUAREZ Secundino	320	180	500
14	GEORGE Jean-Luc / PERIN Michel	370	140	510

Pas d’étonnement à voir l’équipage Rohrl / Geistdorfer en haut de ce classement. Une fois assimilé le principe du cadenceur, au début du second jour, ils ont toujours été « dans le coup ». En m’amusant un peu plus, j’ai calculé que sans leurs erreurs du premier jour, ils terminaient juste derrière nous au général !

Ce classement a été fortement chamboulé par des erreurs dues au déplacement de l’ES14.

Le classement final est :

Pos	Nr	Driver and Co-Driver	Grp	Grp	Vehicle	Year	Total points	Diff leader
				Pos				
1	110	MC BJERREGAARD Henrik (DNK) / SVEC Jaromir (CZE)	IV	1	Ford Escort RS2000 MkII	1979	2150	
2	25	FERNANDEZ COSIN Rafael (ESP) / MARTINEZ-HUARTE Julien (ESP)	III	1	Lancia Fulvia HF 1.6	1970	2380	230
3	85	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos (ESP) / GUTIERREZ-DOMINGUEZ Mar...	IV	2	Volkswagen Golf GTI	1978	2390	240
4	38	SABY Bruno (FRA) / MARQUES Christophe (FRA)	IV	3	Renault 5 Alpine	1977	2400	250
5	3	MC PERFETTI Daniele (CHE) / KESSEL Ronnie (CHE)	IV	4	Lancia Stratos	1975	2450	300
6	46	MC GEORGE Jean-Luc (CHE) / PERIN Michel (FRA)	IV	5	Ford Escort RS2000 MkII	1979	2490	340
7	77	BOUR Fimmin (FRA) / CARRION Laurent (FRA)	IV	6	Alpine Renault A310	1974	2540	390
8	95	OCHAGAVIAS Alvaro (ESP) / MACHO Manuel (ESP)	IV	7	Porsche 911 T 2.4	1973	2580	430
9	301	RAISYS Karolis (LTU) / ZAKMANS Ilya (LVA)	I	1	Jaguar XK 150 coupé	1958	2630	480
10	20	FM BAILLET Christophe (FRA) / BAILLET Anne (FRA)	IV	8	Ford Escort 2000 MkII	1977	2670	520
11	127	WOHLENBERG Karsten (DEU) / THIELE Klaus (DEU)	IV	9	Lancia Beta coupé 2000	1978	2690	540
12	30	SAINZ CENAMOR Antonio (ESP) / SUAREZ Secundino (ESP)	III	2	Porsche 912	1966	2720	570
13	233	POSTAWKA Stanislaw (POL) / POSTAWKA Andrzej (POL)	IV	10	Zastava 1100	1979	2750	600
14	302	BINCAZ Ludovic (FRA) / PAYAN Frédéric (FRA)	II	1	Morris Mini Cooper S	1965	2780	630
15	241	MC CANELLA Massimo (ITA) / ARENA Nicolas (ITA)	IV	11	Lancia Fulvia Coupé 1.3 S	1972	2820	670
16	307	BARDOLET CASELLAS Josep Maria (ESP) / ALSINA DOT Eloi (ESP)	I	2	Seat 1400 B	1957	2860	710
17	193	HEINZ Wolfgang (DEU) / PELLINI Rolf (ITA)	IV	12	Ford Escort RS2000 MkII	1979	2860	710
18	6	VOUILLON Stéphane (FRA) / SIEUR David (FRA)	III	3	Porsche 911 S 2.2	1971	2880	730
19	304	MIKELSONS Karis (LVA) / VUGULS Normunds (LVA)	I	3	Jaguar XK 140 coupe	1956	2930	780
20	198	PICOREAU Florian (FRA) / PICOREAU Jules (FRA)	III	4	Alfa Romeo 2000 GTV	1971	2930	780
21	57	DREXEL Norbert (DEU) / ROESSLER Christian (AUT)	IV	13	Volvo 242	1975	2930	780
22	262	VILLAR Yannick (FRA) / BOURDIL Vincent (FRA)	IV	14	Fiat 128 Coupe	1976	2970	820
23	68	RUSPELER Yves (FRA) / RAYMOND Philippe (FRA)	III	5	BMW 2002 TII	1971	3110	960
24	28	LAREPPE José (BEL) / DAVID Lieven (BEL)	IV	15	Opel Ascona 2000	1975	3120	970
25	152	MOSER Reinhard (AUT) / HOELL Michael (AUT)	IV	16	Porsche 911 2.7	1977	3120	970
26	2	MC DECREMER Michel (BEL) / LIENNE Patrick (BEL)	IV	17	Opel Ascona 2000	1979	3150	1000
27	93	MC KASHIN Ilya (RUS) / KOSTYRKO Boris (RUS)	IV	18	Volkswagen Golf GTI	1977	3170	1020
28	303	MC SILVASTI Ville (FIN) / SILVASTI Jukka (FIN)	I	4	Porsche 356 B	1960	3190	1040
29	102	GARNIER Lionel (FRA) / TRIFFAULT Bertrand (FRA)	III	6	Porsche 912	1966	3230	1080
30	116	MARCO Maxime (FRA) / MARCO Daniel (FRA)	IV	19	Autobianchi A112 Abarth	1978	3430	1280
31	59	FF ZIEGLER Barbara (DEU) / MOHR Franziska (DEU)	III	7	Ford Escort Mkl	1968	3450	1300
32	65	MC CHABRAN Michel (FRA) / CHABRAN Louis (FRA)	III	8	BMW 1602	1970	3470	1320
33	171	TRILLO DEL POZO Enrique (ESP) / JIMENEZ VALLS Carles (ESP)	IV	20	Seat 1430-1600	1974	3540	1390
34	52	NOGAREDA David (ESP) / GIRALT VALERO Sergi (ESP)	III	9	Porsche 911 S 2.0	1969	3590	1440
35	128	HINDSGAUL Lars (DNK) / PAGH Arne (DNK)	IV	21	Fiat 128 Coupé	1972	3630	1480

Pour nous, la 4ème place. On est content d'être dans le top 5 mais la façon dont s'est déroulé, avec ce sentiment permanent de roulette nous laisse un gout amer. Bruno et l'équipe rentrent assez rapidement à l'hôtel. De mon côté, je reste sur le port, pour discuter avec les uns et les autres.

Les années se suivent mais ne se ressemblent pas. Je ne retrouve pas l'ambiance des années précédentes avec des équipages qui fêtent leur bon classement ou au moins leur arrivée sur le port et des invitations à partager le champagne. Ou alors c'était mon état d'esprit qui était trop « noir » pour ressentir la bonne humeur ?



Mercredi 5 février :

Au saut du lit, je cherche dans les résultats du rallye le classement pas équipe. Rien. Je me lance alors dans les calculs... On a perdu Pascal PERROUD et Guillaume ALLAIS mais presque tous les membres de l'équipe ont fait une remontée dans le classement. Avant la dernière étape, on avait 160 points de retard sur l'équipe espagnole « *Escuderia Madrid Historicos* ». Mais eux aussi ont perdu une auto : BURILLO TELLEZ Javier / VELAZQUEZ CANELA Concha en Volkswagen Golf GTI de 1979 prennent 20000 dans la spéciale 14. Golf GTI contre Golf GTI, on se croirait aux échecs, je prends ton cavalier mais je perds le miens ! Sauf que notre Golf était la mieux classée de l'équipe et que la leur était la moins bien classée.

Après de véritables calculs d'apothicaires j'en arrive à la conclusion qu'on serait devant les espagnols, leur 5ème auto étant loin au général ! Je regarde rapidement les autres équipes inquiétantes. Blunik est loin, Agea encore plus. Habituellement, il fallait compter sur une équipe italienne. De 2017 à 2019 c'est « *Scuderia Milano Autostoriche* » qui a gagné (je n'ai plus les résultats des années précédentes). Mais cette année elle est à la dérive... « HRRT Germany 1 » toujours bien placée, n'est pas trop mal mais pas menaçante pour nous. Ce n'est pas officiel, mais ça met du baume au cœur.

Petit déjeuner tranquille ce matin et papotage. Après une bonne nuit de sommeil les esprits sont plus clairs mais les bizarreries de classement sont dans toutes les bouches.

On est ensuite invité à visiter le nouveau musée monégasque : la *Collection de Voitures de S.A.S. le Prince de Monaco*. Superbes carrosseries de tous âges pour la partie qui surplombe la salle principale. Autour, surtout des autos de rallyes et au milieu, il semblerait que ce soit thématique. Sur le site internet, on voit des F1 mais lors de notre visite ce n'était que des autos de rallye :



Dans le fond, sur la droite un alignement de Lancia Delta dans différentes configurations.

Bruno est accaparé par les journalistes :



Je déambule en jetant un œil régulièrement sur mon téléphone, en attente de la validation du classement par équipe.

Pour moi, la plus belle du plateau :



Equilibre quasi parfait entre la bestialité de la Groupe B et la sensualité des courbes d'une automobile. Exemples derrière à droite, du trop peu (205 EV1 de Vatanen) et à gauche du trop (Audi Quattro S1 de Mikkola).

Je tombe en arrêt devant la tenante du titre : la Toyota Yaris WRC. La aussi, je trouve que c'est trop. Ca ne ressemble plus à une auto de « monsieur tout le monde », ce qui devrait être le cas d'une auto de rallye. Des appendices aérodynamiques en carbone de partout, comme une F1 !





Je suis vraiment nostalgique de la période Groupe A et Maxi. On en trouve quelques unes :



Des courbes sensuelles et un son, que dis-je une musique !

Les résultats tombent et l'équipe CRISARTECH gagne officiellement le classement par équipe :

CLASSEMENT PAR EQUIPE FINAL OFFICIEL
OFFICIAL FINAL TEAM CLASSIFICATION

Pos	N°	Pilote/Copilote	Nat	Grp	Voiture	Points SR	Pén.	Points Totaux	Première Equipe
1		Equipe: Crisartech						13390	
	38	SABY Bruno / MARQUES Christophe	FRA/FRA	IV	Renault 5 Alpine	2400		2400	
	77	BOUR Firmin / CARRION Laurent	FRA/FRA	IV	Alpine Renault A310	2540		2540	
	301	RAISYS Karolis / ZAKMANS Ilya	LTU/LVA	I	Jaguar XK 150 coupé	2630		2630	
	20	BAILLET Christophe / BAILLET Anne	FRA/FRA	IV	Ford Escort 2000 MkII	2670		2670	
	2	DECREMER Michel / LIENNE Patrick	BEL/BEL	IV	Opel Ascona 2000	3150		3150	
2		Equipe: Escuderia Madrid Historicos						14380	990
	25	FERNANDEZ COSIN Rafael / MARTINEZ-HUART...	ESP/ESP	III	Lancia Fulvia HF 1.6	2380		2380	
	85	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos / GUTIERREZ-D...	ESP/ESP	IV	Volkswagen Golf GTI	2390		2390	
	95	OCHAGAVIAS Alvaro / MACHO Manuel	ESP/ESP	IV	Porsche 911 T 2.4	2580		2580	
	30	SAINZ CENAMOR Antonio / SUAREZ Secundino	ESP/ESP	III	Porsche 912	2720		2720	
	88	LOPEZ ANOS Luis / JUDEZ CRESPO Enrique	ESP/ESP	IV	Volkswagen Golf GTI	4310		4310	
3		Equipe: Blunik Racing						16580	3190
	307	BARDOLET CASELLAS Josep Maria / ALSINA D...	ESP/ESP	I	Seat 1400 B	2860		2860	
	304	MIKELSONS Karlis / VUGULS Normunds	LVA/LVA	I	Jaguar XK 140 coupe	2930		2930	
	28	LAREPPE José / DAVID Lieven	BEL/BEL	IV	Opel Ascona 2000	3120		3120	
	52	NOGAREDA David / GIRALT VALERO Sergi	ESP/ESP	III	Porsche 911 S 2.0	3590		3590	
	81	ROLLAN Alvaro / ROLLAN Juan	ESP/ESP	III	Porsche 911 T 2.2	4080		4080	

Ouf, on aura sauvé les meubles, on rentrera avec une coupette. Je rejoins Bruno pour lui annoncer cette bonne nouvelle. Ce n'était pas gagné avec deux équipages espagnols sur le podium...

Retour au parc fermé pour discuter un peu encore avec quelques clients et récupérer du matériel loué.

Puis préparation pour la soirée de Gala. Je sors la chemise et le nœud pap' que je réserve pour les remises des prix à Monaco. Dans les tons « CRISARTECH » :



A l'entrée, on nous fournit la clef USB avec tous les classements. Superbe objet en forme de plaque de rallye.

La table du team CRISARTECH est cosmopolite avec des Belge, Lituanien et Letton. Un peu de champagne et de vin aide à parler toutes les langues ! Le menu est sympa, mais les spectacles un peu ennuyeux pour moi et j'arrive même à m'assoupir. Et pourquoi pas remplacer ces spectacles par des résumés des RMC d'il y a 50 ans, 40 ans et 30 ans ? Je pense que ça intéresserait plus de monde !

La salle est tellement grande qu'il est presque impossible de retrouver l'autre team, CRISARTECH-RAC, ou d'autres connaissances.

La remise des prix démarre et je suis maintenant bien réveillé, en forme même ! Il manque la voiture des vainqueurs sur la scène. Elle était devant le sporting. Est-ce qu'elle n'aurait pas eu le droit de participer à la fête car pas nettoyée par les vainqueurs ?

Un petit hommage à Walter ROHRL, ancien vainqueur qui n'a pas pu rester, mais pas un mot pour Bruno SABY qui était bien présent.

Les trois premiers équipages sont appelés, puis les premiers monégasques et les féminines. On s'attend à être appelé pour le classement par équipe, mais non, la cérémonie est « écourtée » par une phrase laconique, les coupes des autres équipages les attendent sur une table près de la sortie, pour laisser place à la musique !

En étant paranoïaque, on aurait pu penser qu'il aurait été trop difficile pour l'ACM de prononcer le nom de l'équipe remportant le classement. Mais n'étant pas paranoïaque, on ne dit rien et on va voir cette fameuse table pendant que commence l'animation de la DJ du jour.

Les coupes sont alignées sur une longue table avec une gommette indiquant le n° de la voiture. Bruno trouve deux coupes avec n°38, plus une plus grande avec les n°38, 77, 301, 20 et 2. On comprend vite que la grande est pour l'équipe mais les petites ? On comprend le lendemain, en regardant le fichier *Remise des prix1.pdf* sur la clef USB fournie avant la remise des prix :

Catégorie IV				
1er	BJERREGAARD Henrik (n° 110)	SVEC Jaromir	Ford Escort RS2000 MkII	1 Coupe
2ème	ZORRILLA-HIERRO Juan Carlos (n° 83)	TIERREZ-DOMINGUEZ Marcos	Volkswagen Golf GTI	1 Coupe
3ème	SABY Bruno (n° 38)	MARQUES Christophe	Renault 5 Alpine	1 Coupe



Une fois lancée la soirée dansante, les tables sont débarrassées et le niveau sonore est tellement haut qu'on n'est pas incité à rester à table. C'est dommage, ce serait l'occasion de discuter avec des connaissances que l'on ne rencontre qu'une fois par an... On est obligé de se retrouver, pas dans les toilettes, mais presque !



Avant de rentrer, on fait un crochet au Tip-Top bar, avec Michel BADOSA, Mogens REIDL et quelques membres de l'équipe HRRT, c'est nettement plus calme :



Jeudi 6 février :

On remballe. Une dernière photo souvenir de Monaco en mai, heu, pardon, en février. Il est fou ce temps !



La R5 peine à démarrer pour sortir du parc fermé, une cosse de démarreur débranchée. Il était temps que le rallye de termine !

Merci à l'Automobile Club de Monaco pour nous organiser ce rallye qui nous a enchantés et fait vibré une fois de plus pendant une semaine. La magie du « Monte-Carlo » opère toujours avec autant de force. C'est une véritable immersion dans « un monde parallèle » pendant une semaine. De nos jours ces occasions se font de plus en plus rares, et cela doit être souligné.

Un grand merci aussi à Bruno pour m'avoir fait confiance une fois de plus, malgré ma tendance à mélanger les virages à droite et à gauche quand l'émotion est trop grande.



Et bien sûr toute son équipe d'assistance, Pascal pour la préparation dans le Dévoluy.

Merci aussi à tous les photographes et vidéastes qui nous permettent de nous replonger dans cette magie à chaque photo vue et revue et re-revue !

On parle un peu de nous dans Echappement :



4 pages supplémentaires sur l'histoire de la course et VW Golf GTI. La bonne surprise venait de Bruno Saby, 17^e à l'issue de l'étape Commune, le vainqueur de l'édition 1988 profitait des deux dernières SR pour faire remonter sa R5 Alpine au 4^e rang. Une performance certainement facilitée par la présence dans le baquet de droite de Christophe Marques, patron de Crisartech, un instrument de mesure qui a fait l'unanimité parmi ses utilisateurs.

BRUNO SABY

« La Régularité est une discipline respectable »

Echouant à un souffle du podium, Bruno Saby n'en a pas moins été le héros de la dernière nuit. Plutôt réservé à ses débuts, le Grenoblois a appris à apprécier la Régularité.

Qu'est-ce qui a motivé votre présence avec cette R5 Alpine ?

Je suis venu jouer les prolongations, 40 ans après ma victoire en Promotion, qui fut un tournant dans ma carrière puisqu'elle m'a permis de devenir professionnel. C'est aussi un moyen de lever des fonds pour l'association Espoir Isère contre le cancer. Cette Groupe 2 est préparée à Chambéry par le Team 2B, dans le style des voitures d'usine. Nous n'avons pas de direction assistée et avec les pneus pour le sec, c'est un camion, mais c'était déjà comme ça à l'époque.

Avec l'expérience, votre regard a-t-il changé sur la Régularité ?

J'ai disputé ce rallye pour la première fois il y a dix ans, avec Denis Giraudet sur une Alpine berlinette. Grâce à la neige, nous avons fini 3^e alors qu'on y comprenait rien. Maintenant, je commence à comprendre cette discipline, mais c'est difficile face aux spécialistes. Cela peut-être intéressant et respectable, si la prise de temps est faite sérieusement. On joue le jeu, on essaye de faire le mieux possible, mais c'est long ! Le plus dur est de rester concentré tout en surveillant ce qui vient en face. Ce rallye est une belle fête que les gens attendent et je trouve qu'il y a plus de monde que d'habitude. On se croirait revenus à la belle époque. Ce doit être à cause de Walter Röhrl...

Etes-vous satisfait de votre résultat ?

Heureusement qu'il y a eu cette dernière nuit qui nous a permis de faire la différence au pilotage, sur un parcours sinueux que je connais bien. Finir à quelques secondes de la 2^e place nous donne des regrets mais le principal, c'est d'avoir été dans le coup. Même si ce n'est plus comme avant, je reste un compétiteur.

Vous sentez-vous prêt pour jouer la victoire ?

Pour cela, il faut un copilote spécialiste et de bons appareils, ce qui était le cas cette année, mais sur le sec, tout le monde sait faire. Cette édition était très particulière, mais avec des conditions plus difficiles, on pourra peut-être l'emporter. Après avoir gagné le Monte-Carlo en Promotion et au Général, ce serait sympa d'avoir les trois. Chaque année, j'essaye de trouver un thème original ou en lien avec mon passé. Je trouverai bien pour l'année prochaine...



© Gregory Lemoine / DFP

Et pour terminer quelques photos parmi les plus belles vues ici ou là, mais principalement sur l'excellent forum RACING AUTO CLASSIC :
<http://www.racingautoclassic.com/rac/forum/viewtopic.php?f=245&t=3447>















