

Genève Cannes Classic

Rallye Historique Première Classe, sans bling-bling

C'est un éventuel miracle, ou l'inconscience sportive de l'organisateur, à moins que ce ne soit la persévérance effrénée de Jean Claude Peugeot de proposer trois jours de rallye en Première Classe, pour cette année encore.

En cela l'attrait des deux villes de départ et d'arrivée, des partenaires nouveaux et la pression des participants de 2009, l'ont aussi influencé pour « remettre les couverts en argent ». A noter la dotation aux gagnants d'un accueil VIP lors d'un Gand Prix de Formule 1, par le Pétrolier

Total division ACS (Adjuvants et Carburants Spéciaux) et la division Lubrifiants (HTX Rétro Elf), annoncé lors de leur présentation, très technique, « des anciens moteurs et les huiles modernes », très appréciés des concurrents, masculins notamment...

Le nombre restreint des inscrits, lors de la création de cette épreuve (16) n'avait pas marqué Jean Claude Peugeot plus que cela, à part le côté financier, toujours difficile à gérer. Il a gardé le même objectif à savoir donner aux concurrents ce qu'ils

recherchent c'est-à-dire : des régularités décidées dans les moyennes que chacun choisit après reconnaissance en routes ouvertes, sur des routes fermées, un tracé grandiose pour libérer les vieux purs sangs dans les mains des pilotes, un circuit pour goûter la technique de conduite et la qualité haut de gamme de l'hébergement, tout cela en trois jours. La proximité d'épreuves importantes (quatre jours à peine après le France Tour, 20 jours avant le Corse), des congés d'été et des rentrées scolaires, a certes limité cette année encore le nombre des inscrits (19), mais pas l'enthousiasme des présents ce jeudi 16 septembre sur la promenade des quais de Genève face au jet d'eau mythique.

Comme l'an dernier, et grâce au

soutien d'Anja Loetscher, responsable des « Fêtes Genevoises », les vérifications faites face au célèbre Jet d'eau et le cocktail animé par la Confrérie du Bleu de Gex furent un instant de calme pour engranger quelques forces avant la compétition.

Le départ du prologue, donné vers 16 heures sur les quais, attira de nombreux badauds dont certains auraient voulu tout savoir, avec moult détails, sur les autos. Il faut reconnaître que le plateau est encore digne des plus grands rallyes, même si l'on constate que la moitié sont des Porsche des 911, 356B, 944, 928 et 914. La voiture 0 des ouvreurs fut une De la Chapelle, merveilleuse reconstruction des Bugatti d'antan, deux Austin Healey 3 litres de 1961 et 1963, deux Alfa Romeo, une superbe Alfa Giulia Ti de 1968 et un GTV 2000, deux Golf GTi dont l'une fut achetée neuve par son pilote en 1982 (le compteur approche les 300 000 kilomètres, très vigoureuse pour son âge mais légèrement « fatiguant » du dire de sa copilote !).

Les routes du Jura suisse et français, pour ce prologue, conduisirent les 19 équipages à Lamoura pour dîner et surtout une spéciale qui donna, outre quelques belles frayeurs à cer-



La Porsche 914/6 de Noël et Christine Messeri.

tains mais sans dommage, mais surtout un premier ordre provisoire avec la Golf de Richard Cortot en tête devant l'Austin Healey de Patrick Berthier et l'Alfa GTV 2000 respirant la puissance d'André et Franck Tissot. Avant de descendre la Faucille, la pause au restaurant la Spatule et non pas le Marteau comme certains l'avaient suggéré. Quant aux copilotes dont certains faisaient leur début dans ce « dur métier » ils échangeaient nombre d'astuces et de « conseils », certains même avouaient ne rien comprendre, leur pilote n'en faisant qu'à leur tête. Un jour quelqu'un m'a dit que ces épreuves de régularité n'étaient que des prétextes pour les divorces dans les équipages en couple ! Les équipages, attendus à l'Open Bar du Kempinski vers 23 heures, n'ont pas fait de vieux os en pensant à la journée du lendemain, annoncée très longue au Briefing.

En effet, le départ de la première étape fut donné vers huit heures trente pour rejoindre deux spéciales merveilleuses sur la montagne, dominant Aix les Bains, montant au fameux relais ORTF et empruntant le Col de l'Épine. Encore régulières et ménageant leur belle monture la 356 B de 1963, Catherine et Virginie Oswald n'ont pris que peu de secondes de pénalité, cela ne sera pas le cas pour Claude Dorkel, devant Christophe, son copilote de fils, pour, en reconnaissance, avoir sous estimé l'épaisseur des épines de pins et de feuilles dans un gauche très serré et posé la Golf un peu plus bas. Une aile froissée et tout le temps de faire les photos de toutes les autos fut leur cadeau, avant de « se faire charrier un max » par les autres concurrents et surtout d'écopier de 500 points de pénalité. Regrets quand ils connurent les écarts de points au classement final

La pause repas non loin, appréciable, à peine avalée, il fallut tirer

très à l'ouest pour rejoindre le Circuit du Laquais. Même si les routes n'avaient pas le charme des sommets empruntés en 2009, leurs diversités furent appréciées par les pilotes, quant aux copilotes, ils n'avaient guère le temps de regarder le paysage entre les carrefours, les notes du road book, les compteurs et chronographes, de jeter un oeil sur les toits des églises ou les ruelles des villages ou encore les petits ponts, autres canaux et rivières traversés. Il faut reconnaître un presque parfait sans faute sur le road book de ces 917 kilomètres concoctés par l'équipe de PHO.

Nombreux découvraient ce circuit, très roulant, technique à souhait, dégagé, et sous le soleil un vrai plaisir de conduite, cinq tours, refaire le même temps qu'au second, contrôler les temps de passage, et prendre les bons repères, une collaboration attentive à vitesse élevée (pas pour tous) certaines Porsche doubleront deux fois des consciencieux jouant la gagne. Sur un circuit, le pilote roule à sa main, sans stress, le copilote s'adapte pour les repères afin que les écarts soient minimes. A ce jeu précis c'est Marie qui donna à Jean Veyrier avec sa 914-4 les meilleures indications et ils s'avèreront les plus réguliers ne prenant que 3 secondes, devant Henry Tessier sur la Classic Boxter avec 4



L'Austin Healey Mk1 de Daniel Gosse/Patrick Mestancier.



Vérifications et départ devant le célèbre Jet d'eau de la ville de Genève.



Une très belle Giulia Super, pilotée par Maurice Dubois/Louk De Wilde.

secondes, Jean-Claude Frionnet sur la Carrera 2L7, avec 8 secondes en troisième position et Maurice Dubois en Alfa avec 10 secondes. Remarquons que le dixième ne prendra que 30 secondes.

Quittant le circuit vers 17 heures la caravane prit le chemin de Grenoble, puis la direction de Gap sur une route délaissée par les poids lourds et agréable à souhait, une dernière visite en touriste puisque Jean Claude

Un très bel accueil sur la Croisette



Patrick Berthier et Jean Laurent Bracieux (Austin Healey) remportent la seconde édition du Genève Cannes Classic.



Jean Claude Frionnet/Nicole Laborier (Porsche Carrera 2.7) complètent le podium.

Peugeot eut la belle idée de nous faire faire un petit crochet par la spéciale du Rallye de la Matheysine, avec un CP pince au sommet, ultime piège de la journée puisque 10 équipages y tombèrent en gagnant 50 points de pénalité, avant de nous faire tester les éclairages pour rejoindre l'Hôtel Axe la pastorale de Chorges, douche et dîner convivial. Ce qui donna le classement de cette première étape, avec en tête l'Austin Healey de Patrick Berthier, devant la Porsche de Catherine Oswald et de l'Alfa Giulia de Maurice Dubois.

Le repas fut chaud entre les équipes de Bourgogne et de Lorraine c'était « à couteau tiré », mais non ! Ce n'étaient que vanes et plaisanteries, des dialogues animés par leurs porte-paroles, qui par moment font penser aux pièces de théâtres de Pierre Dac ou Francis Blanche ou encore aux Grosses têtes de Bouvard. Que du bonheur dans la joie de se retrouver, fourbus mais heureux. Certains ont noté les noms de villages traversés, La Tronche, Lamoura, St Jean de Chevelu, Le relais du Mont du Chat, Vacheresse, Les Terrasses, Corps, Entrevaux, La Guinguette, Le Col Bayard sans reproche, ni accroche etc. la réalité dépasse toujours la fiction !

Le Samedi dernière étape, avec 268 kilomètres pour rejoindre Cannes, avec la montée du Col d'Allos. En démarrant sous une petite pluie, les copilotes se demandaient si le brouillard annoncé ne perturberait pas la lecture des notes, d'autres s'interrogeaient simplement si tous les virages ne les rendraient pas malades, bref il n'y avait que les pilotes qui, ne disant rien, attendaient le plaisir de négocier tous les virages des cols, ... avant d'affronter « la régul » de la Colle st Michel et celle du col



Seconde place et Coupe des Dames pour Catherine et Emilie Oswald (Porsche 356 B)

de Félines à d'Entrevaux. En fait comme chaque jour le mauvais temps et la pluie fuyaient devant nous. Ouf ! La liaison pour atteindre ces spéciales permit à ceux qui avaient « un peu de temps de libre » pour admirer le paysage, de constater le changement de végétation grâce à la chaleur du sud. Même un écuireuil voulut pendant quelques mètres, devancer les autos, un coup bref de trompes italiennes le convainquit de retourner sur ses branches ! Pour le Col des Félines, les astucieux, jouant la gagne, choisirent des moyennes basses, 40, 41, d'autres s'en remettaient aux cieus devenus cléments, et enfin quelques uns visitaient... Il sera à noter le fair-play de tous les concurrents, leur attitude de respect des places au début des spéciales, sur les liaisons les plus lents se laissant doubler par les plus rapides, en somme, que des Gentlemen ou Gentlewoman Drivers.

L'accueil sympathique de la Ville de Cannes grâce aux efforts conjugués de Monsieur Le Député Maire Bernard Brochand, Mme Catherine Vouillon subdéléguée à l'évènementiel et M. Christophe Saez, en accédant à la Croisette, face au palais du Festival fut la récompense sur le gâteau de ce second rallye. Le Palais Stéphanie fut l'ultime étape, dernier dîner, remise des prix et repos dans des chambres



Un automne très chargé pour Dominique et Virginie Dransard, avec la Porsche 944 sur tous les fronts !

dédiées aux stars du cinéma. Le podium fut à l'image de ces trois jours : deux lorraines en « croque-madame » entre quatre tranches de bourguignons, personne ne se prenant pas au sérieux, quoique... Pour cette fois la Lorraine fut battue par les Ducs de Bourgogne. Aux pieds de celui-ci le fort sympathique et seul équipage suisse, venu du Canton de Vaud, cherchait quelle erreur il avait faite pour perdre la troisième place qu'il détenait le matin. Avant de repartir chacun avec sa coupe, des histoires pour l'hiver et l'impression de se distraire plus qu'au cinéma, à tel point que l'ovation finale des concurrents pour toute l'équipe fera vibrer les cloisons du salon Renoir. Un succès bien mérité pour ces bénévoles fanatiques d'automobiles et de compétitions désirent partager cette passion en donnant du bon temps à d'autres ! Un coup de chapeau particulier fut donné par les commissaires pour la constance

et l'efficacité des copilotes débutants en régularité (Jean-Laurent, Nicole, Michel et les autres), qui furent plus qu'à la hauteur de leur pilote, puisque deux d'entre eux figurent sur le podium, en améliorant, spéciale après spéciale, leur précision. C'est cela aussi « la Régul » ! Le Genève Cannes Classic devient doucement, mais très sûrement, un incontournable rallye de septembre au même titre que le France Tour ou le Corse, en cette période de l'année. Ce rallye mérite grandement la quarantaine d'automobiles souhaitée par Jean Claude Peugeot et son équipe, pas plus, sinon la gestion en deviendrait trop lourde.

L'équipe TVNETBOURGOGNE, première télévision régionale sur le Net, a réalisé un reportage tout au long de ce périple, que vous pouvez voir en tapant l'adresse suivante : www.tvnetbourgogne.com/geneve-cannes.html ■



Beaucoup de plaisir sur le circuit du Laquais. En action, l'Alfa Romeo 2000 GTV de André Tissot/Franck André.

Classement

1er Patrick BERTHIER/Jean-Laurent BRACIEUX (Austin Healey MK1) – 2è Catherine et Virginie OSWALD (Coupe des dames) (Porsche 365B) – 3è Jean Claude FRIONNET/Nicole LABORIER (Porsche 911 Carrera 2L7) – 4è Claude BUBOIS/Louk DE WILDE (Alfa Romeo Giulia Super TI) – 5è Noel et Christine MESSERSI (Porsche 914-6) – 6è Jean et Marie VERRIER (Porsche 914-4) – 7è Richard et Catherine CORTOT (Volkswagen Golf GTI) – 8è André TISSOT / Franck ANDRE (Alfa Romeo (GTV 2000) – 9è Christian BRIET / Daniel MEURAT (Porsche 911 Carrera) – 10è Christian DAZY / Michel Paul (Porsche 911 Carrera 2L7) – 11è René DANSLER / Fabien WAECHTER (Porsche 928) – 12è Dominique et Virginie DRANSARD (Porsche 944) – 13è Daniel Gosse / Patrick MESTANIER (Austin Healey MK1) – 14è Gérard et Nabila MARTIN (Porsche 911) – 15è Christophe et Claude DORKEL (Volkswagen Golf GTI) – 16è Henry TEYSSEYRE / Nadine CASTELLORT (Porsche Boxster).