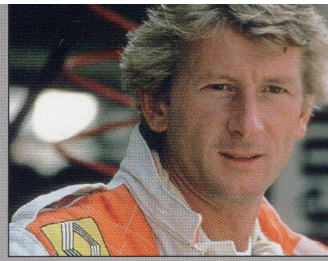


renouveau classico

N°78 juin 2017 mensuel

Interview



JEAN-PIERRE JABOUILLE
Le « grand » à cœur

Rallye
Championnat de France

Dans le vif
du sujet



Au volant

Lola T292/6 Le Mans 1970

Maroc Historic Rally
DU SPORT ET DES LARMES



Historic Tour
DIJON



+ interview Matthieu Châteaux

ET AUSSI

Tour Auto, Timo Mäkinen,
Lorenzo Bandini, Michel
Delalande, Classic D

Homemell

M 03306 - 78 - F: 7,90 €



Bel: 8,40€ / Suisse: 14 CHF / Lux: 8,70€ / DOM: 8,90€ / Italie: 8,90€ / Port Cont: 8,90€ / An



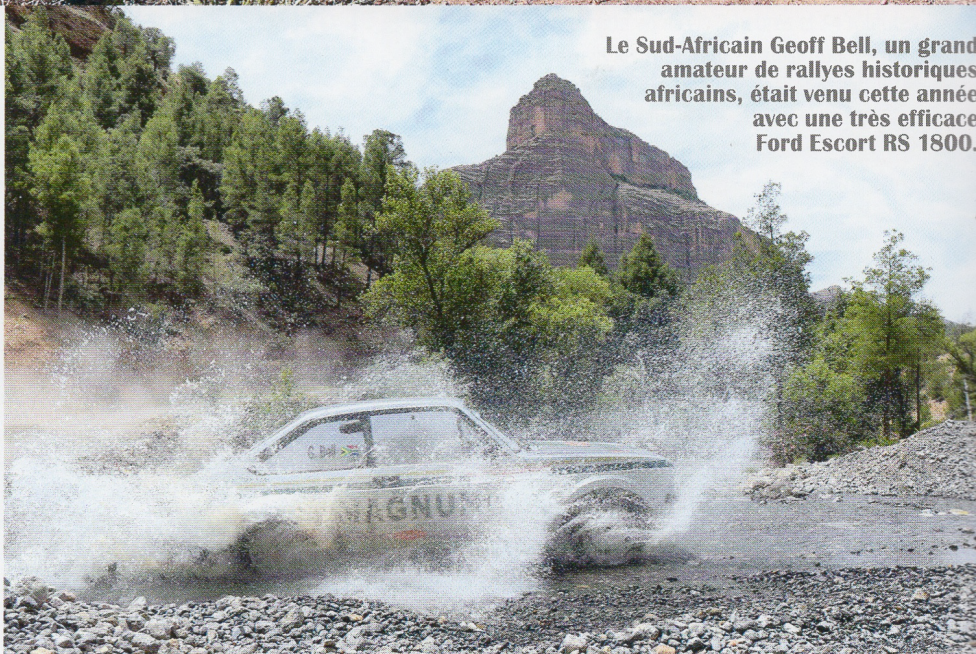
MAROC HISTORIC RALLY 2017

Une édition encore endeuillée

CES LIGNES AYANT ÉTÉ ÉCRITES AU SOIR DU 11 MAI, ALORS QUE LE RALLYE N'ÉTAIT PAS TERMINÉ (DÉLAIS DE BOUCLAGE OBLIGENT), NOUS NE POUVONS ÉVOQUER ICI LE RÉSULTAT FINAL. VOICI DONC QUELQUES IMPRESSIONS ET HISTOIRES VÉCUES LORS DES QUATRE PREMIERS JOURS DE COURSES, AINSI QU'UN HOMMAGE À GÉRARD BRIANTI, TRAGIQUEMENT DISPARU PENDANT L'ÉPREUVE.

Texte Philippe Carles

Le Sud-Africain Geoff Bell, un grand amateur de rallyes historiques africains, était venu cette année avec une très efficace Ford Escort RS 1800.



Toujours fidèle à sa Mazda RX7, Philippe Gache s'est battu pour la victoire dès le début. Puis les circonstances ont tourné en sa faveur à mi-course.



HOMMAGE Gérard Brianti, un vrai gentleman-driver



Navigué par Sébastien Chol, Gérard Brianti avait remporté le Rallye Monte-Carlo Historique 2013 au volant d'une Alpine 1600 S Groupe 4.

Pour la septième fois, Gérard Brianti avait pris le départ du rallye du Maroc Historique, appelé depuis cette année Maroc Historic Rally. Le Monégasque,



Photos Christian Chiquello

âgé de 64 ans, avait effectué ses débuts en rallye dans les années 80 avec une modeste Toyota Starlet. Puis après avoir fait fructifier ses affaires immobilières, il s'était découvert une passion pour les épreuves historiques, courant d'abord sur des Alpine A110 rachetées à Erik Comas, puis sur des Porsche 911 ou des Ford Escort RS de location. Véritable gentleman-driver, il ne se prenait pas pour une vedette, étant bien conscient de ses limites, et avec son coéquipier habituel Freddy Delorme, Monégasque comme lui, il formait un équipage toujours empreint de modestie. Le meilleur résultat de sa carrière restera sa première place au Monte-Carlo Historique en 2013 sur une Alpine A 110 1600, une victoire qu'il avait dédiée à l'Automobile Club de Monaco dont il était membre et où il comptait de nombreux amis.

Mercredi 10 mai, après avoir connu la veille des ennuis d'embrayage, il était tout heureux de repartir dans le peloton de tête du rallye avec sa Porsche 911 SC RS préparée par BMA, l'équipe de Bernard Munster. Hélas, c'est dans l'oued Oum Errabia, près de Khenifra, qu'il devait perdre la vie, ne pouvant se dégager à temps de l'habitacle de sa Porsche tombée dans cette rivière après une chute de 25 mètres.

A sa famille, son épouse et ses trois enfants, *Echappement Classic* présente ses plus sincères condoléances.



Haasefotoclassic.com

Depuis huit ans, Yves Loubet se bat comme un fou pour proposer l'un des plus beaux rallyes historiques sur terre. Son épreuve fait revivre la légende d'une ancienne manche du championnat du monde des rallyes, mais il a su adapter son format à l'époque moderne ainsi qu'aux conditions anciennes, tout en proposant des parcours toujours plus variés et une convivialité appréciée de tous les participants.

Une anecdote du lundi matin, lors de la deuxième étape du rallye, les concurrents sont restés bloqués au départ de la spéciale plus d'une heure, en attendant que les relais des commissaires soient parfaitement fonctionnels. L'issue du secteur chrono, Grégoire de Mévius est arrivé avec un grand sourire, nous disant spontanément : « Ça va être le coup d'attendre, les trente kilomètres de cette spéciale de Khatouat sont simplement fabuleux. » Le lendemain, en direction d'Ifrane, l'étape comprend un

regroupement à mi-parcours dans le petit village de Moulay Bouazza. Eh bien la municipalité n'a pas hésité à couper la rue principale (et à détourner la circulation locale) pour y installer le parc de regroupement et des tentes berbères où sont offerts brochettes, gâteaux, thé à la menthe, rafraîchissements, etc. C'est cela qui fait le charme de cette épreuve, et la plupart des concurrents sont des fidèles qui reviennent d'une année sur l'autre.

UNE CHAPE DE PLOMB

Malheureusement, le rallye, comme les autres disciplines du sport automobile, restera toujours un sport à risque. Deux ans après le tragique accident ayant coûté la vie à Sébastien Bonnisseau, un autre drame a endeuillé cette épreuve. Lors de la quatrième étape, dans la spéciale n°13, Gérard Brianti sortait de la route et sa Porsche plongeait dans une rivière en contrebas. *«Je ne sais pas comment j'ai fait, l'instinct de survie sans doute»*, expliquait son coéquipier Freddy Delorme qui réussissait à s'échapper de l'auto au fond de l'eau. Quant à Brianti, qui selon certaines constatations avait le pied coincé sous le pédalier, il ne pouvait s'extraire à temps et succombait noyé. Les autres concurrents qui se sont très vite arrêtés sur les lieux du drame ainsi que les commissaires et les secouristes ont rapidement réalisé qu'il n'y avait plus rien à faire. Une immense chape de douleur tombait alors sur le rallye, et la dernière spéciale de la journée était disputée en liaison. Le soir au briefing, après une minute de silence, Yves Loubet a laissé le choix aux concurrents de continuer ou non. Cependant, Freddy Delorme, qui était présent, a exprimé le souhait que le rallye continue normalement. Le lendemain matin, l'équipe BMA, au sein de laquelle courait Gérard Brianti, a retiré les deux autres Porsche d'Alain Deveza et Grégoire de Mévius. Après le retrait de ces deux animateurs, l'intérêt sportif est devenu bien évidemment moindre. Mais chacun est reparti, désireux d'assouvir sa passion du rallye jusqu'au bout, comme Gérard Brianti l'aurait fait en de telles circonstances. ■

Désireux de courir avec une auto originale, Philippe Vandromme a fait construire par l'équipe Daunat Racing une réplique de la Lancia Stratos avec laquelle Sandro Munari avait terminé troisième du rallye du Maroc 1974. « Nous essayons les plâtres, car l'auto est toute neuve. Mais l'équipe de mécanos de Fred Daunat ne baisse jamais les bras, travaillant chaque nuit pour la remettre en état », expliquait son pilote-proprétaire.

Alain Deveza était en tête lorsque l'équipe BMA décida de retirer ses autos après le décès de Gérard Brianti, l'un des pilotes du team.



C'est désormais dans sa propre structure WHC (Wambergue Historique Compétition) que Philippe Wambergue prépare sa DS proto. Elle devait malheureusement abandonner au départ de la deuxième étape.





Avec sa très belle Datsun 240 Z, le Britannique Andrew Sidall s'est toujours placé dans le « top ten ».



Double vainqueur de l'épreuve, Grégoire de Mévius était reparti à la chasse aux trophées avec son ancienne Porsche 911, délaissant sa Nissan 240 RS qui manque de fiabilité à son goût.

Vainqueur du Rallye du Maroc Historique 2016, Bernard Barrile était de retour avec la même Talbot Lotus. Mais il a redécouvert celle-ci aux valeurs des autos d'usine des saisons 1980-1981 conduites par Guy Fréquelin et Henri Toivonen.

