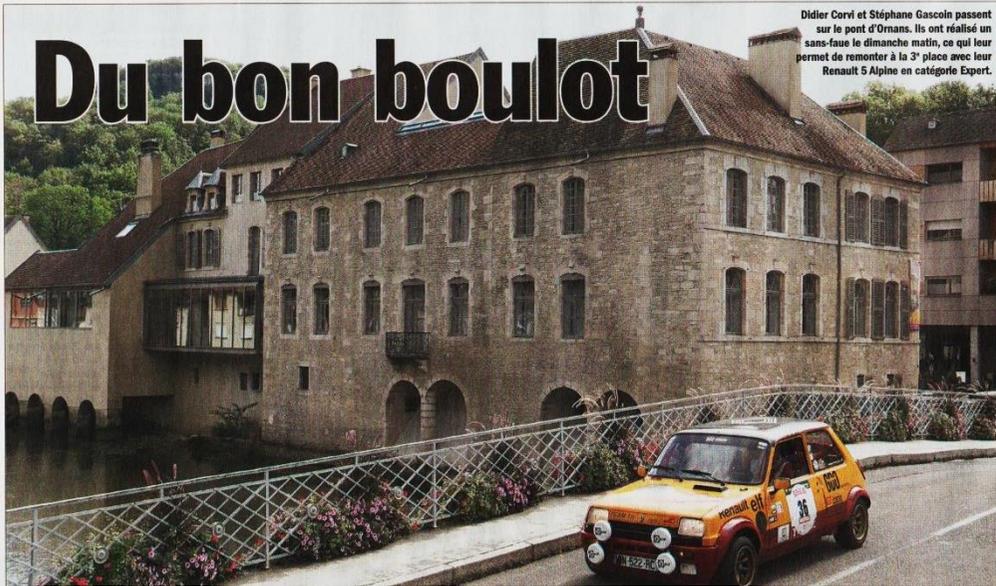


Du bon boulot

Didier Corvi et Stéphane Gascoin passent sur le pont d'Ornans. Ils ont réalisé un sans-faute le dimanche matin, ce qui leur permet de remonter à la 3^e place avec leur Renault 5 Alpine en catégorie Expert.



PRACTIQUE

Date : 5-6 septembre
Chiffre : 62 véhicules
Tarif : 450 €/équipage, sans hôtel

Un week-end sans pour Martine et Etienne Sentura, avec leur magnifique Facel III 1964, l'une des plus anciennes du plateau GT. ▼

Contact : OLD CARS CLUB JURASSIEN, C/o Olivier Sussot, BP 176, 39100 Dole, tél. 06 07 64 37 00, www.occj.fr



▲ Rendement moyen pour les expérimentés Jean-Paul Massé et Jean-Pierre Dreyfus, qui ne peuvent faire mieux qu'une 15^e place au général en Expert avec leur Lanca Luvla Zagato.

3^e des six manches du Trophée historique des régions de France (THRF), les Routes du Jura affichent complet avec plus de 60 équipages au départ de Dole. Au programme, les petites routes tranquilles et désertes du haut Doubs.

Corr. Alain PATRICE

Avec autant d'équipages inscrits en catégorie Expert qu'en GT, les organisateurs de l'épreuve arborent un large sourire. Accueillis sur les hauteurs de Dole au chalet du Mont-Roland, les concurrents satisfont d'abord aux vérifications techniques avant de se retrouver le lendemain matin au Port de Dole pour le départ de première étape dès potron-minet. «Avec 300 km, la journée va être longue», affirme Olivier Sussot, l'organisateur. D'autant qu'aux Routes du Jura, la panoplie des astuces de navigation est complète avec fléché-allemand, cartographie, carte muette, photo, non-métré : de quoi ne pas

voir le temps passer. Nouveauté cette année, l'introduction dans la catégorie GT de ces pièges de navigation : «C'est à la demande de nombreux participants de l'an passé que nous avons décidé de franchir le pas», explique Olivier. Un choix apprécié par l'ensemble des «joueurs», comme Thessy Ruppert, la navigatrice luxembourgeoise de Jean-Joseph Aghina : «C'est super ici car ils tiennent vraiment leurs promesses.

Pour les navigateurs, c'est un vrai régal de pouvoir chercher à décrypter les difficultés sans se prendre la tête à réguler.»

La route est coupée !

Du côté de l'Expert, les organisateurs ont veillé à faire grimper dans cette catégorie les équipes qui ont déjà brillé dans celle des GT les années précédentes, comme Philippe Schutz

LE MOT DES ORGANISATEURS



Olivier Sussot (à g.) et Patrick Darley
«De plus en plus abouties»

«Avec un travail bien préparé en amont, il ne doit normalement pas y avoir de surprise. L'expérience parle, même si nous ne sommes jamais à l'abri. Au fil du temps, nous avons pu nous appuyer sur une équipe qui nous décharge de beaucoup de petites tracasseries, pour nous consacrer à l'essentiel. Notre but est avant tout de donner du plaisir à nos concurrents. Cette année, nous avons ce ressenti pas forcément des paroles, mais à celui de quelques gestes, de regards, de petits mots lâchés ça et là. Ces choses simples nous font penser que nous avons bien bossé», confie Olivier. Patrick partage le même sentiment : «Notre volonté est de faire des choses simples et basiques. Faire monter les concurrents de la catégorie GT à celle des Expert est aussi une autre de nos grandes aspirations. C'est pour cette raison que nous avons introduit pour la première fois de la cartographie et du fléché allemand dans cette catégorie.»

PAROLES DE VAINQUEURS



Christophe Berteloot et Stéphanie Wante, Expert
«Une vigilance de tous les instants»

«L'an passé, nous avions gagné pour la première sortie de la Mars Porsche. Avec Stéphanie, nous avions envie de confirmer cette année face à une rude concurrence belge. C'était loin d'être gagné. La première étape a offert une panoplie complète de toutes les difficultés. En revanche, l'étape du dimanche était un peu trop light à notre goût. Il ne faut pas qu'ils aillent trop loin dans ce sens car la moindre erreur se paie cash et cela devient alors très difficile de se refaire.»



▲ Le dimanche matin, le rallye propose un véritable champ de CP sur le champ de foire de Longwy-sur-Doubs. La Chevrolet Corveto de René Weldig se faufile en douceur au milieu des panneaux.



◀ Malgré sa générosité en pilotage, José Delporte, assisté de Jean-Yves Bozet, n'a pu conserver sa belle deuxième place de la première journée.



Thierry Delporte (à d.) et Freddy Macq, GT
«Nous avons adoré les pauses gourmandes»

«C'est la première fois que je roule aux Routes du Jura et avec Freddy. Habituellement, dans les rallyes, je n'aime pas m'arrêter, mais aux Routes du Jura, les pauses sont exceptionnelles. J'y ai pris beaucoup de plaisir. C'est l'occasion de rencontrer et de discuter avec d'autres équipages et de se régaler de délicieux produits locaux. J'ai aimé le rythme dense et soutenu du rallye, même si les astuces de navigation du dimanche étaient trop abordables pour nous.» (l'équipage est le seul à faire un sans-faute le dimanche, NDLR)

et Henri Grandjean, vainqueurs à deux reprises. Ils étreignent une rare Daimler 250 SP de 1962 : «Je l'ai cherchée durant plus d'un an car je voulais une conduite à gauche. Le modèle n'est pas transformable parce que le châssis et la carrosserie en fibre de verre sont faits d'un seul tenant. Je l'ai achetée aux USA à un Français qui est installé sur la côte ouest. En arrivant en France, mon mécano a décelé à l'oreille un souci sur le moteur qui venait d'être refait. Il manquait les bouchons aux extrémités des rampes de graissage», raconte Philippe.

de côté de Vuillafand-Echevannes. Après-midi débute par la traversée du village d'Ornans, pays du peintre Gustave Courbet avec une pause gourmande à Rurey, suivie du retour sur Dole pour le dîner.

Rien n'est joué

La vérité du samedi n'est pas toujours celle du dimanche. Si pour la victoire les choses semblent figées, pour les places d'honneur, tout reste à faire tant les écarts sont faibles. C'est en Expert que l'étape dominicale va connaître le plus de changement. Après un secteur de photo-puzzle en début de matinée, les réjouissances se poursuivent par une vae aérienne dont il faut suivre en régularité un tracé au milieu d'un champ de CP sur l'emplacement du champ de foire en herbe de Longwy-sur-Doubs. Une difficulté qui fait plonger les équipages belges Delporte/Bozet et Thirion père et fils, 2^e et 3^e de la veille, en 4^e et 5^e places. Une aubaine pour les Français placés derrière qui souffrent un triplé. Une performance saluée par les organisateurs lors de la remise des prix dans le manège de Brack, car c'est une première dans cette catégorie depuis la création de l'épreuve. ■



Gilles Limonne (à g.) et Jean-Marie Demandière, Youngtimers
«Nous apprécions de plus en plus»

«Je remercie ma navigatrice habituelle Amandine qui a déclaré forfait trois jours avant le rallye, mais qui m'a quand même prêté son auto. C'est ma 2^e victoire ici. En 2013, j'avais gagné avec le fils de Jean-Marie, qui m'a navigué cette année. J'apprécie beaucoup l'équipe organisatrice et l'ambiance. Le carnet de route était parfait.»

Vainqueurs fin juin de la seconde manche du THRF à Est/Alpes, Marie-Jo Mourreau et Jean Pol Philips étaient parmi les favoris des Routes du Jura. L'équipage belge de la Volvo Amazon de 1968 termine pourtant 15^e ▶



▲ Premier rallye pour la Jaguar XK 150 de 1959, la doyenne du plateau GT, conduite par Antoine Darley que son père, coorganisateur du rallye, lui a prêtée le temps de l'épreuve.



▲ Pour pointer à un CP pince, chacun a sa méthode. Pour André Le Guen, le choix est de rester dans l'auto !



▲ Premier rallye pour la nouvelle monture de Philippe Schutz, une Daimler SP 250 de 1962 qui arrive tout droit des USA.