

Routes du Vexin Classic



Jean-Louis et Julien Bringer remportent la catégorie « expert » avec leur habituelle Porsche 914/4.

Forte d'une expérience dans l'organisation de rallyes « cartos » qui remonte à 1971, l'Écurie Guépard a mis sur pieds une épreuve de navigation dont la cinquième édition est intégrée au Trophée historique des régions de France.

« Nous n'avons pas changé grand-chose par rapport aux éditions précédentes qui ont, semble-t-il, convenu à tout le monde », affirme Thierry Coltin, en charge de l'organisation. Effectivement, avec 65 participants, les cinquièmes Routes du Vexin ont fait le plein. Il faut dire qu'avec un coût d'engagement de 260 € pour un rallye de deux jours, la formule est attractive. Surtout en ces temps de disette.

La manche entrante au Trophée historique des régions de France n'en conserve pas moins sa personnalité. « Selon les catégories – Expert, GT, Découverte – les parcours ne sont pas tout à fait identiques et les CP ne sont pas placés aux mêmes endroits. Un équipage peut ainsi penser être sur la bonne route et relever un contrôle de passage qui ne lui est pas destiné », explique Thierry Coltin. La valeur de ces CP est d'ailleurs progressive. De 20 points pour les deux premières sections de l'étape 1, elle passe à 30 points jusqu'à la fin de la deuxième étape. Et le dimanche, pour l'étape finale, un CP man-

qué coûte 40 points.

Tout en opérant la sélection entre les concurrents avec des « pièges invisibles », comme les nomme l'organisateur, l'itinéraire exploite les curiosités touristiques des contrées traversées: La Roche-Guyon, Giverny, le moulin de Fourges, le domaine de Villarceaux, les vallées de l'Epte et de l'Aubette. Il fait également passer les équipages par quelques hauts lieux du sport automobile normand et francilien: la course de côte des Andelys, celles de Chars et d'Avernes. « Cette dernière qui se termine par un virage à droite interminable, était organisée par l'ASA 2000 jusqu'à la fin des années 90. Des pilotes de la trempe de Debias, Rossi, Dossière y ont

participé », se souvient Francis Cuisin, le speaker bien connu de ceux qui suivent les épreuves normandes et nordistes.

Des notes binaires controversées

Côté sportif, il faut attendre la troisième section de la première étape, pour que la hiérarchie se dessine chez les experts. En arrivant dans la cour de la Ferme Pompadour où une pause de 20 minutes les attend, ils sont encore treize à avoir échappé à toute pénalité.

Mais dès le départ de la section suivante, l'itinéraire est décrit par une carte, muette sur certaines

parties. Cette première difficulté permet à Franck et Anne-Marie Lesbroussart (Austin Healey 3000) de prendre la tête, devant Olivier Lesein/Vincent Legenne (Alfetta 2000) et Jean-Louis et Julien Bringer (Porsche 914). Au Moulin de Fourges, au CH d'arrivée de la première étape, le couple Lesbroussart présente un carnet de route sur lequel manque deux CP. Aux 60 points de pénalité s'ajoutent les 5 points écopés pour la minute de retard par rapport à leur heure idéale. Dan Camerman et Daniel Pigeolet (BMW 1502) sont, quant à eux, passés à zéro et se retrouvent provisoirement en

Infos pratiques

- Un rallye du Trophée historique des régions de France
- Départ à Ableiges et arrivée à Omerville
- 3 étapes, 300 km
- 5^e édition
- 11 et 12 mai 2013
- Organisation :
- Écurie Guépard,
- Jean Guezennec,
- 6 rue Jean Mermoz,
- 95 370 Montigny les Corneilles,
- Tél. : 06 09 16 59 59



Avec leur R17, Alain et Olivier Albert ont facilement dominé la catégorie « Découverte » et peuvent envisager de monter en « GT ».



Pablo Castelain et Véronique Collard se classent huitièmes en « GT » avec une Alfa Romeo Giulia Sprint 2 litres.

L'essentiel

- Un itinéraire pittoresque et varié
- Une longue étape de nuit
- Un coût d'inscription « low cost »
- Des interprétations de notes ambiguës.



La Lancia Beta coupé de Raphaël Napey/Aline Noiret termine sixième, en catégorie « GT ».



Benoît Guyot/Raphaël D'Hayier ont profité de l'étape de nuit pour positionner leur Lancia Fulvia à la troisième place de la catégorie « expert ».

tête. Car dans l'étape de nuit qui suit, entre la ferme fortifiée de La Louvière et Avernès, l'équipage belge perd pied. Aux CP escamotés s'ajoutent les pénalités pour retard. Comme d'autres concurrents, une suite de changements de direction décrits en notes binaires - zéro je laisse, un je prends - est à l'origine de leur déroute. « L'énoncé n'était pas clair. On a cherché la rue de la messe sans la trouver, pensant que c'était le point de départ », pestent-ils. À l'issue de ce long parcours nocturne de 75 km, l'Austin-Healey de Franck et Anne-Marie Lesbroussart se repositionne en haut du classement, devançant de peu Jean-Louis et Julien Bringer qui ont fait un sans-faute. Entre l'Healey et la Porsche, l'écart n'est que de 25 points. L'étape dominicale va les départager. Au départ du Golf d'Ableiges, elle débute par une lecture de carte qui consiste à relier différents segments par le trajet le plus



Classé quatrième en expert, Olivier Lessein, accompagné de Vincent Legenne, escalade la course de côte d'Avernès au volant de son Alfetta 2000.



En catégorie « GT », la victoire revient à l'équipage Cihan Demir/Sophie Ardiot et leur 205 GTi 1.9

long. Entre les deux prétendants à la victoire, l'ordre établi la veille s'inverse au profit de Jean-Louis Bringer et de son fils. Passés devant Olivier Lessein/Vincent Legenne à la faveur de la nuit, Benoît Guyot/Raphaël D'Hayier (Lancia Fulvia) confirment leur troisième place.

Un podium très convoité

Comme pour les experts, les trois premières sections de l'étape initiale ne sont guère sélectives pour les « GT » et ce n'est qu'après avoir escaladé la course de côte des Andelys et pointé au CH6 que les 35 concurrents incommencent dans cette catégorie commencent à se départager. Au cours d'un dernier acte dont la scène finale a pour décor le romantique moulin de Fourges, Cihan Demir/Sophie Ardiot (Peugeot 205 GTi), Patrick et Thomas Guillon (Alpine A110) Alain et Catherine Bavent (Alpine A110) sont les acteurs qui

La leçon du professeur Schneck

Surprise : Alors qu'il avait annoncé mettre fin à sa carrière de rallyman, Robert Schneck était au départ des Routes du Vexin. Explication. « L'été dernier, l'association Rallye Sport Classic m'a demandé de leur organiser un stage de perfectionnement à la navigation, chez moi, en Alsace. Pendant une semaine je leur ai fait partager l'expérience que j'ai acquise en alternant cours théoriques et applications sur le terrain. » Et, cerise sur le gâteau, un des participants bénéficiait d'un cours particulier, grandeur na-



Robert Schneck a repris du service, en tant copilote et « coach » de Xavier Tanret.

ture, en participant à un rallye avec Robert comme copilote. « Il m'a expliqué des astuces que je n'aurais jamais imaginé et montré les pièges à éviter. Je lui suis hyper reconnaissant, pour tout ce qu'il m'a appris », déclarait Xavier Tanret, l'heureux élu.

occupent le devant de la scène. Derrière Cihan Demir et Sophie Ardiot, Didier et Sandra Simon (Alfa Romeo Giulia Super), Patricia et Philippe Fernandez (Alfa Romeo Giulia Sprint), profitent de l'étape de nuit pour se positionner, respectivement aux deuxième et troisième places. Mais les derniers cités sombrent dans l'étape du dimanche matin. Une défaillance dont profitent Jean-Luc et Marie-François Du-

rand pour décrocher le deuxième accessit.

Avec leur Renault R17, Alain et Olivier Albert remportent facilement la catégorie « découverte » destinée aux débutants auxquels est remis un carnet de route ne comportant que des indications en fléché métré.

Classement

Expert : 1. Jean-Louis/Julien Bringer (Porsche 914 1.7) 2. Franck/Anne-Marie Lesbroussart (Austin Healey 3000), 3. Benoît Guyot/D'Hahier Raphaël (Lancia Fulvia HF), 4. Olivier Lessein/Vincent Legenne (Alfa Romeo Alfetta 2000), 5. Dan Camerman/Daniel Pigeolet (BMW 1502), 6. Stéphane Gascoin/Laurent Sprecher (Porsche 911 2.7), 7. Roland Crouzet/Bernard Perret (Porsche 914 1.7), 8. Christian Hugot/Évelyne Hernandez (Peugeot 104 ZS), 9. Philippe/Christine Doucet (TVR 3000), 10. Jean-Marie Bierling/Raymond Collovald (Alfa Romeo Giulia Super 1600), 11. Guillaume Yard/Isabel Da Costa (Triumph TR3) 12. Yves Rouxel/François Rault (Porsche 9146), 13. Guy Benneton/Olivier Feurtet (Triumph TR 6), 14. Patrick Asfeld/Bertrand Chamouton (Alfa Romeo Sprint), 15. Benoît/Matthieu Cousin (Peugeot 504 Coupé), 16. Adrien Bouilly/Amélie Laruelle (R.8 Gordini), 17. Marc Munier/Philippe Collin (VW Golf GTI), 18. Didier Fortin/Thierry Cousin (Triumph TR3), 19. Jacques Bourgoïn/Jenny-Lou Mercier (Porsche 911 Targa 2.4), 20. Philippe Bongrand/Nicolas Munoz-Bongrand (Peugeot 104 ZS), 21. Gaël/Hélène Dumont (Renault 4 CV), 22. Cédric Fortin/Adeline Trinquart (Autobianchi A 112 Abarth).

G.T : 1. Cihan Demir/Sophie Ardiot (Peugeot 205 GTi), 2. Didier/Sandra Simon (Alfa Romeo Giulia Super 1.6), 3. Jean-Luc/Marie-Françoise Durand (Lotus Elan 1), 4. Xavier Tanret/Robert Schneck (Morris Cooper 1275), 5. Alain/Catherine Bavent (Alpine A 110 1300), 6. Raphaël Nappey/Aline Noiret (Lancia Beta Coupé), 7. Patrick/Thomas Guillon (Alpine A 110 1300), 8. Pablo Castelain/Véronique Collard (Alfa Romeo Coupé Bertone), 9. Patricia/Philippe Fernandez (Alfa Romeo coupé Bertone), 10. Benoît Legenne/Benoît Caracostea (Opel Commodore 2.8), 11. Patrick/Maria-Flor Gicquel (MGB GT), 12. Philippe/Jeanne Donnette (Alfa Romeo Giulietta Sprint), 13. Jean-Pierre Ardiot/Claude Gillet (Peugeot 205 GTi), 14. Jean-Claude Rault/Patrick Decoin (Simca 1200 S), 15. Marc-Paul Tilmant/Anne-Marie Six (Alpine A 110 V 85), 16. André/Colette Grison (Opel Kadett GTE), 17. Laurent Pires/Karine Ledoux (Porsche 914 6), 18. Dominique Jauneau/Denis Salvi (Porsche 356 B), 19. Danièle/Nicolas Doucet (Simca Aronde Monthéry), 20. Vincent Auclert/Sébastien Decamp (Peugeot 104 ZS), 21. Olivier Venot/Luc Maillard Lapchin (Citroën CX GTi), 22. Cédric/Gérard Le Cam (Simca Rallye 2), 23. Jacques/Patrick Hourtoulle (VW Coccinelle 1200), 24. Jean-Paul Hamel/Gérard Tuquet (BMW 320/6), 25. Christian/Agnès Le Baut (Citroën DS 21), 26. Denis Tranzler/Christine Halliot (Jaguar type E 4.2), 27. Teddy Blanchard/Dominique Bidault (Opel 1900 GT), 28. Patrick/Cyril Guillotin (Alpine A 110 V 85), 29. Alain Hebert/Richard Levasseur (MGB GT Mk2), 30. Marc-Antoine Scorianz/Franck Boue (Lancia Fulvia Coupé 1.3), 31. Pierre/Catherine Tedesco (Alfa Romeo Giulia GTC), 32. Valentin/Capucine Tedesco (Alfa Romeo Coupé Bertone 2.0), 33. Pascal/Jérôme Sadorge (Lotus Eclat 2.0), 34. Christophe Passon/Christophe Berger (Fiat Abarth 595 SS), 35. Mathieu Dhaine/Jérémy Schilter (Autobianchi A 112 Abarth), 36. Emmanuel/Françoise Desjardin (Alfa Romeo Giulia Super 1.6).

Découverte : 1. Alain/Olivier Albert (Renault 17), 2. Frédéric Mangeon/Françoise Bréard (Porsche 911 3.2), 3. Bernard Cadon/Evelyne Prebay (Alpine A 310 VE), 4. Hélène/Agathe Jauneau (Porsche Boxter), 5. Alain/Yves Caillot (MGB), 6. François/Elisabeth Barthélemy (MGA Mk2), 7. Édouard Jauneau/Frédéric Pichon (MGB).

L'Écurie Guépard : une longue histoire

Créée à Conflans Sainte Honorine, en 1968, l'Écurie Guépard a organisé plusieurs rallyes, « cartos » et régionaux, dans le Val d'Oise. « En 1971, notre premier Rallye des Guépards était suivi l'année suivante par le Rallye Impala. (Un félin encore plus rapide). En 1982, nous avons mis en place le Rallye de Beauvais, un régional, se souvient Jean Guezenc. Nous sommes également à l'origine de nombreux slaloms, sur l'ancienne base de loisirs de Mirapolis, sur le circuit de terre de Cergy-Pontoise, sur le circuit Carole pour la finale nationale, en 2002, puis celui de Dreux. »