

JOYEUX ANNIVERSAIRE YVES!

Après avoir remporté quatre victoires scratch en Corse, Yves Loubet s'est enfin imposé sur le continent, et ce avec son Alfa GTV 6 groupe N, le jour de ses 24 ans ! Cela s'est passé au Rallye 5000, la seule épreuve en France qui a la particularité d'être ouverte aux groupes N et A, après l'avoir été pendant les deux premières années au groupe 1. Une formule de rallye qui devrait se développer en France car elle est très abordable pour les pilotes amateurs, par la faible longueur à reconnaître (seulement 25 kilomètres) et la nécessité de n'avoir sur place qu'une seule assistance, tout cela pour un parcours rapide et varié dans son ensemble.

Malgré l'absence des groupes B, 2 et 4 il y avait foule lors des vérifications devant le garage Ford de Manosque, puisque plus de 100 concurrents se présentaient aux contrôles techniques. Claude Roure et son équipe de l'ASA d'Aix avaient donc vu juste. A part quelques exceptions (Couloumiès, Rançon, Errani, Bouscary) ils avaient en effet attiré les meilleurs spécialistes du moment, ce grâce à un parcours légèrement remanié autour de Manosque, ville étape des Alpes de Haute-Provence et à une bonne ambiance alliée à une organisation sans faille (rythme particulièrement soutenu, information régulière des concurrents...). Un seul regret — et de taille — l'absence remarquée de J.C. Andruet qui avait pourtant annoncé son intention d'affronter la « relève » emmenée par Yves Loubet et Bertrand Balas (Alfa Romeo GTV 6), Henri Vuillermoz (BMW 323i) et Alain Oreille (Opel K GTE). On notait aussi la présence de Francis Bondil et Philippe Kruger (VW Golf GTi), J. Hugues Hazard et Gérard Swaton (Fiat Ritmo Abarth) ainsi que de nombreux autres pilotes venus... en spectateurs : Claude Haumant, César Baroni, Gérard Mandréa, Maurice Chomat, Gérard Manquin, Christian Lunel, Christian Giordanella...

Duel Loubet-Balas

Cinq boucles avec trois spéciales à chaque passage, tel était le programme proposé, et d'entrée ce fut l'attaque ! Trop même pour Vuillermoz qui sortit violemment de la route à 300 mètres de l'arrivée de la première spéciale. « Cela s'est passé dans un droite à fond de 5^e, à environ 160-170 km/h. La voiture a été délestée sur une bosse, l'arrière est parti en travers dans l'herbe et elle est allée se pulvériser contre les arbres, en face sans que je puisse la contrôler. Heureusement que l'habitacle a résisté... » C'était sa BMW 323i Haribo, celle avec laquelle il avait terminé 4^e du championnat de France de la Montagne, et elle était pratiquement vendue... Dans le second chrono, ce fut au tour de Nani Nerguti de sortir également. Bien connu avec sa

Formule 2 en courses de côte, il débutait en rallye, sur son terrain (il est originaire de Manosque) au volant d'une R5 Alpine Turbo. Bondil ne dépassait pas non plus la 3^e spéciale, victime d'un fil de bobine baladeur qu'il mit un certain temps à réparer ! Vainqueur l'an passé, il avait eu beaucoup moins de chance cette année puisqu'il avait cassé à nouveau son moteur la veille du départ, ce qui l'avait obligé à partir avec un petit moteur de 125 ch. Si bien qu'à la fin du premier tour, ce fut un peu la surprise de voir Balas en tête devant Loubet à 4", Oreille, devancé par les groupes N, à 5", J.Marc Mondon, étonnant avec son Opel Ascona gr.A, à 21", Hazard à 38" et Alain Nicolas, remarquable lui aussi avec son Opel Kadett GTE, à 46". Puis venaient Robert Vantaggi (Golf GTi gr.A) à 1'01", Serge Benech (Golf GTi gr.N) à 1'03" et Swaton, parti assez lentement avec sa Fiat Ritmo, à 1'05".

Après le second tour les positions étaient identiques, mais Balas avait repris encore 2" à Loubet et 7" à Oreille ! C'était la défonce pour tous les trois et l'on aurait aimé voir Andruet face à eux. Balas devant Loubet, cela surprenait tout de même. L'explication était fournie à l'assistance : contrairement au Grenoblois qui était parti avec des Michelin SB20 neufs, le jeune Corse avait, lui, du se résoudre à courir avec des SB10 usés à 70 % environ, ceux qu'il avait déjà utilisés à l'Antibes. Michelin n'avait pu lui fournir des SB20 et même des SB10 neufs, et tout ce qu'on lui avait envoyé c'était seulement des SB20 retaillés, destinés à un pays du Nord de l'Europe ! Curieux tout de même pour lui qui avait utilisé les pneus de la marque toute la saison alors que Balas avait surtout couru en Pirelli. Loubet avait donc un certain mérite à soutenir le rythme très élevé du Grenoblois. « Même s'il est un peu avan-

Ci-contre : avec sa Rallye 3, Farnaud en a encore étonné plus d'un, après son exploit de la ronde des Alpes, il se hisse cette fois-ci à la sixième place du scratch devant nombre de « groupe A » plus puissantes. - Adeptes des rallyes sur terre, Luce avait cette fois-ci lancé sa 104 ZS groupe A sur le goudron bas-alpin, il sera récompensé par la victoire de classe. Quant à Alain Nicolas (rien à voir avec Jean-Pierre), avec une bien fatiguée Opel GTE/II finira juste derrière les ténors des groupes N et A.

Andruet absent

On a bien sûr regretté l'absence de J. Claude Andruet. Ne pouvant en principe pas disputer ce rallye puisqu'un pilote licencié 4 étoiles comme lui ne peut pas participer à un rallye national, Claude Roure avait demandé une dérogation à la FFSA qui lui fut accordée. Il pouvait dès lors prendre le départ, classé comme tous les autres pilotes, mais sans pouvoir toucher les prix. Un détail qui fut vite réglé par Roure, prêt à lui accorder l'équivalent des prix prévus s'il se classait. Des contacts furent alors pris avec Alfa Romeo France qui aboutirent au prêt d'une Alfasud, mais Andruet désirait — on le comprend — un Coupé GTV 6. Alfa-France comme lui-même mirent-ils par la suite de la bonne volonté pour trouver une solution ? Il semble que non puisque quelques jours avant le départ il annonçait son forfait aux organisateurs, au grand regret de tous les jeunes qui attendaient cette confrontation.

tagé par les pneus, reconnaissait Yves, il fait une très belle course, et s'il continue ainsi, à l'avenir il sera un sérieux adversaire... » On pouvait aussi expliquer la performance de Bertrand par le fait que ce rallye 5000 était plus un circuit routier qu'un vrai rallye ; lui, l'ancien pistard, se retrouvait dans son élément...

Balas sort

Le 3^e tour allait apporter plusieurs rebondissements. Dans la seconde spéciale, Oreille qui avait cru voir une plaque d'huile allait à la touchette, tordait un triangle et crevait. Il devait finir le rallye la suspension endommagée. Pour essayer de reprendre le dessus, Loubet mettait alors les SB20 retaillés neufs, même s'ils se dégradaient très vite, et cette pression constante de sa part allait pousser Balas à la faute. A la limite partout, faisant voltiger son Coupé GTV de bosse en bosse, celui-ci signalait encore deux scratches puis sortait de la route, juste après avoir franchi l'arrivée de la 3^e spéciale. La malchance voulut qu'il tape très fort une voiture de spectateur garée hors de la route entre la ligne d'arrivée et le point stop : il l'envoyait même en tonneau et dans le choc pulvérisait tout l'arrière de sa GTV. Reparti de l'assistance, les commissaires devaient l'arrêter au départ du 4^e tour, sa voiture qui roulait encore n'avait plus la sécurité voulue ! Dès lors Loubet n'avait plus qu'à contrôler la course, ce qu'il fit avec panache puisqu'il enlevait les cinq derniers scratches, soit en tout huit victoires d'ES sur les 14 disputées, contre 4 à Balas et 2 à Oreille. Une précision, Loubet signa en particulier 5 fois le scratch dans la 3^e spéciale (Villeneuve) particulièrement étroite et gravillonnée. Il nous le confirmait d'ailleurs le lendemain du rallye lors de l'essai des groupes N que vous pouvez lire par ailleurs, en faisant quelques passages où ça volait bas ! Malgré ses problèmes, Oreille réussissait à terminer second et 1^{er} du groupe A, mais à plus de 2' de Loubet.

