



Nouveau départ

Les montagnards sont là, Pierre Verchère et son ami Bernard Mercy habitent la région. La connaissance du terrain ne les a pas particulièrement aidés mais l'équipage de la belle Austin-Healey se classe à une superbe 6^e place en GT.

PRATIQUE

Date : 25 et 26 juin

Itinéraire : environ 460 km en 5 étapes au départ du Grand Bornand.

Nombre d'engagés : 39.

Prochaine édition : fin juin 2012.

Prix : 490 € pour un équipage de 2 personnes.

Contact : Association Trophée Historique des Régions de France, Jean-Louis Blanc, 135, rue d'Alésia, 75014 Paris tél. 06 08 30 56 26.

Exit la Ronde des Alpes, place désormais à Cimes et Alpages dont le premier acte a rassemblé 40 équipages au Grand Bornand. Au programme : lacets, cols, paysages de montagne dans une ambiance de vacances.

Corr. Alain PATRICE

Une soirée bien arrosée entre amis débouche parfois sur un projet qui se concrétise et aboutit à un succès. C'est ce qui s'est produit pour le Cimes et Alpages. Si les talents de traceur de Jean Rick sont incontestables et incontestés, l'organisation globale de la feu Ronde des Alpes avait échoué à plusieurs reprises, obligeant Jean à jeter l'éponge l'an passé. L'épreuve n'a pas survécu à son départ. De son côté, Jean-Louis Blanc, le président du Trophée Historique des régions de France, ne pouvait se résoudre à perdre le terrain de jeu des Alpes dans le calendrier du Trophée. En s'appuyant sur la solide expérience et la compétence de l'équipe organisatrice des Routes du Jura, il a su trouver deux solides alliés. Patrick Darley et Olivier Susso ont tracé les 5 étapes et géré le dossier administratif du premier Cimes et Alpages et qui aux dires des participants est une réussite totale.

Chercher les panneaux

Lorsque l'on roule en Haute-Savoie, la recherche des petites routes n'est pas

une mince affaire. Nombreuses sont celles qui se terminent en cul de sac dans un village où ne sont que longue ascension d'un col suivit de sa descente pour passer d'une vallée à l'autre. Il a fallu toute l'ingéniosité et la ruse d'un Olivier Susso particulièrement affûté pour présenter un parcours à la fois ludique et distrayant.

En quittant le Grand Bornand samedi matin à destination de Morzine, il ne faut pas attendre 5 km pour que le premier piège se dévoile avec un CP lettre à la cief bien sur. On avale le col de la Colombière, on passe par Rome

puis Nancy avant d'atteindre le Reposoir pour attaquer la première zone de régularité. Exit les ATB car en fin limier Olivier impose des moyennes à respecter en fonction d'une table fournie avec le carnet de route. Il en sera ainsi durant tout le rallye. Aux fléchés non mesrés du matin suivent les cartes de l'après-midi.

Une discipline qu'affectionne particulièrement Olivier et que les concurrents digèrent jusqu'à la pause de Habre-Poche. Le retour sur le Grand-Bornand débute par une nouvelle cartographie qui pose pas mal de soucis

Langtemps absent des rallyes de régularité, Jean-Pierre Legast et Sébastien Eplicom ont fait un retour remarqué en luttant pour la victoire jusqu'à l'ultime étape où d'après Sébastien ils perdent face à la puissance de la Porsche des époux Berteloot.



Superbe étape de dimanche pour les époux Berteloot, qui remontent de la 2^e à la première place en Porsche 914/6. Après leur victoire en ouverture du championnat en Bretagne, ils occupent solidement le fauteuil de leaders.



Adeptes et fidèles du Trophée des régions, les Carrez père et fils, venus de Suisse, ont réalisé une superbe étape dominicale avec seulement 1 point de pénalité ce qui leur a permis de remonter de la 6^e à la 5^e place du classement GT avec leur Porsche 914/6.



Le moteur de sa Porsche 911, qui avait lâché au dernier rallye du Portugal Historique, est prêt pour le rodage mais Benoît Cousin a préféré assurer en prenant sa Peugeot 504. 2^e en Expert en compagnie de Julien Couzot.



Leaders au soir de la première étape, Eric Toccanier et son fils Cédric ont laissé filer la victoire sur 2 erreurs dimanche matin, un faux CP place et un CP lettre. La très jolie Dauphine Gordini termine sur la 3e marche du podium en GT.

CLASSEMENTS

Expert : 1^{er} - Christophe et Corinne Berteloot, Porsche 914/6 ; 2^e - Jean-Pierre Legast/Sébastien Eplicom, Lancia Fulvia 1300 ; 3^e - Benoît Cousin/Julien Couzot, Peugeot 504. GT : 1^{er} - Jean et Marie Verrier, Volkswagen Coccinelle ; 2^e - Julien Pinard/Robin Rosnoblet, MGB GT ; 3^e - Eric et Cédric Toccanier, Renault Dauphine Gordini.



Elise et Daniel Cuvier ont tenté l'aventure Expert à bord de leur Morgan +4. Pas forcément le bon choix pour le classement, mais peu importe le flacon pourvu qu'on ait l'essence...

Les TR 250 ne sont pas légion dans l'hexagone, celle de Philippe Lefebvre et son fils Louis-Max est un modèle de 1968.



dans son décryptage. Le lendemain, le départ matinal à 7 h est imposé car le col des Aravis qui est utilisé en début d'étape est fermé à 8 h 30 à cause d'une course cycliste.

Embouteillages sportifs

« Lorsque nous sommes passé en préfecture, on nous a annoncé des courses de rollers, de trial extrême, de vélos, de VTT ! », explique Olivier Susso. Cette multitude de manifestations sportives dans un espace aussi restreint impose aux organisateurs de jongler avec l'horaire. Le clou de la matinée reste la

montée du col de l'Arpettaz sur une minuscule route étroite avec le Mont Blanc en point de mire permanent. Un régal pour les équipages qui comble Jean-Louis Blanc : « Je voulais faire un rallye où ma priorité est le partage du plaisir. Nous en avons pris à l'organiser et je souhaitais que les participants en éprouvent l'effectuant. »

La mission est accomplie au-delà des espérances du trio d'organisateur qui donnent rendez-vous à leurs fidèles début septembre pour la 3^e manche du Trophée à l'occasion des Routes du Jura. ■



La corvette des époux Miano n'est peut-être pas l'engin le plus adapté aux petites routes évitables de la haute montagne, mais Marie-Christine et Jean-Philippe ont donné le meilleur pour accrocher la 5^e place en Expert.

Au bon endroit au bon moment

Après une petite dizaine de kilomètres de verminage, Eric de Villepoix juge sa TR 2 de 1954 bonne pour le service et met le cap sur le Grand Bornand : « J'ai participé à toutes les éditions de la Ronde des Alpes avec mon ami Christophe Della Vedova, ce qui explique notre présence ici malgré le changement d'organisation. Parmi les premiers de la catégorie GT, nous stoppons à peine 20 km après le départ. Par chance, un jeune homme s'arrête. Il diagnostique très rapidement la panne : le pointeau du carburateur est resté coincé en position ouverte. Il répare en un tournemain et nous explique qu'il est mécanicien dans un atelier spécialisé pour les BMW. L'engin a parfaitement fonctionné tout le reste du rallye. J'ai fait venir cette TR 2 des Etats-Unis après l'avoir achetée sur internet il y a 4 ans. Elle était à l'état d'épave. Le premier mécano en Belgique n'était pas à la hauteur et j'ai dû en changer pour enfin trouver quelqu'un de compétent. » Caractéristique par sa calandre et son absence de chromes, la TR 2 a été produite pendant 2 ans à moins de 9 000 exemplaires.

