

5 QUESTIONS A...

Jean-Roch Lebossé

Président de l'ASA « Sport Automobile Océan » depuis février 93, J-Roch Lebossé a des projets ambitieux : organiser en parallèle un rallye de 2^e Division et la manche française de la 1^{re} coupe internationale électro-solaire (FIA).

Les 19-20 novembre prochains, le rallye d'Automne-La Rochelle fera donc son entrée en championnat de France de 2^e Division, alors que dans le même temps, se déroulera le 2^e rallye électromobile. L'ASA Sport Automobile Océan qui organise ce double événement a ainsi du pain sur la planche et travaille d'arrache-pied pour que l'ensemble connaisse un succès sans précédent. J-Roch Lebossé, à la fois homme de communication et meneur d'hommes, n'a pas peur d'innover et ne semble pas inquiet.

Faire accéder 2 épreuves en même temps au rang supérieur semble relever de l'impossible. Quelle est votre recette ?

« Le rallye d'Automne a démontré depuis plusieurs années qu'il n'avait rien à envier aux épreuves inscrites en championnat de France tant au niveau de l'organisation, de la couverture médiatique que de la popularité. En 92, nous avons relevé le défi d'organiser en même temps que le rallye d'Automne, la finale des rallyes nationaux. Cette réussite a été un tremplin pour l'accès en 2^e Division. Quant au rallye international de voitures électriques, nous savions l'année passée que les instances fédérales s'intéressaient à ce nouveau type de compétition. De plus La Rochelle se veut être la ville à la pointe du véhicule électrique (usine Volta, centre de recherche et de formation EDF, expérience PSA avec 50 voitures sur le terrain, école d'ingénieurs). Nous nous devions donc de relever le défi d'organiser un rallye de voitures électriques. Quant à la coupe FIA 94, c'est à notre expérience que nous devons la sélection de notre épreuve pour cette coupe électro-solaire... »

La sécurité sera renforcée

Cette double promotion engendre-t-elle d'importants bouleversements par rapport à la physionomie des épreuves 93 ? « Côté rallye d'Automne, nous conservons un tracé similaire et, bien sûr, la formule mid-mixt dont nous avons été les pionniers. Notre objectif reste d'attirer puis de satisfaire les concurrents

et nous continuerons à indemniser les équipages qui viennent de plus de 200 km. Pour le reste, nous avons tenu compte de l'enquête « satisfaction » effectuée auprès des équipages de la précédente édition. Le montant de l'engagement reste inchangé, le village de Bords retrouvera son parc de regroupement et son incomparable animation, l'info sera renforcée et la sécurité fera l'objet d'attentions très précises. A cet effet, une commission sécurité a été mise en place et nous éditerons un livre blanc de la sécurité qui sera distribué aux concurrents, aux commissaires et aux spectateurs... »

Côté rallye électrique, des nouveautés ? « Un nouveau concept est à signaler, après concertation avec EDF et la communauté de La Rochelle. Nous avons décidé de donner la configuration résolument urbaine au parcours qui reliera les 15 communes de la communauté. Un classement énergétique complètera le classement chronométrique et permettra de mettre en évidence l'intérêt économique de la voiture électrique... »

Objectif : 200 engagés

Quel avenir esquissez-vous pour ces épreuves ?

« Plus haut, plus loin, plus fort, pour reprendre le slogan de votre confrère l'Équipe... En fait, nous n'avons qu'un comité d'organisation pour les deux épreuves. Mais dans l'équipe en place (20 personnes), chacun est véritablement « pro » dans son domaine. Avec nos fidèles partenaires (ville de La Rochelle, communauté, Conseil Général, Jeunesse et Sports, L'Auto Leclerc, Cotran, journal Sud-Ouest, etc.) nous pouvons progresser pour la notoriété des deux épreuves. Pour les électromobilités, notre but est d'être la vitrine du savoir-faire dans notre département... »

Un dernier mot, Président ? « Nous accueillerons avec beaucoup de plaisir l'intégralité des formules de promotion des trois constructeurs français : Renault, Peugeot et Citroën. Que les fidèles du rallye de La Rochelle s'engagent dès le début octobre car le nombre d'engagés est limité à 200, la formule



Un parc qui fait plaisir à voir, celui du rallye d'Automne, sur les quais du port. En 94, avec l'objectif fixé, ils devraient être aussi nombreux...

Fol'Car de Lombia

● Aucune difficulté pour JC. Serreto (R4) en 1300 : il assure un cavalier seul devant P. Laflitte (Autobianchi) et JJ. Boutet (104 ZS).

● Dans la classe de 1300 à 1 500 cm³, la bagarre fait rage entre T. Villeneuve (R8) et A. Clote (Alfa Romeo) qui, malgré des assauts répétés, doit s'incliner. Dernière, la lutte est aussi intense entre les 5 poursuivants menés par G. Pujos (Alfa Romeo).

● Dans la finale des 1600 à 2000 cm³, l'arrosage de la piste entraîne quelques difficultés d'adhérence. JM. Brunet (Golf) prend la tête dès le 3^e virage mais J. Pique (Fiat 130), ne s'en laisse pas conter et s'attribue la place de leader. Brunet, en proie à des ennuis d'embarquement, 2^e mais remporte la classe 1600 cm³.

● Chez les buggies, JC. Sabathier, révélation de l'an passé, a trouvé un sé-

rieux concurrent en la personne de P. Dastugue, ancien pilote de motocross et tout nouveau dans cette discipline. Voilà qui promet !

R. Olivier

FICHE TECHNIQUE

10 juillet, 3^e édition. Organisé par l'ASA Armagnac Bigorre et le club Auto-Cross du Circuit des Sources. Météo : beau temps, 62 partants, 31 classés.

CLASSEMENTS

- Mains de 1300 cm³ : 1. JC. Serreto - 2. P. Laflitte - 3. JJ. Boutet - 4. S. Lalanne - 5. L. Bonnet
- De 1300 à 1500 cm³ : 1. T. Villeneuve - 2. A. Clote - 3. G. Pujos - 4. B. Benessano - 5. B. Debat
- De 1500 à 1999 cm³ : 1. JM. Brunet - 2. R. Buisson - 3. E. Alexio - 4. A. Marès - 5. B. Tallegon
- 2000 cm³ : 1. J. Pique - 2. E. Canadali
- Buggy moins de 1500 cm³ : 1. P. Zaccanotto - 2. S. Barre
- Buggy plus de 1500 cm³ : 1. P. Dastugue - 2. S. Satalé - 3. JL. Marangon

COTE NATIONALE

REVEL-ST. FERREOL

Parisiens, Andorrans, pilotes venus des quatre coins du Sud, et bien sûr tous les locaux se sont donnés rendez-vous pour cette 17^e édition.

Les frères Nergui ont, dès les premiers essais, dicté leur loi. Tels des métronomes, et toujours dans le même ordre, Nary et Zancne, personne n'a pu s'en approcher à moins de 2'. Vuillemoz (Merin) et Lagrange (Honda), Parisiens (Lola) et Lagrange (Reynard), peuvent prétendre à une 3^e place. Vuillemoz s'im-

pose dans les 2 premières montées, mais dans la 3^e, Parriaux arrache le meilleur temps. Lagrange améliore aussi, mais pas assez.

● Frapach, le local qui court en ch. de France FR, est là également. Tout est très différent pour lui : revêtement, réglages moteur, châssis, et bien sûr le tracé. Mais il s'y fait : 10^e au scratch !

● Groupe F. En l'absence de Brageot (joint de culasse), Caillaba remporte la classe 1. à la lutte avec une étonnante Fiat 500 Proto venue de Nice et pilotée par Francisco. L'originale Ford Capri 3 de Kieffer se bat pour la classe 5. Malgré une très bonne 3^e montée, Jabaloyas (BMW 320) garde la tête.

Nouvelle victoire en groupe N pour Alan Rezeau (4^e de la saison) avec un temps proche de celui des meilleurs groupe A.



J. S. P. / A. S. P.

● Les Andorrans sont présents avec notamment Martinez (BMW M3) qui découvre l'épreuve. La classe A4 est un jeu face à Dubana. L'Andorran tenait le forcing dans l'ultime montée mais ça ne passe pas : 1'54"40 contre 1'54"15. La seule 306 de l'épreuve, pilotée par Surro, enlève la classe 3.

● Bremard ne peut rivaliser avec Rezeau et assure la 2^e place du groupe N. Retour de Le Bolloch et 11^e victoire de classe consécutive devant Alibert pour la classe 2.

● Malchance pour Hommey qui voit sa voiture s'enflammer en course, et pour Wolf, victime en début de matinée d'une spectaculaire sortie de route. E. Sauné

FICHE TECHNIQUE

10 juillet, 17^e édition. Organisée par l'ASA des Capitouls et la RAC. Météo : chaud, 89 partants, 77 classés.

CLASSEMENTS

SCRATCH

1. N. Nergui (Martini-BMW) 1'31"09 (1^{er} groupe E)
2. Z. Nergui (Ozella) 1'32"99 (1^{er} groupe C3)
3. Parriaux (Lola) 1'35"52 - 4. Vuillemoz (Merin-Honda) 1'36"40 - 5. Lagrange (Reynard) 1'37"66 - 6. Seignobos (AGS JH) 1'42"27 - 7. Campi (Lola) 1'42"79 - 8. Moreau (Martini) 1'46"25 - 9. Clavier (Van Diemen) 1'46"37 - 10. Frapach (Martini-FR) 1'46"95 - 11. Mayor (Martini) 1'48"24

12. Carenou (4CF-BMW) 1'48"32 (1^{er} groupe F)
15. Caregi (BMW M3) 1'50"71 (1^{er} groupe A) - 16. Rezeau (Escort Cosworth) 1'50"80 (1^{er} groupe NL, etc.)

GROUPE E

1. N. Nergui 1'31"09 (1^{er} classe 3) - 2. Lagrange 1'37"66 (1^{er} classe 2) - 3. Seignobos 1'42"27 - 4. Moreau 1'46"25 - 5. Clavier 1'46"37 (1^{er} classe 1) - 6. Frapach 1'46"95 (1^{er} classe DF3), etc.

GROUPE C3

1. Z. Nergui 1'33"99 (1^{er} classe 3) - 2. Parriaux 1'35"52 - 3. Vuillemoz 1'36"48 (1^{er} classe CN1) - 4. Campi 1'42"79 - 5. Tonetto (Arc MF3) 1'48"30 (1^{er} classe 1), etc.

GROUPE F

1. Carenou 1'48"32 (1^{er} classe 4) - 2. Zamboni (Lola) 1'49"56 - 3. Jabaloyas (BMW 320) 1'51"98 (1^{er} classe 5) - 4. Kieffer (Ford Capri 3 L) 1'52"42 - 5. Renzacci (Rallye 2) 1'52"63 (1^{er} classe 2) - 6. Larigaye (RS Turbo 2) 1'52"77 - 7. Pedrini (Rallye 2) 1'54"12 (1^{er} classe 3) - 8. Baissas (Rallye 2) 1'55"02 - 18. Caillaba (R11 Turbo) 2'05"83 (1^{er} classe 1), etc.

GROUPE A

1. Campi 1'50"71 (1^{er} classe 5) - 2. Dubrana (308 GT) 1'54"15 (1^{er} classe 4) - 3. Martinot (BMW M3) 1'54"40 - 4. Béguin (RS GT) 1'56"38 - 5. Surro (306) 1'57"29 (1^{er} classe 3) - 6. Zaccanotto (BMW M3) 1'58"22 - 7. Bigos (RS GT) 1'58"63 - 8. Cambon (205 Rallye) 1'58"77 (1^{er} classe 1) - 9. Yalette (Honda Civic) 1'59"52 (1^{er} classe 2), etc.

GROUPE N

1. Rezeau 1'50"80 (1^{er} classe 5) - 2. Bremard (Sierca Cosworth) 1'54"52 - 3. Bernard (RS GT) 1'57"21 (1^{er} classe 4) - 4. Balbhat (RS GT) 1'57"71 - 5. Izard (308 GT) 1'58"44 (1^{er} classe 3) - 6. Cadamuro (RS GT) 1'58"48 - 7. Rouquet (RS GT) 1'58"57 - 8. Baylet (RS GT) 2'00"27 - 9. Lacoste (RS GT) 2'01"37 - 18. Le Bolloch (205 Rallye) 2'02"47 (1^{er} classe 1) - 11. Alibert (205 GT) 1'6) 2'02"73 (1^{er} classe 2), etc.

- 20 22'7 - 8. Bertinier-Veyssade (Rallye 3) 20'26"6 - 9. Richard Armand (Samba) 20'34"2 - 10. Roy-Testu (RS GT) 20'37"3 - 11. Odonneau-Morsau (309 GT) 20'44"3 (1^{er} groupe A), etc.

GROUPE A

1. Odonneau-Morsau 20'26"6 (1^{er} classe 3) - 2. Parle-Barrère-Danora (Golf GT) 1'58"20 (1^{er} classe 4) - 3. Blanc-Reymier (RS GT) 21'16" (1^{er} classe 4) - 4. Lagrize-Pichon (205 GT) 21'28"5 (1^{er} classe 2) - 5. Lasserre-Richard (AX Sport) 21'34"3 (1^{er} classe 1), etc.

GROUPE N

1. Ulbert-Labatut 19'44"3 (1^{er} classe 3) - 2. Casteta Rey 20'20"4 - 3. Roy-Testu 20'37"3 - 4. Duché Legoff

Rallye de St. Porchaire

Festival d'été à St. Porchaire pour le 14 juillet, dont la vedette est Palissier. Sa prestation fait un tabac et laisse « baba » ses principaux rivaux.

De plus en plus sûr, de plus en plus vite, Palissier inflige une véritable correction aux pilotes des BMW M3. Beaublique, bien revenu en lin de course, Caillaba, Grimaud, Naveau, tous d'ailleurs également par Maurat (Golf GT) 16S) qui réalise lui aussi un véritable exploit. Dans cette épreuve, c'est le groupe N qui tient le public en haleine : un coup à toi, un coup à moi, entre Boreau, Deschamps et ce diable de Pointet.

● Groupe F. Dernière Palissier, Bourdet (RS Turbo) et Moine (Samba Turbo) semblent devoir offrir un duel à couteau tiré. Leurs abandons (un sur sortie de route, l'autre sur casse mécanique) redistribuent les cartes et font l'affaire de Gréau.

● Groupe A. Belle performance de Jauvat (Honda Civic), 5^e du général, qui s'intercale parmi les M3. En classe 2, Laroche (AX Sport) sort de la route et laisse le champ libre au jeune Barbier. En classe 3, bien que barré par Maurat, A. Grimaud et A. Barbier sont à créditer d'une belle course.

● Groupe N. Suspense et bagarre comme on les aime ! Deschamps, qui étrenne sa Clio Williams, est en tête après l'ES 1. Boreau prend ensuite le relais mais se fait vite remonter par Pointet. Dans le dernier chrono, celui-ci abdique (cardan), Boreau, victime d'ennuis électrocinétiques, passe au ralenti, et Deschamps se retrouve leader. Si Casari (Honda Civic) est maître absolu de la classe 3, en revanche que de mouvement en classe 2... A la fraîche, Guicheteau (205 Rallye) est le meilleur avant de casser (boîte) ; Michaud (205 Rallye) prend le relais un instant mais Vermoux a « le feu au pot » et fait ensuite la différence.

Ph. Bouin

FICHE TECHNIQUE
13-14 juillet, 5^e édition. Organisé par l'ASA Augias et l'Ecurie Côte de Beauté. Météo : beau et chaud, 108 partants, 82 classés.

CLASSEMENTS

SCRATCH

1. Palissier-Maquin (RS Turbo) 19'31"4 (1^{er} groupe F)
2. Maurat-Aligant (Golf GT) 18'5) 19'58"5 (1^{er} groupe A) - 3. Beaublique-Massy (BMW M3) 20'02"3 - 4. Cadron-Correa (BMW M3) 20'09"5 - 5. Jauvat-Vichonnet (Honda Civic) 20'18"3 - 6. D. Grimaud-Joubert (BMW M3) 20'20"3 - 7. A. Grimaud-Chauvet (Clio 16S) 20'35"2 - 8. Naveau-Naveau (BMW M3) 20'37"3 - 9. Deschamps-Blanchard (Clio Williams) 20'42" (1^{er} groupe N) - 10. Barbier-Barber (Astra GS) 16) 21'00"2, etc.

GROUPE A

1. Maurat-Aligant 19'58"5 (1^{er} classe 3) - 2. Beaublique-Massy 20'02"3 (1^{er} classe 4) - 3.

- RS GT) 20'45"5 - 5. Sastre-Gomes (Clio 16S) 20'47"9 (1^{er} classe 3) - 6. N. Domo-Nourigati (RS GT) 20'48"4 - 10. Denon-Berdinelle (Toyota Corolla Coupé) 21'46"6 (1^{er} classe 2) - 12. Juca-Fornari (205 Rallye) 21'53"3 (1^{er} classe 1), etc.

GROUPE F

1. Boussquet-Murier 19'38"6 (1^{er} classe 5) - 2. Roux-Roux 19'43" - 3. Feltrin-Lazare 19'53"7 - 4. Van-Nère-Vannère 20'06"3 - 5. Mazenq-Espinasse 20'22"7 (1^{er} classe 3) - 6. Berthouze-Vaysade 20'26"6 - 7. Richard Armand 20'34"2 - 8. Tuo-Peyrasson (Escort RS 2000) 20'46"5 (1^{er} classe 4) - 14. Boussy-Gayraud (Rallye 2) 22'25" (1^{er} classe 2), etc.



Le « feu au pot » pour Jacky Vermoux, en classe 1^{er} du groupe N.

- Cadillon-Correa 20'08"5 - 4. Jauvat-Michonnet 20'16"3 (1^{er} classe 2) - 5. Grimaud-Joubert 20'20"3 - 6. Grimaud-Chauvet 20'26"2 - 7. Naveau-Naveau 20'37"5 - 8. Barbier-Barber 21'00"2 - 9. Boreau-Guard (Fiat Uno Turbo) 21'30"4 - 10. Bran-Sabat (R1 GT) 22'03"4 - 11. Barbier-Torres (Opel Corsa) 22'06"5 (1^{er} classe 1), etc.

GROUPE N

1. Deschamps-Blanchard 20'42" (1^{er} classe 2) - 2. Boreau-Grandeau (RS GT) 21'02"8 (1^{er} classe 4) - 3. Acevedo-Turpaud (RS GT) 21'09"3 - 4. Mallard-Chevallier (BMW 325) 21'24"6 - 5. Bouillard-Guinot (Clio 16S) 21'25"8 - 6. Farnoux-Brun (RS GT) 21'29"7 - 7. Casari-Casari (Honda Civic) 21'43"8 (1^{er} classe 2) - 8. Othon-Halin (RS GT) 21'47" - 9. Touché-Boulet (Golf GT) 16) 22'05"7 - 10. Pelletier-Panochou (RS GT) 22'18" - 11. Ebrard-Esler (RS GT) 22'14"9 - 12. Girault-Boulet (RS GT) 22'21"5 - 13. Gaimel-Prévost (205 GT) 1.6) 22'31"9 - 14. Vermoux-Herve (205 Rallye) 22'32"6 (1^{er} classe 1) - 15. Durand-Barber (205 GT) 1.6) 22'33"3, etc.

GROUPE F

1. Palissier-Maquin 19'31"4 (1^{er} classe 5) - 2. Greaud-Ducept (Porsche 911) 21'05"2 - 3. Moine-Dupin (Samba Rallye) 21'28"1 (1^{er} classe 2) - 4. Decenno-Forget (RS Alpine Turbo) 21'29" (1^{er} classe 3) - 5. Girard-Valette-Duval (205 GT) 21'31"4 (1^{er} classe 4) - 6. Puytvaud-Moussier (Samba Rallye) 21'45"7 - 7. Casari-Razat (Samba Rallye) 21'58"2 - 8. Mounier-Souverein (205 GT) 1.6) 22'00"6 - 9. Derouin-Dessier (Golf GT) 1600) 22'05" - 10. Auger-Lemaire (Golf GT) 1600) 22'05" - 11. Decol-Draconaud (Samba Rallye) 22'12"4 - 12. Chel-Rivière (Lola) 22'30"8 - 13. Jarnault-Gonssou (Opel Ascona) 22'33"7 - 14. Portet-Faponnet (Golf GT) 16) 22'35"3 - 15. Tranquard-Fouquet (Rallye 2) 1300) 22'46"3 - 16. Gréau-Jouin (RS Alpine Turbo) 22'49"2 - 17. Maingot-Milhou (Golf GT) 1600) 22'51"3 - 18. Héraud-Héraud (Samba Rallye) 22'52"4 - 19. Jarnet-Bruni (Opel Kadett GT) 23' - 20. Richard-Michaud (104 25) 23'34"8 - 21. Sainé-Diers (104 25) 24'02"5 (1^{er} classe 1), etc.

Un véritable exploit pour Laurent Maurat



J. S. P. / A. S. P.

Rallye de Sauveterre la Lémance



Eric Bousquet peut être fier de son 1^{er} scratch, acquis avec l'aide de l'excellent Fernand Murer.

Le panneau est passé près ! Cela n'a pas empêché Eric Bousquet d'enlever son 1^{er} scratch.

Roux prend la direction des opérations le matin (2 passages), mais en fin d'après-midi, le turbo de sa RS rend l'âme. Il parvient tout de même à préserver la 2^e place, malgré les velléités de Ulbert qui s'est permis lors de la 1^{re} étape de glisser sa RS GT entre les 2 groupes F. Feltrin s'est, lui aussi, frayé un chemin au milieu des Renault avec son GTV 6 : un retour à la compétition des plus remarquables.

● Le rapide départ de P. Doimo (Clio Williams) nous a privés d'un combat de génération (RS-Clio) en groupe N où Ulbert a été impérial, comme toujours.

● Castéra, qui n'est pas le dernier venu, a dû s'incliner en groupe N : les RS GT se sont montrées à leur avantage. Malgré une touchette, Damien enlève avec Haigne la classe 1600 au volant d'une Toyota Corolla dont il ne tarit pas d'éloges. Jucla est à une poignée de secondes et remporte la classe 1300.

● Même démarche pour Ordonois qui prend le départ en plus de plaisir avec la

309 GTi ex-Chedal. Il gagne le groupe A qui a vu, d'entrée, l'arrêt de la BMW 325i de Ther (pression d'huile). Chaud, très chaud entre Lagrize (205 GT) 1.6) et Lavardet (AX Sport) qui s'adjugent leur classe respective.

● Mazenq (Escort Mexico) a fait le maximum en groupe F dernière les grosses cylindrées : il empêche la classe 1600 et termine surtout 7^e au scratch !

J. Teilgen

FICHE TECHNIQUE

10 juillet, 9^e édition. Organisé par ASA Gascogne et Agenais et l'Ecurie du Haut-Bois. Météo : beau temps, 61 partants, 52 classés.

CLASSEMENTS

SCRATCH

1. Bousquet-Murer (RS Turbo) 19'38"1 (1^{er} groupe F) - 2. Roux-Roux (RS Turbo) 19'43" - 3. Ulbert-Labatut (RS GT) 19'44"5 (1^{er} groupe N) - 4. Feltrin-Lemaire (Alfa GT) 6) 19'55"1 - 5. Verneyre-Vannère (RS Turbo) 20'06"9 - 6. Castéra Rey (RS GT) 20'28"4 - 7. Mazenq-Espinasse (Escort Mexico)