Genève - Cannes Classic

20, 21, 22 SEPTEMBRE 2012 BIS REPEPITA PLACENT ? Regardez la plaque de rallye. C'est bien la 914 de Jean VERRIER. Pourquoi ? Reprenez le bulletin d'Octobre 2011. On vous expliquait que l'année dernière, le club avait été particulièrement brillant. Jean et Marie VERRIER étaient "premier" au classement général (d'où la 914 sur la plaque) et "troisième" au classement circuit, François FEUCHOT et Bernard PECHAUD sont arrivés "premier" du classement circuit et "cinquième" du général.

Alors BIS REPETITA PLACENT ou NON PLACENT ? On prend les mêmes et on recommence. A voir...? On prend les mêmes certes, mais les montures ont changé. La famille VERRIER troque sa 914 (chez le mécano) pour son cabriolet COCCINELLE, François laisse sa 911 T au garage et s'aligne en 914 -6, Et on recommence ? on essaiera de réussir aussi bien ce très beau rallye qui nous propose un trajet sublime, un plateau relevé, des concurrents sympathiques, un côté sportif bien présent, des étapes de qualité.

UN TRAJET SUBLIME. Les routes empruntées nous font enchaîner seize cols. Parmi les plus marquants : le col de LA FAUCILLE, le CORNET DE ROSELAND, le col des SAISIES, l' ISERAN (2764m) le MONT CENIS, le col della FINESTRE, l'IZOARD, le col AGNEL (2744m), et, ce n'est pas le plus haut mais c'est le plus mythique: le TURINI. Vous imaginez les décors somptueux qui vont avec ces cols. Avec les tons d'automne qui commencent à poindre et le ciel bleu : de vraies cartes postales. Les routes empruntées en générale bonnes, mais les chemins forestiers étaient plus destinés aux engins de débardage qu'aux LOTUS CATERHAM.

UN PLATEAU RELEVE A GENEVE. Les voitures sont sagement alignées sur le quai devant le lac surplombé par le MONT BLANC avec, au loin, le jet d'eau qui gicle presque aussi haut que le MONT BLANC. Le plateau n'est pas très nombreux: 19 voitures, mais la qualité supplante la quantité: Les plus admirées : deux des plus belles FERRARI : des DINO 246 GTS, la plus ancienne une AUSTIN HEALEY 100 s de 1955, une AUSTIN HEALEY MK II et une autre MK III, une JAGUAR E type, une ALFA ROMEO Guilia 113 LUSSO, une autre ALFA GTV 1750, une DATZUN 260 Z, le cabriolet VW 1303 S SSS de Jean, un petit lot de PORSCHE dont la belle et très efficace 914-6 de François. Aux étapes, c'était celle qui suscitait le plus de questions. Nombreux sont ceux qui s'étant fait doubler et laisser sur place venaient aux nouvelles et regardaient de plus près cette 914 qui les avait impressionnés. Ils saluaient la performance de la voiture mais aussi le talent du pilote. Il faut dire que François a une grande qualité: il ne supporte pas une voiture devant lui. Fut-elle très loin devant. Aussitôt détectée, aussitôt la 914 se rue, s'acharne sur sa proie, tire les trajectoires au cordeau, donc souvent à gauche. Le pilote n'a pas encore bien assimilé la subtile distinction entre une ligne blanche continue et une ligne blanche discontinue. Il fait ronronner son flat 6 qui roucoule de plaisir à l'approche d'un concurrent et, lorsque la proie est sur le point de succomber, un ultime rétrogradage fait rugir le moteur et laisse sur place le véhicule qui était devant. Et là il n'y a aucune crainte révérentielle, la FERRARI DINO, la lotus, la PORSCHE 964 ou la JAGUAR- E subissent la même loi des plus forts: François et sa 914. Le plus inquiétant est lorsque le véhicule qui

précède est un gros camion de 20 tonnes avec sa remorque de vingt mètres de long qui mène un troupeau à l'abattoir. La manoeuvre de dépassement s'effectue, et c'est amplement suffisant, avec juste l'espace d'une carte de visite pour éviter la collision et deux clients de plus pour l'abattoir. (la carte de visite, pas dans le sens de la largeur bien sur, dans le sens de l'épaisseur!!!)

DES CONCURRENTS SYMPATHIQUES Le petit monde hétéroclite des concurrents, se côtoie, se mélange, s'amalgame, s'enrichit de sa diversité (c'est comme cela qu'on dit maintenant), en dépit des différences. Qu'y a-t il de commun entre la jolie poupée toute " ENVUITONNEE " et la gentille petite jeune fille qui sert de copilote à son papa? Qu'y a-t il de commun entre ce concurrent qui, visiblement, vient ici pour gagner, au point de d'obstruer la

route dans une zone chronométrée à une 914 plus rapide, alors que d'autres prennent le temps de s'arrêter pour sortir une AUSTIN en équilibre instable au bord d'un ravin. Qu'y a-t il de commun entre ce garçon de café et cet administrateur de nombreuses sociétés ? Qu'y a-t il de commun entre ce concurrent bardé de toutes les instruments électroniques "dernier cri" et cet autre qui n'a comme seul moyen que son compteur journalier d'ailleurs défaillant ? Qu'y a- t il de commun entre ces Suisses, ces Hollandais, ces Lettons, Colombiens, ces Britanniques, et ces Français qui

participent au rallye? : C' est le plaisir de passer trois jours de rêve, dans des décors de rêve avec des voitures de rêve, pilotées par des gens sympathiques C'est le plaisir de se retrouver, c'est une ambiance amicale, c'est une bande d' habitués à laquelle s'intègrent facilement les petits nouveaux. C'est une équipe de contrôleurs souriante et professionnelle, c'est Jean-Claude PEUGEOT, omniprésent et toujours disponible et efficace, C'est tout ceci et bien d'autres choses encore qui font la réussite de ce rallye et que l'on a envie d' y revenir.

UN COTE SPORTIF BIEN PRESENT Ce rallye comprend neuf zones de régularité, sur routes ouvertes ou fermées de jour et une de nuit. Ce sont des zones ou l'on doit respecter une moyenne que l'on fixe soi même, inférieure à 49,9 Kmh sur routes ouvertes. Il y a aussi des zones où il faut pointer a une heure déterminée, il y a également des contrôles horaires à respecter et, cerise sur le gâteau, des contrôles de passage qui sont à des endroits plus ou moins visibles où l'on doit pointer soi même son carnet de bord. Il faut dire que les temps imposés nécessitent une vitesse constamment élevée ce qui limite et c'est bien dommage, les arrêts photos, les arrêts détente et arrêts petite bière. A ce propos, les temps imposés nécessitent une parfaite maîtrise et synchronisation des ....mictions..... des pilotes et des copilotes qui doivent oeuvrer simultanément. Car, pour peu qu'une prostate paresseuse ralentisse le rythme, ou que chacun s'y mette séparément chacun à son tour, c'est deux arrêts au lieu d'un. Alors il faudra cravacher très sérieusement et rouler à des vitesses que la morale réprouve pour rattraper le temps perdu, surtout si en plus, il faut s'arrêter une nouvelle fois pour faire le plein d'essence.

DES ETAPES DE QUALITE La réputation de l'hôtellerie SUISSE n'est plus à faire. L'hôtel KEMPINSKI en est un des plus beaux fleurons. Les étapes du midi n'étaient pas là pour faire de la gastronomie. Une mention spéciale pour le "MEIRA GARNIERI" en Italie au col de SEMPEYRE, perdu dans la montagne au bout d'une route forestière ; le pot d'échappement de l'Austin 100 s'en souviendra longtemps. L'hôtel de SESTRIERE était un peu triste dans une station quasi fermée. S'il fallait faire un critique ce serait l'arrivée à MANDELIEU. L'hôtel PULLMAN était superbement situé sur la plage. Le buffet à l'apéritif original et de qualité, le dîner de remise des prix parfait. Alors quoi? J'ai trouvé que l'arrivée était un peu bâclée, à peine avait on rejoint l'hôtel que les voitures étaient expédiées et cachées au parking, alors que l'année dernière elles étaient exposées dans le parc du Grand Hôtel face à la croisette.

RESULTATS DES COURSES LAMENTABLE, Jean et Marie VERRIER qui étaient premier l'an passé, tombent dans les profondeurs du classement à la... DEUXIEME place. Quant à François et Bernard on les aperçois enfouis à la septième place à cause d'une erreur impardonnable de Bernard. Essayez de venir en nombre l'année prochaine que l'on tente un podium complet du club 914. En fin de compte BIS REPETITA PLACENT.

B.P.