

Le Journal du Team Popyo Sport Saison 2008

par Eric ROTA



Et oui, voici déjà une année que nous avons débuté cette formidable aventure grâce à vous tous, parents, amis, partenaires et sponsors ! En l'espace de quelques courses, que de souvenirs inoubliables, que de joies, de temps forts, de désillusions (un peu) aussi, de bons moments surtout, et que de progression pour notre petite équipe de néophytes !

Tout d'abord, avant de commencer cette rétrospective sur notre saison écoulée, il semble essentiel, pour ceux qui ne maîtriseraient pas totalement le sujet, qu'une petite révision succincte et générale s'impose : qu'est ce qu'un rallye, les différents types de rallyes, qui participe, comment, les différentes classifications des autos, où se situe notre auto et les différents classements. Pour ceux qui ne sont pas au fait de ce type de course, nous allons essayer de répondre à ces questions de manière simple et accessible. Ces quelques informations ont pour but de vous initier aux principes et aux termes employés dans ce type d'épreuve sans trop entrer dans les détails.

Un rallye automobile est une course qui a la particularité de se dérouler sur des routes que nous pouvons emprunter tous les jours, contrairement aux courses sur circuit fermé et où tous les pilotes partent ensemble. Dans notre cas, tous les concurrents doivent suivre le même parcours mais à tour de rôle et avec des horaires à respecter. Ceci afin qu'il n'y ait pas de bouchon ni de trous dans le déroulement de l'épreuve et afin de garder un certain rythme. Ce type de compétition est une alternance de **parcours de liaison** sur routes ouvertes à la circulation, avec respect du code de la route, et de portions chronométrées, celles-ci fermées à la circulation et appelées **épreuves spéciales (ES)**. Vous rajoutez quelques passages au **parc d'assistance** afin de remettre en forme autos et concurrents, quelques **parcs de regroupement** où les concurrents stationnent momentanément afin de respecter les horaires et quelques **parcs fermés** en début et fin de journée où les autos sont stationnées et surveillées afin d'interdire toute intervention et modification sur les véhicules. Sans oublier de mettre quelques pincées de **contrôles horaires (CH)** afin que tout ce monde puisse s'organiser sur tout le tracé et vous avez là un parcours de rallye classique. Sans oublier les **pénalités** qui sanctionnent le non respect des règles de circulation et des horaires de pointage. Celui qui est le plus rapide en épreuves spéciales et qui parvient au terme du rallye avec le moins de pénalité est déclaré vainqueur.

Il y a trois catégories de rallyes et les classements correspondants :

Les rallyes **régionaux** se déroulent dans chaque région et ont un classement propre, dit classement régional.

Les rallyes **nationaux** sont courus dans chaque région de l'hexagone afin de donner accès à un classement national et ainsi participer à des courses différentes selon les climats, reliefs, revêtements et saisons de chaque région de France.

Et les rallyes **internationaux** (WRC) comptant pour le **championnat du monde des rallyes** dont les Français ne sont pas peu fiers puisque nous avons, cette année encore, un champion du monde national qui n'est autre que Sébastien LOEB. Les équipages sont de toutes nationalités et chaque pays participant accueille une course sur son territoire, autant de terrains de jeux différents

Chaque équipe est composée d'un pilote, d'un copilote et d'une équipe d'assistance.

Le **pilote** a un rôle très simple, il pilote et, pour être efficace, ne doit se concentrer que sur la conduite (repères, trajectoires, freinages, revêtements,...).

C'est pour cela qu'il y a un **copilote** qui s'occupe de tout le reste. Il a un rôle plus complexe. Il doit prendre les notes dictées par le pilote durant les **reconnaitances des spéciales**, les recopier et les annoncer lors de la course, au bon moment au pilote, faire arriver l'auto, à la minute près, au **contrôle horaire (CH)** sous peine de pénalité, faire valider son **cahier de pointage**, se charger de la partie **administrative**, coordonner les interventions de l'**assistance** sur l'auto, faire office de GPS pendant les parcours de liaisons en suivant à la lettre les instructions données par le **livre de route (road book)**, soutenir ou motiver son pilote et s'occuper de l'intendance de l'équipe.

Pour pouvoir courir, chaque pilote et chaque copilote s'acquiesce d'une **licence sportive** à l'année et est affilié à une association sportive automobile (**ASA**). Cette association est elle-même affiliée à la Fédération Française de Sport Automobile (**FFSA**) qui représente ce sport à l'échelon national. En ce qui nous concerne, nous faisons partie de l'**ASA Haute Provence** dont le siège est situé à MANOSQUE.

L'**équipe d'assistance** s'occupe de l'entretien de l'auto. Son rôle est de trouver une place dans le parc d'assistance, s'installer, préparer les réparations et intervenir dès l'arrivée de l'auto avec un maximum d'efficacité et de rapidité en fonction des informations des pilote et copilote. Tout ceci afin que l'équipage puisse repartir dans le délai imparti avec un véhicule remis à neuf ou presque.

Toutes les autos de courses sont préparées pour la compétition car elles subissent des contraintes nettement supérieures à celles supportées par nos autos de tourisme. Elles doivent répondre aux normes de sécurité en vigueur (arceau, instincteurs, harnais, casques, combinaisons). En 2009, les casques, harnais, sièges baquets devront être remplacés, à cela il faudra rajouter, en 2010, l'achat d'un dispositif « Hans » pour chaque pilote et copilote. Tout ceci occasionnera, pour chaque véhicule, une dépense d'environ 2 000 Euros pour pouvoir courir en 2009 et 3000 Euros pour 2010. Ces autos sont modifiées afin de s'alléger de tout ce qui ne sert pas, de faciliter les interventions de maintenance et de gagner quelques chevaux supplémentaires.

Chaque auto appartient à un groupe en fonction de son niveau de transformation :

Groupe N (ou FN) : autos les plus proches de la série, un minimum de transformation surtout limitées au niveau de la sécurité. La lettre **F** signifie que le modèle a plus de 10 ans.

Groupes A (ou FA) : autos préparées spécialement pour la compétition, **FA** si plus de 10 ans.

Groupe F 2000 : autos ayant plus de 20 ans et copieusement modifiées, seule contrainte la cylindrée du moteur limitée à 2 l et sans Turbo. Le groupe préféré des bricoleurs sans patente.

Groupe GT : véhicule coupé deux places d'origine et avec un minimum de transformations acceptées.

Chaque auto appartient également à une classe en fonction de la cylindrée de son moteur.

Pour les groupes N et A les classes sont les suivantes, pour le groupe F2000 le principe est le même mais avec quelques variantes.

Classe 1 = jusqu'à 1400 cc

Classe 2 = de 1401cc à 1600 cc

Classe 3 = de 1601 cc à 2000 cc (2 litres)

Classe 4 = plus de 2000 cc

Pour résumer, notre petite auto n'a subi qu'un minimum de transformations (**N**), a plus de 10 ans (**F**) et son moteur a une cylindrée de 1400 cc (**1**). Elle fait donc partie du groupe **FN1**.

A l'issue de chaque spéciale un **classement général** (ou **scratch**) est annoncé et tenu à jour régulièrement. Mais, en fait, il y a 3 classements différents pour chaque auto. Le classement scratch, le plus connu et dont nous venons de parler, le classement par **classe** et par **groupe**. Ce système de classement permet aux trois premiers de chaque classe d'être récompensé, élément motivant dans un sport qui est pratiqué avec une grande variété d'autos de performances et de tailles différentes.

Pour donner un exemple concret, lors du rallye de la ronde de la Durance, nous avons été classés **65ème** au **Scratch**, **16ème** de notre **groupe (FN)** et **3ème** de notre **classe (1)**. Nous nous sommes retrouvés sur la troisième marche du podium pour notre 3ème place de classe. Nous avons eu une coupe et un DVD chacun ainsi qu'un chèque de 200 Euros.

Voilà, vous savez tout. Prenez un quart de feuille, interrogation écrite... Nous pouvons, à présent passer à la rétrospective de nos participations 2008. Vous trouverez ci-joint un compte-rendu de chaque rallye avec nos résultats par rapport au 1^{er} concurrent, spéciale par spéciale.

35e Rallye régional Ronde de la Durance

- Notre premier rallye s'est déroulé les 3 et 4 mai 2008, sous les premiers soleils de l'année. Il était organisé par l'Association Sportive Automobile de La ROQUE D'ANTHERON dans les BOUCHES DU RHONE. Il s'est effectué sur un parcours de 9 spéciales entre La ROQUE D'ANTHERON, LAMBESC et CHARLEVAL. C'est un rallye réputé pour ses difficultés techniques. Nous avons le numéro 121 sur 127 partants.



- Pour notre entrée dans le monde des rallyes nous ne nous attendions pas à monter sur la troisième marche du podium de notre classe ! Ce fut une fabuleuse expérience qui nous a permis de tester l'auto et toute l'équipe.

- Le samedi soir, à l'issue de la 3ème spéciale, nous étions classés 85èmes au général et 3ème de notre classe FN1.



Merci au pilote d'être resté sur la route (ouf!), merci au copilote de ne pas (trop) nous avoir perdus et merci à l'assistance pour leur professionnalisme.



- Le dimanche, après 6 nouvelles spéciales, nous sommes remontés régulièrement pour terminer 63ème au général sur 80 à l'arrivée et 3ème de notre classe.

- L'auto nous a montré qu'elle était fiable sur ce terrain particulièrement accidenté et piégeux. Cela nous permet d'appréhender nos futures courses avec plus de sérénité.

- Nous avons été bluffés par l'organisation bien rôdée des bénévoles de l'ASA Roque-Durance. Tout le monde, participants et organisateurs, a été très sympathique et n'a pas hésité à répondre à nos nombreuses questions de débutants.



Un grand merci à tous ceux qui nous ont aidés, soutenus et permis de réaliser notre projet. Rendez-vous à tous à la prochaine épreuve.

Classement Ronde de la Durance 2008

ROTA Rémy/ROTA Eric 106 XSI Groupe FN Classe 1

			Résultat Spéciales					Résultat Général				
N ^o	Spéciales	Km	Scratch	Group e	Class e	Temp s	Vite sse	Scratch	Group e	Class e	Temp s	Vi tes se
<u>1</u>	Lambesc-Charleval	5.20	88 à 0:40,1	21 à 0:32,3	3 à 0:20,6	0:03:33,5	87.68	88 à 0:40,1	21 à 0:32,3	3 à 0:20,6	0:03:33,5	87.68
<u>2</u>	La Roque-Lambesc	4.20	86 à 0:38,3	20 à 0:31,2	3 à 0:21,7	0:03:05,3	81.60	83 à 1:16,9	20 à 1:03,5	3 à 0:42,3	0:06:38,8	84.85
<u>3</u>	Lambesc-Charleval	5.20	94 à 0:47,0	20 à 0:35,8	3 à 0:27,1	0:03:37,9	85.91	85 à 2:03,9	20 à 1:39,3	3 à 1:09,4	0:10:16,7	85.23
<u>4</u>	La Roque-Lambesc	4.20	87 à 0:38,3	20 à 0:31,5	3 à 0:22,3	0:03:04,6	81.91	82 à 2:42,2	20 à 2:10,8	3 à 1:31,7	0:13:21,3	84.46
<u>5</u>	Charleval-Lambesc	5.35	76 à 0:42,4	20 à 0:29,8	3 à 0:21,7	0:03:43,6	86.14	78 à 3:24,6	20 à 2:40,6	3 à 1:51,2	0:17:04,9	84.83
<u>6</u>	La Roque-Lambesc	4.20	75 à 0:34,7	20 à 0:27,8	3 à 0:17,7	0:03:00,0	84.00	74 à 3:59,0	20 à 3:08,4	3 à 2:08,9	0:20:04,9	84.70
<u>7</u>	Charleval-Lambesc	5.35	68 à 0:40,4	20 à 0:28,3	3 à 0:17,7	0:03:40,5	87.35	72 à 4:39,4	20 à 3:36,7	3 à 2:26,4	0:23:45,4	85.11
<u>8</u>	La Roque-Lambesc	4.20	71 à 0:36,2	17 à 0:29,2	3 à 0:19,7	0:03:01,2	83.44	68 à 5:15,6	18 à 4:05,9	3 à 2:46,1	0:26:46,6	84.92
<u>9</u>	Charleval-Lambesc	5.35	65 à 0:40,5	17 à 0:30,0	3 à 0:21,4	0:03:42,4	86.60	63 à 5:56,1	16 à 4:35,9	3 à 3:06,7	0:30:29,0	85.13

20e Rallye national de Haute Provence

Ce rallye se déroulait à domicile, les 20 et 21 septembre 2008 sous un soleil radieux. Il était organisé par notre ASA de Haute Provence, à MANOSQUE. Le parcours se composait de 2 boucles bien distinctes : une le samedi, entre GREOUX et VALENSOLE, avec 3 X 2 spéciales (Esparron et Allemagne) et une autre le dimanche, entre MANOSQUE et OPPEDETTE, avec 2 X 2 spéciales (La Mort d'Imbert et Oppedette). C'est un rallye plus varié que le précédent, avec des portions très sinueuses, d'autres plus rapides et des spéciales plus longues (entre 6,8 Kms et 21,7 Kms suivant les spéciales). Le tout encadré par une organisation au top. Nous avons le numéro 135 sur 135 engagés.



Ce rallye, nous en rêvions et, bien décidés à attaquer les choses sérieusement, nous avons pris un départ fulgurant, le samedi, première boucle, l'auto se comportait bien mis à part quelques problèmes d'adhérence, résolus en partie par une modification de la pression des pneus et une conduite un peu plus coulée. Nous remontions dans le classement 81e au scratch puis 79e à l'issue de la 2e spéciale.



Deuxième boucle, nous avons modifié quelques notes et trouvé notre rythme de croisière. Nous progressions au fil des spéciales qui commençaient à se salir et quelques autos déjà sur les bas côtés. Nous étions 75e et 1er de notre classe. L'auto se comportait bien si ce n'est quelques petits problèmes de surchauffe et de frein.



Troisième boucle, notre auto surchauffait de plus en plus. Nous roulions en spéciale avec le chauffage au maximum. Malgré ce, nous avons gagné quelques places, 69e et toujours 1er de classe. La dernière spéciale de la journée fut très difficile. La température était dans le rouge, le moteur, les freins, l'embrayage commençaient à donner des signes de faiblesse. De plus, la route était devenue très sale. Nous avons fait une première sortie de route, sans gravité, puis une deuxième et là, une racine nous a ouvert le demi-train avant 3 virages avant la fin. Nous n'avons pas pu rejoindre l'assistance dans les temps et nous avons été contraints à l'abandon. Tous nos espoirs de bien figurer ont été stoppés net dans cette dernière spéciale (les boules !!!).



13e Rallye régional Mistral

Pour notre troisième rallye de cette saison, nous sommes revenus, une seconde fois, sur les terres des Bouches du Rhône. Le rallye du Mistral s'est déroulé les 15 et 16 novembre 2008, organisé par l'ASA d'AIX-EN-PROVENCE. Le soleil était, une nouvelle fois au rendez-vous. Nous étions un peu inquiets car, l'année dernière, celui-ci s'est en partie déroulé sous quelques flocons de neige. Le parcours était composé de 3 boucles de 2 spéciales et une d'une seule, d'un kilométrage total de 214 Kms. Nous avions au menu, seulement trois spéciales (Lançon, Coudoux, la Cride) à faire plusieurs fois. Le terrain était nouveau pour nous et différent des épreuves précédentes, des spéciales courtes (entre 4,2 Kms et 5,1 Kms) avec un bon revêtement, des routes rapides et piégeuses à flan de falaises. Et une autre particularité, c'est que ce rallye se déroule d'une seule traite, du samedi 12H00 au dimanche 1H30, avec donc une bonne partie se déroulant de nuit. Une vraie nouvelle expérience ! Nous avons pris le départ de Bouc-Bel-Air avec le numéro 147 sur 150 engagés.



Nous entamons ce rallye bien décidés à ne pas reproduire les mêmes erreurs et à aller jusqu'au bout, cette fois. Première spéciale de Lançon, après quelques virages, premières craintes, le moteur de notre auto s'est mis à couper plusieurs fois en pleines accélérations, les pneus n'ayant pas eu le temps de chauffer avaient du mal à accrocher au bitume et le freinage s'est avéré peu efficace. A la deuxième spéciale, à Coudoux, même punition dans la montée, problèmes d'alimentation, nous avons craint de rester bloqués dans la montée très étroite et nous avons roulé au ralenti jusqu'à l'assistance. Nous avons alors été rétrogradés de la 104e place (3e de classe) à la 1re spéciale à la 131e (10e de classe) après la deuxième. Ça commençait mal ! Un passage à l'assistance où nous avons fait le plein du réservoir, changé le filtre à essence et purgé les freins par acquit de conscience.

Deuxième boucle, bonnes nouvelles du côté de l'alimentation d'essence, plus de coupures et de problèmes de surchauffe rencontrés à la course précédente. Par contre, côté freins, rien de bien convainquant, et ça ne va pas s'améliorer, bien au contraire !



Malgré nos problèmes nous remontons lentement au classement, 125e puis 115e (9e) à la fin de la deuxième boucle. Nouvelle assistance et tentative extrême pour essayer de régler nos problèmes : changement du maître cylindre de frein dans le temps imparti de 20 mn. Ce fut fait en 16 et nous sommes arrivés au contrôle horaire dans la minute passée de 15 sc après avoir slalomé entre les autres concurrents. Autant dire que ce fut très chaud !



Troisième boucle avec, pour la première fois, la Cride de nuit, spéciale la plus longue des trois avec ses enfilades de virages proches de ceux d'un circuit où le pilotage doit être propre et fin pour éviter de perdre du temps. Et surtout sa fameuse épingle où notre pilote, pour son premier frein à main en rallye, nous a gratifié d'une figure que l'on peut qualifier de très « généreuse » devant un tapis de spectateurs assoiffés (dans tous les sens du terme) et frigorifiés. Puis une nouvelle fois Lançon, toujours sans frein. Malgré cela, nous grignotons encore quelques places, 105e puis 98e (8e).



Quatrième boucle avec, cette fois, une seule spéciale : la Cride. L'épingle fut passée un peu moins généreusement afin de perdre moins de temps mais là, les problèmes d'alimentation, qui s'étaient fait oublier, sont revenus à notre bon souvenir dans les dernières centaines de mètres. Nous avons pu rentrer au parc fermé de Rognes. Ouf !!! Troisième rallye terminé, contrat en partie rempli. En partie seulement car, suite à cette cascade de problèmes, nous n'avons pu exprimer tout notre potentiel, même si nous sommes tout de même remontés à la 90e place (6e de notre classe) et « devant des autos avec des freins ! » C'est la loi de la compétition ! Nous allons profiter de la trêve hivernale pour que notre monture retrouve enfin toutes ses performances.

L'organisation de ce rallye nous a laissé perplexe, mal habitués que nous étions, de nos 2 courses précédentes. Cela a eu au moins un côté positif, c'est de nous faire progresser dans le travail du copilote. Félicitations tout de même aux bénévoles qui se sont copieusement gelés une partie de la nuit pour nous permettre de faire ce rallye.

Et, pour terminer, un grand bravo à notre assistance pour son animation, son chauffage et sans qui nous n'aurions pu rejoindre l'arrivée !

Classement Mistral 2008

ROTA Rémy / ROTA Eric PEUGEOT 106 XSI Groupe FN Classe 1

N°	Spéciales	Km	Résultat Spéciales				Résultat Général					
			Scratch	Groupe	Classe	Temps	Vitesse	Scratch	Groupe	Classe	Temps	Vitesse
<u>1</u>	Lançon	4.20	104 à 0:24,3	33 à 0:20,5	3 à 0:13,0	0:02:23,6	105.29	104 à 0:24,3	33 à 0:20,5	3 à 0:13,0	0:02:23,6	105.29
<u>2</u>	Coudoux	4.70	136 à 1:14,3	45 à 1:09,0	10 à 0:59,3	0:03:34,8	78.77	131 à 1:38,6	45 à 1:29,5	10 à 1:12,3	0:05:58,4	89.40
<u>3</u>	Lançon	4.20	112 à 0:33,1	38 à 0:28,0	7 à 0:18,1	0:02:32,6	99.08	125 à 2:11,7	44 à 1:57,5	10 à 1:30,2	0:08:31,0	92.29
<u>4</u>	Coudoux	4.70	98 à 0:39,3	32 à 0:33,3	6 à 0:22,7	0:03:01,2	93.38	115 à 2:51,0	41 à 2:30,8	9 à 1:52,9	0:11:32,2	92.57
<u>5</u>	La Cride	5.10	96 à 0:45,0	35 à 0:41,5	5 à 0:25,9	0:03:24,4	89.82	105 à 3:36,0	38 à 3:12,3	8 à 2:15,7	0:14:56,6	91.95
<u>6</u>	Lançon	4.20	89 à 0:28,1	31 à 0:27,4	5 à 0:19,2	0:02:31,9	99.54	98 à 4:02,4	36 à 3:39,7	8 à 2:34,9	0:17:28,5	93.05
<u>7</u>	La Cride	5.10	92 à 0:44,0	31 à 0:40,7	6 à 0:24,4	0:03:22,7	90.58	90 à 4:46,4	30 à 4:20,4	6 à 2:59,0	0:20:51,2	92.65