

# MONTAGNE

● S'il faut continuer à regretter l'absence de toute participation officielle de nos constructeurs au championnat de France de la montagne, cette discipline se porte mieux que jamais et les nombreux pilotes privés qui, au fil des saisons, se sont spécialisés dans l'escalade ne s'en plaignront pas. Ce championnat 70 se présente sous les meilleurs auspices et son règlement a subi certaines modifications d'importance qui devraient lui garantir un succès de popularité encore plus grand.

Devant le nombre d'épreuves sans cesse croissant — environ cent vingt cette année contre quarante-trois en 1969 — la valeur des coefficients a été reconsidérée et varie cette saison entre 1 et 13 contre 2 et 5 précédemment. L'attribution des points diffère également puisque les 9, 6, 4, 3, 2, 1, points alloués aux 6 premiers du Général le sont désormais aux classements des groupes considérés (Gr. 1, 2, 3, 4, 5-6-7, 8-9) alors que les 5, 4, 3, 2, 1 points récompensent les cinq premiers des groupes iront dorénavant au classement général. Cela pour moins désavantager les petites ou celles dont les prétentions se limitent à une victoire de groupe. Parmi ces groupes, on remarquera que 5-6-7 (Sport, Sport Proto, Bi-places) sont réunis ainsi que 8 et 9 (monoplace de Formule 1-2-3 et Formule libre) ces derniers n'ayant la possibilité de marquer des points qu'au Général selon le barème suivant 14, 10, 7, 5, 3, 1, ce qui les force à briguer les toutes premières places. Quant à l'addition finale, elle retiendra désormais les 15 meilleurs résultats dont 5 étrangers au maximum, contre 10 et 3 en 1969. Dernière clause enfin, chaque groupe ou série considérée devra grouper au minimum 10 partants pour prétendre à une attribution de points, excepté pour la série supérieure. Si ce chiffre de 10 n'est pas atteint, les concurrents se verront intégrés au groupe supérieur, ce qui, comme le montre les résultats déjà enregistrés, se produit très souvent pour le groupe 3 (Grand Tourisme de série).

Bien qu'il soit encore trop tôt pour connaître tous les prétendants sérieux au titre 1970, il apparaît déjà certain que Rouveyran part favori. Le champion 1969 a pourtant décidé d'étendre son activité à la piste, comme on a pu le voir à Nogaro, puis au Mans, mais il a néanmoins pris un bon départ puisque sur les quatre premières épreuves, il triomphe à trois reprises et se classe une fois second. Toujours fidèle à sa Tecno F2 qu'il a d'ailleurs mis en vente, l'Alsésien dis-

posa à deux reprises de la Lola Formule A T 190 de 5000 cc appartenant à Joachim Bonnier. A Ceyreste, il réussit bien aux essais un excellent 2'46"8 mais préféra reprendre la F2 qu'il imposa avec beaucoup plus de tranquillité. A Ampus, nouvel essai, mais là encore, la puissance était difficilement utilisable et c'est la Tecno qui disputa la course, s'inclinant finalement assez nettement devant l'Abarth d'un étonnant Casoni. L'Italien, transfuge de chez Alfa Romeo, et que l'on avait vu à Chamrousse l'été dernier, causa la grosse surprise en abaissant le record de Schetty (Ferrari 212-12 cylindres), champion d'Europe, de plus de six secondes, alors qu'il ne disposait pas du tout dernier modèle. Ortner, son équipier, qui connaissait bien le parcours, faisait mieux encore aux essais (3'45"), mais quittait la route en course. Rouveyran, vainqueur par la suite à Bagnols, s'inclina très nettement à Murs, alors qu'il était rentré du Mans la veille. Il laissait la victoire à son dauphin P. Maublanc, qui retrouvait la Pygmée F2 après avoir enlevé groupe 2 à Ampus sur une BMW. Cette rivalité Rouveyran-Maublanc pourrait d'ailleurs être troublée par J.-L. Staiano, qui vient d'être nommé Tecno F2 ne concédant pour ses débuts sur cette voiture que 3/10 au Lyonnais. Sixième du championnat 1969, le Marseillais a cédé sa Martini Formule libre à R. Daniel, pilote national qui termina 6<sup>e</sup> du critérium sur une berlinette Alpine et qui cause la grande surprise de ce début de saison avec deux quatrièmes places à Ceyreste et Murs, une troisième à Ampus et naturellement trois victoires en national où il part déjà grand favori.

J. Daumet, 4<sup>e</sup> du critérium sur Alfa GTA, vient de passer en international et ses débuts sur Abarth 2000 s'annoncent prometteurs. Bayard qui dispose d'une Pygmée F3 sera dangereux lui aussi, alors que J. Clément, sur son spider Porsche nouvellement révisé, n'a pas abdiqué toutes prétentions, si l'on en juge par sa course de Ceyreste. Si jusqu'ici, Alain Finkel ne s'est pas encore manifesté, Jean Guichet, lui, fait son entrée dans une discipline qui n'est pas sa spécialité, au volant d'une Alfa 33 que l'on voudrait revoir souvent cette saison.

Hors championnat, enfin, la course Sens-Saligny fut remportée par M. Pont, qui revient à la monoplace sur une Grac Formule libre, devant Morisseau (Porsche 911 S), Renaudat (Alpine), Tilhet (Elina) et lui-même, sur son Abarth 2 litres, cette fois.

Etienne MOITY.

D. Rouveyran (Lola T 190) à Ceyreste



D. Rouveyran (Tecno F2) à Ceyreste.



## ROUYEYRAN le mieux reparti ?

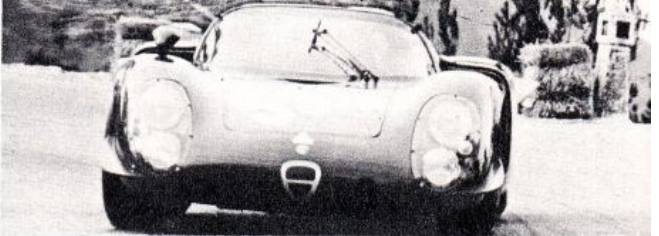
M. Casoni (Abarth 2 L) à Ampus



R. Daniel (Martini F. Libre) à Ampus



J. Guichet (Alfa Romeo 33) à Ceyreste



CLAS.	CEYRESTE (4,8 km) 8/3 (coef. 3)	LA ROQUETTE (6,1 km) 15/3 (coef. 5)	AMPUS (6,6 km) 22/3 (coef. 7)	BAGNOLS-SAVRAN (2,9 km) 5/4 (coef. 1)	PESSAC (3,2 km) 5/4 (coef. 3)	MURS (5,95 km) 12/4 (coef. 4)
1.	D. ROUYEYRAN (Tec. F2) 2'47"7	D. ROUYEYRAN (Tec. F2) 5'17"6	M. CASONI (Abarth 2 L) 3'50"2	D. ROUYEYRAN (Tec. F2) 1'56"1	H. BAYARD (Pygmée F3) 2'01"5	P. MAUBLANC (Pyg. F2)
2.	J. CLEMENT (Pors. 2 L) 2'53"11	J. ORTELLI (Alpine 1300) 5'20"6	D. ROUYEYRAN (Tec. F2) 3'57"4	J. DAUMET (Abarth 2 L) 2'00"5	C. LARRIEU (Porsche 906) 2'02"1	J.-L. STAIANO (Tecno F2)
3.	J. GUICHET (Alfa 33) 2'55"11	M. ROBINI (Alpine 1300) 5'29"4	R. DANIEL (Martini 1600) 4'09"2	E. RAMPAL (Porsche 904) 2'00"5	AVRIL (Alpine 1600) 2'07"4	H. BAYARD (Pygmée F3)
4.	R. DANIEL (Martini 1,6 L) 2'57"9	A. BIANCO (R 8 G) 5'31"2	J. GUICHET (Alfa 33) 4'10"1	A. SAUREL (Alpine 1600) 2'02"2	M. FOURCHE (Alpine 1300) 2'09"3	R. DANIEL (Martini 1600)
5.	A. PERRICHON (Martinez) 3'01"9	J.-C. ROSSO (Alpine 1300) 5'31"4	E. LUALDI (Abarth 2 L) 4'11"8	P. FAVOLINI (Porsche 911) 2'04"2	Y. MARTIN (Tecno 2 L) 2'09"7	J. CLEMENT (Porsche 2 L)
6.	J. DAUMET (Abarth 2 L) 3'02"8	D. TEISSONNIERE (R 8 G) 5'32"6	A. WICKY (Porsche 910) 4'15"2	F. ALESI (Alpine 1300) 2'05"6	J.-R. TILHET (Elina FL) 2'09"9	D. ROUYEYRAN (Tec. F2)
Gr. 8-9	D. ROUYEYRAN 2'47"7	D. ROUYEYRAN 5'17"6	D. ROUYEYRAN 3'57"4	D. ROUYEYRAN 1'56"1	H. BAYARD 2'01"5	P. MAUBLANC
Gr. 5-6-7	J. CLEMENT 2'53"11	F. BOSSERT (Triumph GT6) 5'42"3	M. CASONI 3'50"2	J. DAUMET-E. RAMPAL 2'00"5	C. LARRIEU 2'02"1	J. CLEMENT
Gr. 4	F. TOMAS (Pors. 911 S) 3'04"1	J. ORTELLI 5'20"6	H. BALAS (Porsche 911) 4'17"2	A. SAUREL 2'02"2	C. AVRIL (Alpine 1,6 L) 2'07"4	R. BIANCONI (Alp. 1,3 L)
Gr. 2	G. BUZZI (Alfa GTA) 3'09"9	J.-P. POGINI (R 8 G) 5'37"1	P. MAUBLANC (BMW TI) 4'31"9	M. FARRE (R 8 G) 2'13"8	C. CERVEAU (R 8 G) 2'17"1	L. VIALLE (R 8 G)
Gr. 1	M. MOGA (Mustang) 3'25"6	A. BIANCO 5'31"2	M. MOGA (Mustang) 4'42"6	SCHUSS - (R 8 G) 2'17"2	M. MOGA (Mustang) 2'19"9	M. MOGA (Mustang)
Nat.	R. DANIEL 2'57"9	M. ROBINI 5'29"4	R. DANIEL 4'09"2	E. RAMPAL 2'00"5	TILHET (Elina FL) 2'09"7	R. DANIEL
Anc. rec.	D. ROUYEYRAN (Tec. F2) en 1969 2'50"9	A. FINKEL (Abarth 2 L) en 1969 4'38"7	P. SCHETTY (Ferrari 212) en 1969 3'56"7	J. BERGAND (Alpine) en 1969 2'05"2	R. BUCHET (Porsche 910) en 1969 1'58"7	J.-L. STAIANO (Martini) en 1969