

et d'une pour Jimmy

Ampus-Draguignan, pays du soleil, de l'olivier et des cultures en terrasse, accueillait 220 concurrents pour sa 9e course de côte, première épreuve du championnat d'Europe 1973, un nombre record ! Comme à La Roquette le dimanche précédent, une cinquantaine d'engagés supplémentaires inscrits sur une liste d'attente ne purent prendre le départ.

En 1972, le parcours avait été refait en partie et des rails posés. Cette année, les concurrents ont trouvé un tapis d'enrobé du départ à l'arrivée ; félicitons les organisateurs. Seule la traversée du village de Lentier, à mi-parcours, était bosselée et il manquait une signalisation claire des virages et des principales difficultés de l'épreuve, ainsi que quelques rails sur des trajectoires difficiles. A l'heure où les courses de côte deviennent de plus en plus dangereuses, il serait souhaitable qu'une concertation s'établisse entre les pilotes et les organisateurs pour améliorer la sécurité : les vitesses augmentent sans cesse, les records tombent. A Ampus, les monoplaces atteignaient 210, 220 km/h par endroits. Ces remarques seront certainement prises en compte, en 1974, par la dynamique équipe du président Hubert Boquis.

Les internationaux.

Etant donné l'évolution constante du matériel et les nouvelles conditions du terrain, un abaissement du record était probable. Qui, de Jimmy Miesusset (March 722), champion de France en titre, Pierre Maublanc (Chevron B 25), Yves Martin déjà victorieux sur sa Mac Laren F2 ou Guy Fréquelin avec la toute nouvelle Veglia, allait être l'heureux élu pour le scratch ? Ils étaient donnés favoris, car si l'on comptait 18 pilotes de notoriété contre 9 en 1972 en sport-prototype, les têtes d'affiche des années précédentes (Casoni, Ortner, Pilonne ou Schetty) étaient absentes.

En groupe 4, les meilleures Alpine françaises étaient opposées aux Porsche allemandes venues faire leurs débuts en championnat d'Europe. A ce sujet, il est à regretter que les clauses du règlement ne permettent pas d'établir deux classements séparés pour les épreuves du championnat d'Europe se déroulant en France : un classement pour les pilotes français comptant pour le championnat de France et un classement pour les pilotes disputant le titre européen. A cause de cela, les pilotes d'Alpine (comme d'autres catégories de voitures) faisaient une course dans la course. En groupe 2, le favori était l'Allemand Helmut Mander

avec la même Opel psychadélique que l'an passé. En tourisme de série, Gérard Sarrazin, passé international après sa victoire au critérium, retrouvait un client sérieux en la personne de Franck Alési. Pour les essais, afin d'éviter les abus dont avaient fait preuve certains pilotes l'an dernier, une carte d'essais prioritaire était collée sur chaque véhicule. Ce système, parfait en théorie, n'empêche pas une certaine indiscipline et de longues attentes.

Groupe 1 : les « gros cubes » font la loi.

Gérard Sarrazin, qui a racheté l'ancienne Hémicuda de Géral avec le moteur à culasse hémisphérique de 6,9 L — 400 CV, était opposé à Franck Alési du team Combe, possesseur d'une Camaro Z 28 de 5,7 L — 380 CV. Après s'être imposé aux essais, Sarrazin dut s'incliner devant Alési qui avait retrouvé la fougue du temps où il pilotait les Cooper S. L'écart fut de 2''3 à l'issue des montées. Michel Roussin, avec une BMW 2002 TI prêtée par Pierre Maublanc, ne pouvait pas lutter contre la puissance. Il totalisa 8'47''8, après s'être bien fait plaisir et en attendant peut-être une 3L très « affûtée ». Daniel Brillat, remarquable sur une 2002 TI en 1972, pilotait une BMW 3L refaite par ses soins. Le moteur préparé par Triniane n'avait que 1 200 km, ce qui ne l'empêcha pas de faire le meilleur temps aux essais avant d'abandonner dans la deuxième montée. Le Grenoblois J.-P. Espitallier (Alfa 2000) précéda Attilio Mercadente, étonnant sur sa Simca Rallye 2.

Groupe 2 : Mander casse, Lefèvre gagne.

Helmut Mander, qui avait fait des prouesses en 1972 sur son Opel Kadett de 212 CV DIN, domina largement la première montée. Dans la seconde, sur rupture d'un arbre de roue, il perdit une roue et... tout espoir d'être classé. J.-C. Lefèvre, avec son Escort « bourrée de chevaux », l'emporta aisément en 7'44''9. Briavoine (Capri), pilote très éclectique, se classa derrière. Marie Laurent, troisième, débutait avec une Capri RS injection de série, appartenant à l'écurie du garage Azur de Toulon.

Groupe 3 : la Défense Mondiale attaque !

Le duel Alpine-Porsche était arbitré par une De Tomaso Pantera. Finalement J.-M. Alméras, avec une 911 S de la Défense mondiale, devança H. Balas (911 S), qui attend la Carrera avec impatience. L'Auvergnat Joël Mouetron, dont l'Alpine était équipée d'un curieux mélange de pneus — des slicks à l'arrière et des TB 5 à l'avant — ne put mieux faire que troisième, le terrain étant mieux adapté aux Porsches, plus puissantes. Il devança Alex Vineis (1600 S), qui prépare ardemment le concours « Echappement — Trois Alpine pour courir ».



Groupe 4 : Ortelli accidenté

Parti l'un des premiers du groupe, Jean Ortelli heurta une murette en voulant gagner quelques centimètres dans une trajectoire. Un slick (pneu Firestone à profil bas) éclata et l'Alpine sortit de la route à 150 km/h. Après une chute d'une trentaine de mètres en contrebas, Jean Ortelli — dont c'était le premier accident malgré ses nombreuses saisons de compétition —, dut être conduit à l'hôpital, souffrant d'une luxation des hanches. Georges Buzzi (Alpine 1600 S) arrivant juste après, eut la désagréable surprise de trouver un spectateur, attiré par l'accident, au milieu de la route. Un coup de volant et un tête-à-queue qui se termina bien évitèrent une autre sortie de route.

Sepp Greger (Porsche Carrera RSR), un vieil habitué du championnat d'Europe, se montra le plus rapide devant Fischaber (Porsche 911S). Roland Biancone (Alpine préparée par Staiano), réussit une bonne performance en s'intercalant entre les Porsche. G. Buzzi, démoralisé, repartit sans conviction. Agostini abandonna sur ennui mécanique.

Groupe 5-7 : une surprise avec la victoire de Mauro Nesti

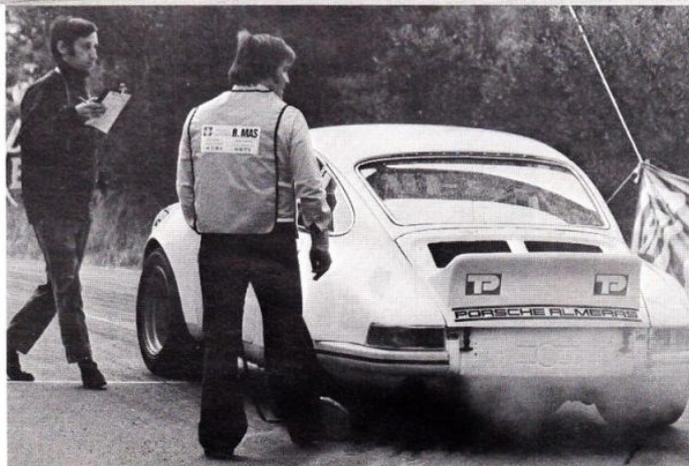
Michel Pignard, qui attend la livraison du moteur 2L préparé en Angleterre par RES pour en équiper sa Brabham, disputait l'épreuve avec une Abarth 2000 prêtée par P. Maublanc. Malheureusement, un piston rendit l'âme à la fin des essais. J.-L. Staiano, sur une Grac MT16 (suspension et moteur revus et corrigés par ses soins) et l'Espagnol Juan Fernandez, au volant d'une Porsche 908/03 développant 350 CV que l'on a pu voir aux 24 heures de Mans 1972, ne comptait pas avec l'Italien Nesti (Chevron B21), qui créa la surprise en devançant Staiano d'une seconde. Jacques Alméras termina quatrième après une rapide prise en mains de la Chevron B21 rachetée à Max Cohen Olivier. Gianni Varese fut le meilleur des nombreuses Abarth Osella. Guy Baria (4 CV Proto), se paya le luxe de devancer deux Abarth plus puissantes

Groupe 8-9 : Jimmy Miesusset, record et précieux points.

Jimmy Miesusset ne fit pas attendre long-



- 1 *Damaisin confirme la supériorité lyonnaise.*
- 2 *Le premier départ pour la nouvelle Veglia.*
- 3 *Yves Martin ou l'art de se reposer avant le départ.*
- 4 *Après une victoire, rien ne vaut le baiser maternel, M. Guimelli !*
- 5 *Jean-Claude Lefèvre, un attaquant de talent.*
- 6 *Une belle Porsche et une victoire pour Plancher.*



temps ceux qui plaçaient leurs espoirs en lui. Dès les essais, il accomplit la meilleure performance, approchant le record. Pierre Maublanc n'eut pas la chance de confirmer son deuxième temps des essais, une baisse de pression d'huile ayant endommagé son moteur. Guy Fréguelin s'aperçut très vite que vouloir faire un chrono avec sa Veglia était impensable ; la direction était trop démultipliée, et la monoplace très difficile à contrôler.

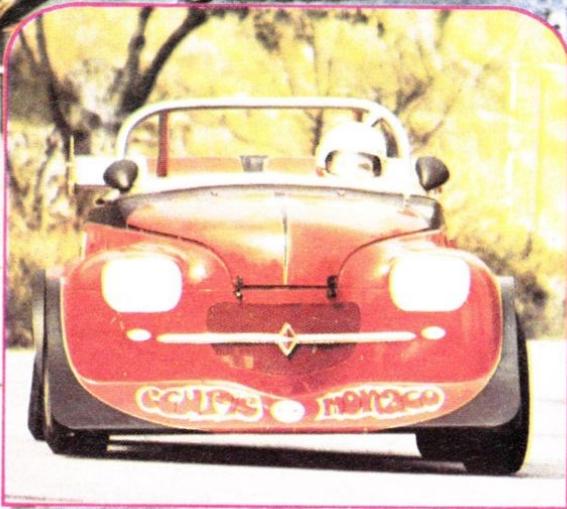
Denis Rua était parmi les spectateurs : il attend impatiemment le fameux moteur Lotus de 330 CV destiné à la nouvelle Pygmée-Opal qu'il doit piloter cette saison. Dès la première montée, Mieusset (March 722 du Team Norev-Côtes-du-Rhône) pulvérisa le record en 3'17"6. Yves Martin (Mac Laren F2-BP) était à 8 secondes, Lapierre (Pygmée) à 15 secondes. Dans la deuxième montée, Mieusset eut beaucoup de chance : il creva dans le bas et dut terminer la montée avec une roue qui se dégonflait, ce qui ne l'empêcha pas de faire le meilleur temps, malgré les traces d'huile qui souillaient la chaussée. En 6'40"6 (moyenne : 123,886 km/h), Mieusset abaissa le record de 7"5, remportant une très belle victoire qui le place en tête pour le championnat d'Europe. Depuis 1966, année où Mequetounif avait gagné sur Cooper, aucun Français n'avait inscrit son nom au palmarès. Pierre Maublanc, malgré l'annonce au micro d'une confrontation en bicyclette avec Mieusset (poisson d'avril !), resta parmi les spectateurs, pensant déjà au moteur BMW 16 soupapes qui va remplacer le Ford RES défectueux. Yves Martin ne put rien face à Mieusset en grande forme et termina à 15"5. Jean Lapierre, qui va peut-être avoir une March F2, avait pour la circonstance refait un nouvel avant à son ancienne Pygmée.

NATIONAUX

Venus en plus grand nombre que les inters, les nationaux constituaient à eux seuls un plateau de choix. Régis Pechaire et sa Pygmée F2 de 1972 étaient donnés favoris, en raison des bonnes performances de l'année précédente. Daniel Gache, doté sans aucun doute du meilleur matériel en ce début de saison (Pygmée F2 à moteur 2L), mais en désaccord avec les organisateurs, avait préféré aller s'entraîner sur le circuit de Luc. Jean-Marc Guimelli continua à prendre en mains la Chevron rachetée à Febbraio. Louis Plancher, dans le groupe 4, avait une Porsche bien préparée par Alméras, mais il attend lui aussi la sortie de la Carrera. En tourisme amélioré, Yvan Muller (BMW 2002 TI) était fin prêt. Georges Rouvier, très accrocheur (BMW 2002 TI), retrouva Fernand Bitard (Mustang) venu spécialement des Vosges pour une victoire espérée en groupe 1.

Groupe 1 : encore Rouvier

Rouvier ne lui laissa pas réaliser ses espérances : très à l'aise, malgré la différence de puissance entre la BMW et la Mustang, il s'imposa en 4'22" contre 4'24"6. Robert Augias accrut le triomphe BMW en prenant la troisième place devant Giordanella (Alfa 2000) et toute une série de 2002 TI (Delanoye, Montmayeur,



Lacaille, etc.), parmi lesquelles Roger Pasini (Simca Rallye 2) s'interchange

Groupe 2 : l'Alfa devant la BMW

Alain Sibillia, qui pilote encore une des rares Alfa GTAM, fort bien préparée, démontra qu'il sait parfaitement tirer parti de sa voiture. Muller (BMW), fut battu de 1"7. Georges Chiodi, qui avait dû supprimer l'autobloquant de sa R8G à la suite d'ennuis mécaniques, termina troisième devant Lions et Thomas, deux pilotes du garage d'Azur (Capri RS injection de série non homologuées en groupe 1). Combemale, le boucher de Montpellier, qui a dépensé beaucoup d'argent pour améliorer son moteur, était le seul représentant du SRT, les autres membres participant à une journée d'initiation sur le Ricard. Avec une Simca 1000 R de 1150 cm³ dont Pierre Petit a pu tirer 125 CV avec des pièces Condrille! Il ne se fit battre que de 7 dixièmes par Chiodi (R8 G 1300) pour la victoire de classe.

Groupe 3 : Alpine devant Porsche

Contrairement aux inters, c'est une Alpine 1600 pilotée par Chieusse qui l'emporta devant Tazua (Alpine), Bec et Strapazon (Porsche).

Groupe 4 : Plancher à l'aise

Plancher s'imposa sans trop forcer à quelques berlinettes menées par Michel Martin, dont c'était le retour à la compétition après deux ans d'interruption, et qui pilotait l'Alpine ex-Pierre Tel appartenant à Benaba. J.-C. Sola avait juste terminé la réparation de son Alpine (sortie de route à Neige et Glace); il finit quatrième devant le chevelu Bernard Bielli.

Groupe 5-7 : Guimelli sans problème

J.-M. Guimelli (Chevron), malgré la différence de puissance avec son ancienne R8 G, fit une course sage, riche en apprentissage, ce qui ne l'empêcha pas d'avoir 8 secondes d'avance sur J.-M. Duchenaud (Abarth). Jean Caraud (Sib à moteur Simca 1500), courut en véritable dilettante, battant une autre Sib conduite par J.-P. Ochin, connu pour son ancienne 4 CV Proto. J.-P. Oberti (Sib ex-Xiberras) en était à sa première course, après bien des années d'attente.

Groupe 8-9 : Damaisin, mais le record de Rua tient toujours !

Régis Pechaire partit en tête-à-queue et perdit beaucoup de temps. L'importance de l'enjeu et du résultat pour la suite du critérium l'ont peut-être impressionné. Roger Damaisin, qui venait de racheter la très belle Chevron B 20 de P. Maublanc, partit plus décontracté. Dans le « virage à tonneaux » il freina un peu tard, prit les graviers et tapa le rail en fin de course. Une rapide marche arrière, un coup de volant pour voir si la direction n'était pas faussée, et il repartit de plus belle. Surprise : malgré cet incident, il réalisa le meilleur temps. Le record de Rua (3'38"3 en 1972 sur Tecno F2) n'était pas battu, mais qu'importe ! Le Maublanc Racing Service était enfin payé de ses déboires. Vergely, venu tout exprès de Millau, fut deuxième... à 9 secondes. Alain Weser, qui a racheté la Martini de Pozet, apprit à

doser les accélérations (ça change de l'Alpine groupe 3). Max Antiochia (formule DAM) remporta sa classe. Rampal, qui a délaissé la Porsche 904 au profit de la Tecno F2 de Rua, ne put prendre le départ. Anne-Marie Monneret s'aligna sans complexes avec une monoplace Grac MT14; elle remporta la Coupe des Dames, montrant ainsi que l'école du Bugatti, qui tente une expérience avec une promotion de filles, a sa raison d'être. Michel Arbeit (Mep X27) emporta le critérium de Formule bleue.

Jean-Claude Lamorlette

SCRATCH INTERNATIONAUX :

1 - Mieuless Jimmy (March 722), 6'40"6, 1er groupe 8-9 — 2 - Martin Yves (Mac Laren FL), 6'55"1 — 3 - **Nesti Mauro (Chevron B21), 7'00"3, 1er groupe 5-7** — 4 - Staiano J.-Louis (Grac MT16), 7'01"7 — 5 - Lapiere Jean (Pygmée F2), 7'03"1 — 6 - Fernandez Juan, (Porsche 908/03), 7'11" — 7 - Fréguelin Guy (Veglia FL), 7'12"5 — 8 - « Shangry La » (Surtess F2), 7'24" — 9 - Almeras Jacques (Chevron B21), 7'26"7 — 10 - Varèse Gian (Lola Abarth), 7'27"6 — 11 - **Greger Sepp (Porsche 911S), 7'33"2, 1er groupe 4** — 12 - Fischhaber J.-P. Ioni (Porsche 911S), 7'38"2 — 13 - « Tango » (Chevron B19), 7'39"2 — 14 - Biancone Roland (Alpine 1800), 7'40"4 — 15 - Schmid Dieter (Porsche Carrera), 7'40"8 — 16 - **Lefèvre J.-Claude (Ford Escort), 7'44"9, 1er groupe 2-17** — Ottero Luciano (Abarth Osella), 7'46"7 — 18 - De Libran Roland, Porsche 908), 7'47"4 — 19 - Wittmer Hans Rudolf (Brabham BT30), 7'50"3 — 20 - Buzzi Georges (Alpine A110), 7'51"8 — 21 - Goering Rolf (Porsche Carrera), 7'54"1 — 22 - Pogliano Paolo (Abarth Osella), 7'56" — 23 - Bonaccino Bruno (Abarth Osella), 8'04" — 24 - Friechich Walter (Abarth Osella), 8'04"5 — 25 - « Ah Muller », (Formule Libre), 8'06"7 — 26 - Almeras J.-Marie (Porsche 911S), 8'12"1 — 27 - Briavolne J.-Claude, Ford Capri, 8'12"8 — 28 ex - « Mici », Lola Abarth Osella, 8'13"3 — 28 ex - Balas Henri, Porsche 911 S, 8'13"3 — 30 - Berruto Franco, Abarthçüü), 8'14"8 — 31 - Baria Guy, 4 CV Proto, 8'15"5 — 32 - Sartori Gualdiero, Abarth 2 L SP, 8'22" — 33 - Mouetron Joël, Alpine, 8'23"1 — 34 - **Alesi Franc, Chevrolet Camaro, 8'27"9, 1er groupe 1** — 35 - Sarrazin Gérard, Chrysler Hemicuda, 8'31" — 36 - Dacremont Christine, Alpine, 8'36"3 — 36 ex - Vineis Alex, Alpine, 8'36"3 — 38 - Bubeck Oscar, Lotus Typ Europa, 8'43"5 — 39 - Laurent Marie, Ford Capri, 8'45"5 — 40 - Roussin Michel, BMW 2002 TII, 8'47"8 — 41 - Parlamento Adriano, Alfa Romeo GTV, 8'47"9 — 42 - Cosentino Francesco, BWA Ford 1000, 8'48"9 — 43 - Kappeli Guido, Abarth 1000, 8'50"3 — 44 - Charpentier Claude, Renault 12 G, 8'55"5 — 45 - Espitallier J.-Pierre, Alfa Romeo 2000, 9'07"1 — 46 - Deroudille Jean, De Tomaso Pantera, 9'08" — 47 - Peyret Michel, Alpine, 9'31"8 — 48 - Mercadante Attilio, Simca 1000 Rallye 2, 9'41"7 — 49 - Herren René, Opel Ascona, 9'47" — 50 - Garonne Franco, Fiat 128, 9'47"8 — 51 - Taverna Luigi, Fiat 128, 10'06"8 — 52 - Mercandino Gianni, Simca 1000 Rallye 2, 10'12"5 — 53 - Barbero Sergio, Autobianchi A112, 10'26"3 — 54 - Giorgis Renato, Fiat 127, 10'30"8 — 55 - Sommaruga Tullio, Fiat 127, 10'44"2 — 56 - Masset Gérard, BLMC Cooper S, 11'01"8.

SCRATCH NATIONAUX

1 - Damaisin Roger, Chevron B20, 3'46"4, 1er groupe 8-9 — 2 - **Guimelli Jean-Marc, Chevron B19, 3'50"9, 1er groupe 5-7**, 3 - Vergely André, Le Gallen LL G7, 3'55"4 — 4 - Weiser Alain, Martini F2, 3'57"9 — 5 - Péchaire Régis, Pygmée F2, 3'58" — 6 - Van Diepen, Martini FL, 3'58"4 — 7 - Duchenaud Jean-Marc, Abarth 2000, 3'58"5 — 8 - Antiochia Max, Formule Man, 3'58"8 — 9 - Arbeit Michel, Mep X 27, 3'59"9 — 10 - Servel Jean-Pierre, Tecno F3, 4'00" — 11 - **Plancher Louis, Porsche 911S, 4'00"3, 1er groupe 4** — 12 - Antiochia Daniel,

Martini M.K. 4, 4'01"8 — 13 - Martin Michel, Alpine 1600S, 4'02"1 — 14 - Sola Jean-Claude, Alpine 1600S, 4'02"8 — 15 ex - Orrado Richard, Mep X 27, 4'04"4 — 15 ex - Bertet Jean-André, Marcadier, 4'04"4 — 17 - **Sibilla Alain, Alfa Romeo GTAM, 4'05"1, 1er groupe 2** — 18 - Bielli Bernard, Alpine Renault, 4'05"6 — 19 - Muller Yvan, BMW 2002 TI, 4'06"8 — 20 - Brun Daniel, Mep X 27, 4'08" — 21 - Farinetti Alain, Abarth 2000, 4'08"1 — 22 - Canaud Jean, Simca SIB 1500, 4'10"6 — 23 - Ochin Jean-Pierre, Chevron SIB, 4'11"8 — 24 - **Chieusse André, Alpine 1600, 4'16"7, 1er groupe 3** — 25 - Renardat Michel, SIB, 4'17" — 26 - Tazua José, Alpine 1600 S, 4'18"3 — 27 - Chiodi Georges, Renault R 1135, 4'19" — 28 ex - Tavitian Jacques, Alpine 1600 S, 4'19"4 — 28 ex - Lions Jacques, Capri R.S., 4'19"4 — 30 Thomas Gaétan, Ford Capri R.S., 4'19"8 — 31 - Veld François, BMW 2002 TI, 4'19"9 — 32 - Combemale Gilbert, Simca 1000 Rallye, 4'20"3 — 33 - Gnuva Bernard, Porsche 911S, 4'21"7 — 34 ex - **Rouvier Georges, BMW 2002 TI, 4'22", 1er groupe 1** — 34 ex - Ravot Michel, Porsche Carrera, 4'22" — 36 Orlandini François, BMW 2002 TI, 4'22"6 — 37 - Mosca Rinaldo, Alpine 1300S, 4'22"9 — 38 - Allais Alain, Proto ABS, 4'23"8 — 39 - Bitard Fernand, Ford Mustang GT, 4'24"6 — 40 ex - Froissard André, Alpine Original, 4'24"9 — 40 ex - Bec Lucien, Porsche 911, 4'24"9 — 42 - Travassac Jean, Simca Rallye 2, 4'25" — 43 - « Tchine », Alpine 1600, 4'25"1 — 44 - Strapazon Jean-François, Porsche 911S, 4'25"6 — 45 - Leduc Gérard, Alpine 1600S, 4'25"9 — 46 - Tourne Alain, Renault 1135, 4'26"9 — 47 - Augias Robert, BMW 2002 TI, 4'27"8 — 48 - Giordanella Christian, Alfa Romeo 2000, 4'27"9 — 49 - Fabre Michel, Renault 1135, 4'28"6 — 50 - Carnoli Alain, Renault 1135, 4'28"8 — 51 ex - Debeve Bernard, Ford Capri RS, 4'29" — 51 ex - Monneret Anne-Marie, Grac MT 14, 4'29" — 51 ex - Brun Michel, Simca Rallye 1, 4'29" — 54 - Loumi Gilbert, Marcadier, 4'30" — 55 ex - Cordesse Martine, Opel Kadett Rallye, 4'30"2 — 55 ex - Cornu Alain, Renault 1135, 4'30"2 — 57 - Lehn Bob, Alpine 1600 S, 4'30"9 — 58 - Delanoy Patrick, BMW 2002 TI, 4'31" — 59 - Marquet Raphaël, Simca Rallye 1, 4'31"1 — 60 - Chollet J.-Bernard, Bora Formule V, 4'32" — 61 - Montmayeur Marc, BMW 2002 TI, 4'32"1 — 62 ex - Lacaille Joël, BMW 2002 TI, 4'33" — 62 ex - Jacquet Robert, Renault 12 G, 4'33" — 64 - Manuguerra J.-Jacques, Ford Capri RS, 4'33"2 — 65 - Ginouvrier Claude, BMW 2002 TI, 4'33"7 — 66 - Mezzasoma Gabriel, Porsche 911 S, 4'34"6 — 67 - Lubert François, BMW 2002 TI, 4'34"7 — 68 - Guérin R.-M., Renault 12 Gord., 4'34"9 — 69 - Brouchier Gérard, BMW 2002 TI, 4'36" — 70 - Oberti Jean-Paul, SIB, 4'36"8 — 71 - Snoton Gérard, Renault 12 G, 4'37"8 — 72 - « J.-M. Draner », Alpine A.110, 4'37"9 — 73 - Paulin René, JDE 1300, 4'38" — 74 - Pasini Roger, Simca Rallye II, 4'38"2 — 75 - « Janiltepec », Simca Rallye II, 4'38"5 — 76 ex - Parini Mario, Alpine 1300, 4'38"9 — 76 ex - Duplan Claude, Ford Mustang 390 GT, 4'38"9 — 78 - Bertrand Lucien, Ford Capri, 4'39"8 — 79 - Satta Gian Franco, Opel Ascona, 4'40"4 — 80 - Bremond J.-Marie, Alfa Romeo, 4'40"8 —

Fiche technique :

Nuovième édition. Organisée par l'ASA Draguignan-Verdon les 31 mars et 1er avril 1973. Coefficient 13 pour le championnat d'Europe, le championnat de France et le critérium national. Située à 6 km au nord de Draguignan (Var). Départ sur la RD 49, 200 mètres après le carrefour N 555 — D 49. Arrivée 100 mètres avant le sommet de la côte. Parcours sinueux dans le bas, très rapide à partir du tiers de la montée. Dénivellation : 377,32 m. Pente moyenne : 5,55 %. Longueur : 6,8 km. Une montée pour le critérium. Deux essais obligatoires et deux montées avec addition des temps pour le championnat d'Europe et par la même occasion pour le championnat de France. Environ 15 000 spectateurs. Vainqueur 1972 : le Suisse Xavier Perrot (March 722), en 6'48"1 avec 3'22"5 pour la meilleure montée.