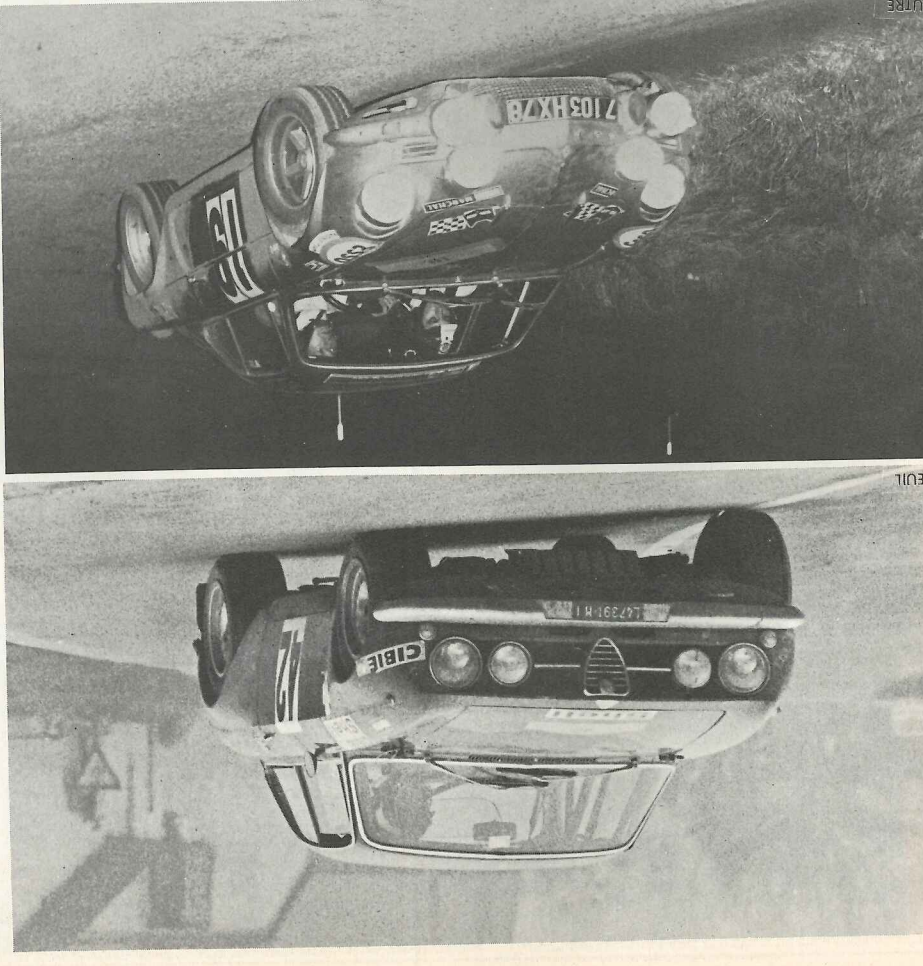


prématurément tandis que Gedehem qui avait signé un excellent temps dans avant Borre. Les deux Datsun 2 000 de l'écurie Tornacum, pilotées par les frères Mitroux firent une remarquable démonstration de dérapages à Chimay, utilisant avec brio les 150 CV de leur lourd engin. L'une d'entre elles figure à l'arrivée, mais, fortement pénalisée par le contrôle radar (soit 1 500 points ou 15 minutes).

Groupe 3
Rouget avec l'aide du radar
 Le groupe 3 se résuma à une lutte entre Robert Dutoit et Jean-Pierre Rouget. Celui-ci qui avait distancé Robert Dutoit à l'issue de la boucle flamande de quel-ques secondes, se vit forcé de prendre le départ à Chimay dans la deuxième série. Ce contretemps étant imputable à une rupture de canalisation d'essence. Malgré toute son ardeur sur ce circuit, il accusa près d'une minute de retard sur un Dutoit plus à l'aise avec une Porsche sur ce circuit rapide. Très courageusement, il se mit en devoir de combler cet écart, gêné par l'heure tardive et l'apparition du brouillard dans les dernières épreuves. Dutoit, qui avait des ennus de boîte de vitesses, conserva tout de même quelques secondes, qui ne servirent à rien, puisque lui aussi se prit 15 minutes de pénalisation pour excès de vitesse dans Lille. A noter, la course régulière de Dekytspotter et de Sanson tous deux au volant d'une 911 S.

Groupe 2.
5 kilomètres de trop pour Chasseuil
 On pouvait s'attendre à une belle empoignade entre Piot, Ragnotti, Pedro, et Chasseuil pour la victoire dans ce groupe. Le combat tourna court, quand après la disparition de Piot des la seconde spéciale ce fut Ragnotti qui pulvérisa son auto dans une sortie de route à plus de 140 km/h dans le deuxième passage à Secus. Par miracle les deux compères sortirent indemnes des débris de l'auto. A mi-course, Chasseuil était toujours menacé par un « Pedro » en très grande forme, qui le talonnait à 27 secondes. Après l'abandon de ce dernier avant Chimay, la victoire semblait assurée pour l'Alfa GTAM, qui donnait beaucoup de soucis à son pilote à cause du protégé Carter qui avait des besoins d'évasion. C'était compter sans ce satané radar. Au départ de Lille, Chasseuil très précocement fut surpris par le comportement d'une auto coupé par le comportement d'une auto qu'il venait de prendre en main, ne s'est pas rappelé les dernières recommandations concernant les contrôles radars disposés sur l'itinéraire neutralisés dans Lille. Cette distraction bien comphensive, lui fit dépasser de 5 km/h la vitesse admise (85 km/h au lieu de 80 km/h) par la Police. Pénalisé, de 15 mn, il rétrograda à la 19e place du Général, alors qu'il était deuxième, et abandonna la victoire en groupe 2 à Mike Butler sur Capri 3 litres autour d'une course régulière. Malgré cette déception, il n'est resté pas moins que Guy Chasseuil a prouvé une nouvelle fois, qu'avec plus de chance il peut obtenir de très bons résultats surtout avec l'excellente auto que est la GTAM. Il faut souligner aussi que Guy Chasseuil n'ignorait pas les pénalisations qu'il encourait dès le départ de l'épreuve et qu'il lutta avec acharnement, par pur esprit sportif.



contact avec une 911 S en rallye et de Sanson, avec la même auto. Carpentier avec son Alpine 1 600 S devait donner la réplique à Rouget.

La lutte dans les groupes 4, 5 et 6
FIORENTINO le magnifique

La lutte qui opposa Fiorentino et Darni- che fut vite terminée quand ce dernier qui occupait alors la première place sortit violemment de la route dans le deuxième passage à Secus. Dès lors, solidairement installé en tête Fiorentino fit cavalier seul, non pas sans avoir démontré tout au long des spéciales et surtout à Chimay sa classe de pilote et les possibilités du magnifique engin de rallye qu'est la Simca CG. Seul Serge Laurent vint lui donner quelques soucis en étant l'artisan d'une très belle remontée, lui ravissant même le temps scratch dans la spéciale de Marbaix (premier passage) pour quatre dixèmes de seconde. Malheureusement, Serge Laurent après de petits ennus, fut trahi par son couple heureusement, Serge Laurent après de petits ennus, fut trahi par son couple conquis dans la course de côte de Haybes. La lutte fut rude également entre Damien Lepoutre disposant d'une Alpine recouditionnée usine de 155 CV qui, à distance l'étonnant Jean-Louis Haxhe au volant de son proto Daf à moteur Gor- lui concéder de précieuses secondes sur le circuit de Chimay. Zaganelli qui ne connaissait pas très bien les premières spéciales parvint à remonter son handicap sur Roger Barbara en mettant à profit sa vélocité à Chimay. Victimes du radar, Nusbauer et Farjon disparurent

AVANT LA BATAILLE

n constatit l'absence aux vérifications de Greder et de sa Commodore, de Bal-t-Léna et sa BMW 2 002 TI, de Mille- rairein sur Lancia HF et de Clarr sur pel Kadett Rallye. JF Piot étrennait un moteur 16 soupapes et développant une magnifique Escort RS 1 800 équipée au volant 170 CV DIN. Ragnotti disposait de l'Opel Kadett de 150 CV groupe 2 du ébat, Chasseuil conduisait pour la première fois une Alfa GTAM de la SOFAR à 200 CV et l'ancien vainqueur « Pedro » partait sur sa BMW 2 002 TI. En groupe confies à Thierry Sabine, le troisième Critérium National des Rallyes 1970 t à José Barbara le récent vainqueur tu Flandre-Hainaut. Pour les contrer, ne escouade de BMW 2 002 TI aux mains de Mordacq, Martijnacch et de ex-champion d'Europe Zasada. Le sommet, Fiorentino et sa Simca CG prototype 2,2 l était menacé par un Ber- ard Darniche pressé d'oublier son Monte-Carlo. Pour cela, l'Alpine 1 600 S levait aussi s'imposer devant une armée d'Alpine privées, bien pilotées par Roger Barbara, Nusbauer, Farjon, Zaganelli et Lepoutre. Serge Laurent était considéré comme l'outsider le plus en vue. Quelques Porsche bien affûtées, celles de Gedehem, de Flament et de Houel devaient causer la surprise. Jean-Pierre Rouget, après examen du plateau en groupe 4, préférerait tenter sa chance en groupe 3 venant ainsi renforcer le groupe le plus déserté, à côté du régional de l'épreuve : Robert Dutoit sur une 911 S, de Dekytspotter qui prenait