

RALLYE NOSTALGIE# DIDIER & CATHERINE BLOT

① Le CV Express

Nom : BLOT

Prénom : Didier

Date de naissance : 11/02/1950 🎂

Etat civil : Marié

Enfants : Léa

Taille : 1,86 m

Ville : Carquefou (44)

Profession : Entrepreneur travaux publique & pépiniériste

Ecurie : Océan Mayenne puis NASA.

Copilotes : Catherine BLOT.

Voitures : Simca Talbot, Ford Escort RS 2000, 205 GTI, BMW 325 I, BMW 323 I, BMW M3.

Loisirs : Sport auto, vélo, potager (légumes).

Les débuts : En 1979, au rallye d'Automne.



Didier BLOT, en stat'

Nombre de rallyes : 105



BMW 323 I (61)



BMW M3 (1)



BMW 325 I (15)



205 GTI (5)



Ford Escort RS 2000 (13)



Simca Talbot (8)

Nombre de victoires de groupe (F) : 31

Nombre de victoires de classe (F19) : 33

Abandons : 28

Finales : 3 : Soulac-sur-Mer, Cannes, Sens

Podiums scratches : 18

Scratch : 4



② Ton palmarès : Rallystique

2004 : Une fin prématurée !

-

2002 : Sans réussite !

France Tarmac

Blot Catherine

#52 BMW 323i

F19

Accident

France Tarmac

Blot Catherine

#17 BMW 323i

F19

Mécanique



2001 : BMW, le plaisir de conduite !

France Cup

Blot Catherine

#71 BMW 323i

F19

Mécanique

France Cup

Blot Catherine

#33 BMW 323i

F19

5. 2. classe F19

France Cup

Blot Catherine

#10 BMW 323i

F19

4. 1. classe F19

France Cup

Blot Catherine

BMW 323i

F19

8. 3. classe F19

France Cup

Blot Catherine

BMW 323i

F19

10. 3. classe F19



1999 : Plus que jamais BMW !

 Rallye National des Vins Mâcon France Cup	 Blot Catherine
 Rallye National des Monts Dôme France Cup	 Blot Catherine
 Rallye National de la Côte Fleurie France Cup	 Blot Catherine

Rallye Vienne : Ab.

#21	 BMW 323i	F13	19. 4. classe F13
#5	 BMW 323i	F13	6. 2. classe F13
	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	Abandon

1998 : A l'aise en béhème !

 Rallye National Coeur de France France Cup	 Blot Catherine
 Rallye du Rouergue - National France Cup	 Blot Catherine
 Rallye Régional du Val de Sèvre France Cup	 Blot Léa
 Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup	 Blot Catherine
 Rallye Régional du Pays de Lohéac France Cup	 Blot Catherine

Rallye Monts Dôme : 6/2/2

Rallye Côte Blaye-Bourg : 3/1/1

#12	 BMW 323i	F13	Ab.
#101	 BMW 323i	F13	2. 1. classe F13
#11	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	3. 1. classe F13
#7	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	2. 1. classe F13
#4	 BMW 323i	F13	Rallye arrêté



Source : Gilou

1997 : Une belle saison !

 Rallye Régional de Blaye Bourg France Cup	 Blot Catherine
 Critérium de Touraine France D2 France Cup	 Blot Catherine
 Rallye National de Dieppe France Cup	 Blot Catherine
 Rallye National de la Vienne France Cup	 Blot Catherine
 Rallye Régional du Maine France Cup	 Blot Catherine
 Rallye National de la Côte Fleurie France Cup	 Blot Catherine

#3	 BMW 323i	F13	3. 1. classe F13
#20	 BMW 323i	F13	Moteur
#8	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	16. 16. France Cup 1. classe F13
#14	 BMW 323i	F13	4./1/1
#15	 BMW 323i	F13	3. 1. classe F13
#26	 BMW 323i	F13	3. 1. classe F13

1996 : Dans tous les Sens !

Rallye National d'Automne La Rochelle
France D2
France Cup

Blot Catherine

Rallye National de Loire-Atlantique
France Cup

Blot Catherine

Rallye National de Saintonge
France Cup

Blot Catherine

Rallye Régional du Val de Sèvre
France Cup

Blot Catherine

Rallye Régional des Côteaux du Layon
France Cup

Blot Catherine

Rallye Régional de Loire Océan
France Cup

Blot Catherine

Rallye Pays Vannetais : Ab.

Finale Sens : Ab.

#9	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	14.	1. classe F13
#8	 BMW 323i 9660 YA 44	F13	4.	4. France Cup 1. classe F13
#75	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	8/1/1	
#1	 BMW M3 E30 1764 SK 47	A8	2.	1. classe A8
#1	 BMW 323i 9660 YA 44	F13	1.	1. classe F13
#1	 BMW 323i 9660 YA 44	F13	3.	1. classe F13



1995 : Un festival de victoires !

<ul style="list-style-type: none">  Finale de la Coupe de France des Rallyes Cannes France Cup  Rallye National de Loire-Atlantique France Cup  Rallye Régional 85 France Cup  Rallye National de Vendée France Cup  Critérium de Touraine France Cup  Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup  Rallye Régional de Bessé-sur-Braye France Cup  Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup  Rallye Régional de Loire Océan France Cup  Rallye National de Chatelleraut France Cup  Rallye Régional du Maine France Cup  Rallye National de la Côte Fleurie France Cup 	<ul style="list-style-type: none">            
--	--

#36	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	Abandon
#5	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	Abandon
#1	 BMW 323i	F13	5. 1. classe F13
#9	 BMW 323i	F13	14. 2. classe F13
#11	 BMW 323i	F13	7. 1. classe F13
#4	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	1. 1. classe F13
#56	 BMW 323i	F13	2. 1. classe F13
#10	 BMW 323i	F13	2. 1. classe F13
#2	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	1. 1. classe F13
#24	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	3. 1. classe F13
#62	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	2. 1. classe F13
	 BMW 323i E30	F13	3. 1. classe F13

Rallye Touraine : 1/1/1

Champion ACO

Champion Ligue Maine-Bretagne



1994 : Une montée en puissance !

<ul style="list-style-type: none">  Rallye Régional des Côteaux Champenois France Cup  Rallye National de Loire-Atlantique France Cup  Rallye Régional Le Mans France Cup 	<ul style="list-style-type: none">   
---	---

#6	 BMW 323i	F13	2. 2. classe F13
#10	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	4. 1. classe F13
#6	 BMW 323i	F13	3. 1. classe F13

Rallye 3 Saints : 3/1/1

1993 : Groupe F, comme florilège !

<ul style="list-style-type: none">  Finale de la Coupe de France des Rallyes Nationaux Soulac-sur-Mer France Cup (National)  Rallye National de Loire-Atlantique France Cup (National)  Ronde Nationale de Saintonge France Cup (National)  Ronde Nationale d'Aunis France Cup (National) 	<ul style="list-style-type: none">    
---	--

#127	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	9. 9. France Cup (National) 3. classe F13
#4	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F13	Moteur
#65	 BMW 323i E30 9660 YA 44	F16	6/3/3
#7	 BMW 325i E30 5003 WV 44	A8	4/2/2

Rallye Châtelleraut : 6/2/2^{ème} A8

Rallye St-Emilion : 3/1/1^{er} F13

Rallye Pays-Basque : 3/1/1^{er} F13

Rallye Océan : 6/4/3

Rallye Val Loire : Ab.

1992 : La passion BMW !

Rallye National d'Automne La Rochelle

France Cup (National)

Rallye National de Vendée

France Cup (National)

Rallye National de Lisieux et du Calvados

France Cup (National)

Blot Catherine

Blot Catherine

Blot Catherine

#114  **BMW 325i**
5003 WV 44

#10  **BMW 325i E30**
5003 WV 44

#6  **BMW 325i E30**

A8 37. 2. classe A8

A8 13/2/1

A8 20. 2. classe A8



1991 : La BMW 325, une groupe A : Admirable !

Rallye National d'Automne La Rochelle

France Cup (National)

Rallye National de Loire-Atlantique

France Cup (National)

Ronde Nationale d'Aunis

France Cup (National)

Rallye National des Trois Châteaux

France Cup (National)

Rallye de Châtellerault

France Cup

Blot Catherine

Blot Catherine

Blot Catherine

Blot Catherine

Blot Catherine

#22  **BMW 325i**

#2  **BMW 325i E30**

#6  **BMW 325i E30**

 **BMW 325i E30**

#3  **BMW 325i**

A5 Ab.

A10 **Abandon**

A5

A5 14. 3. classe A5

A5 15. 3. classe A5

1990 : Nouvelle arme, nouvelle ambition !

Rallye National d'Automne La Rochelle

France Cup

Rallye National du Morbihan

France Cup

Ronde Nationale de Saintonge

France Cup (National)

Ronde Régionale de Touraine

National Critérium (Regional)

Blot Catherine

???

Blot Catherine

Blot Catherine

#18  **BMW 325i E30**
5003 WV 44

#2  **BMW 325i**

#7  **BMW 325i E30**
5003 WV 44

 **BMW 325i E30**

A5 12. 3. classe A5

A5 **Abandon**

A5 19. 5. classe A5

A5 17. 2. classe A5

Rallye Pays Vannetais : Ab.



1989 : Une Peugeot difficile à dompter !

 **Rallye National de Vendée**
 France Cup

 **Blot Catherine**

#43  Peugeot 205 GTI 1.9

N4

 **Rallye National de Loire-Atlantique**
 France Cup (National)

 **Blot Catherine**

#67  Peugeot 205 GTI 1.9
7244 VE 44

N4

22. 3. classe N4

1988 : Le retour du lion !

 **Rallye National d'Automne La Rochelle**

 **Blot Catherine**

#55  Peugeot 205 GTI 1.9

N4

19. 19. France Cup (National)
1. classe N4



1983 : En Ford Escort !

Critérium Touraine :

Rallye d'Armor : Ab.

1982 : Une saison Ford and Blot !

 **Rallye National d'Automne La Rochelle**

 **Blot Catherine**

 Ford Escort RS 2000

2/4

6. 1. classe 2/4

 **Rallye International d'Armor**
 France D2

 **Blot Catherine**

#98  Ford Escort RS 2000

2/4

6. 6. France D2
1. classe 2/4

 **Critérium National de Touraine**

 **Blot Catherine**

#52  Ford Escort RS 2000

2/4

4. 1. classe 2/4



1981 : L'apprentissage de la propulsion !

■ Rallye d'Armor

■ Blot Catherine

#89  Ford Escort RS 2000

1/4

5. 1. classe 1/4

■ Rallye de la Baule

■ Blot Catherine

#139  Ford Escort RS 2000

1/4

Ab.

■ Critérium de Touraine

■ Blot Catherine

#105  Ford Escort RS 2000

1/4

16. 16. France
4. classe 1/4

Rallye Lozère : Ab.

Rallye Alençon : Ab.

Rallye Duca : 4/1/1

Rallye Jeanne d'Arc : Ab.

Rallye Automne : Ab.

1980 : Les années Talbot TRT !

Rallye Armor : Ab.

Rallye La Baule : 25/11/3

Ronde Sallanches : Ab.

Ronde Point d'Alençon : 13/3/2

Rallye Jeanne d'Arc : 24/7/2

Rallye Montagne Noire : 28/13/2

Rallye Automne : 17/5/2, 10^{ème} classement TRT, 1^{er} Coupe Talbot Rallye 3



1979 : Les débuts en sport automobile : Course de côte et rallye !

Pouillé les Coteaux : //5

St Goueno :

Rallye Automne :

3 L'interview express :

Pluie ou Sec ? Les deux.
Les plus belles épreuves sous la pluie.
Toujours bien roulé quand c'est sale.

Jour ou Nuit ?
Nuit pas de soucis quand il y a
enchaînement avec des Es au
crépuscule.

Régional ou National ?
National : grandes ES, la longueur des
spéciales m'allait mieux.

Technique ou Rapide ?
Rapide avec de bonnes enfilades.

Attaque ou Défense ?
Entre les deux. Trop d'attaque avec la
pression, cela a souvent mal fini.
Ambiance assez calme, confiné pour
faire un temps.

Corde ou Pas corde ? Pas corde.

LOEB ou OGIER ?
Sans hésitation LOEB.

Foot ou Rugby ? Rugby.

Poisson ou Viande ? Poisson.

Mer ou Montagne ?
La mer me va bien.

Muscadet ou Mâche ou Muguet ?
Muscadet.



Ton film préféré ?

Didier : « Les Temps modernes ».
Catherine : Clint EASTWOOD avec
« Sur la route de Madison ».

Ta musique préférée ?

Didier : Léonard COHEN.
Catherine : Johnny.

Ton plat préféré ?

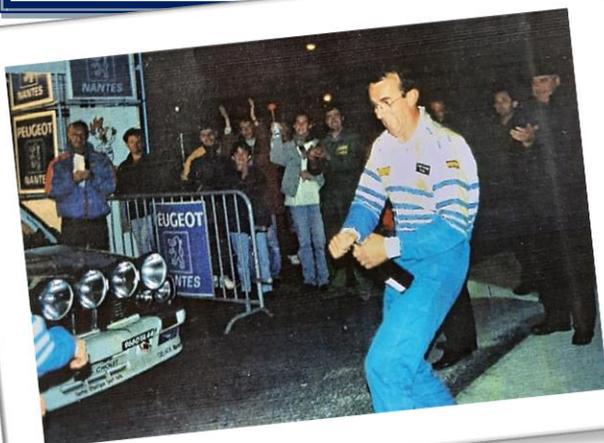
Didier : Poulet rôti au four.
Catherine : Gourmet.

Ta boisson préférée ?

Didier : Vins rouges du Val de Loire :
Gamay, Pinot noir, Cabernet-franc...
Catherine : Pareil.

Une ville ?

Didier : Verdun, New-York.
Catherine : La Rochelle.



④ Zoom sur Didier et Catherine BLOT :

- D'où provient cette passion pour le sport auto ?

Didier : Dès 12 ans, je conduisais la 2 CV de papa quand il allait au cinéma. J'ai toujours été très vroum-vroum. Je suivais le Tour de France auto du côté d'Orléans et également le Monte-Carlo avec le col de Turini toute la nuit à la radio.

Catherine : J'ai toujours aimée l'automobile. Etant jeune, j'allais voir les courses dans la région. Mon grand-père faisait de la course de côte. Il y a sûrement un gène.



- Quels conseils donnerais-tu à un jeune qui voudrait faire du rallye ?

Faire une école de pilotage pour apprendre les trajectoires, les freinages, les règles de conduite...

- Si tu étais Président de la FFSA, quelles seraient les premières modifications que tu apporterais au rallye ?

- Au niveau amateur, faire des choses plus simples : règlement-course. Avoir accès avec des voitures simples et peu coûteuses : beaucoup de plaisir pour les pilotes amateurs et le public aussi.
- Pouvoir donner accès aux épreuves à un plus large public. Donner aux écuries des moyens d'avoir des véhicules de location équipés de sécurité et d'un navigateur expérimenté pour pouvoir lancer de nouveaux pilotes.

- Quelles qualités te semblent indispensables pour disputer un rallye ?

Sobriété, être humble et tranquille.

- Quelle est la voiture de tes rêves ?

Une Subaru WRC.

Je n'ai jamais eu l'occasion d'essayer une bonne quatre roues motrices.

- Un petit mot pour décrire toutes les voitures que tu as piloté.

- Rallye 3 : Voiture magique. Un plaisir malgré l'étroitesse, peu à l'aise.

- Ford Escort RS 2000 : C'est l'école de conduite. Bien dans l'Escort.

- 205 GTI (1900) : Auto pas adaptée pour le rallye. Voiture piège.

- BMW 325 I : Groupe A, très agréable. Pas assez de puissance/poids. Sous-motorisé, sans direction assistée.

- BMW 323 I : Groupe F, homogène, bonne auto avec boîte 6.

- BMW M3 : Petite M3. Boîte à crabot. Voiture à scratch.



- Quelle est ta voiture préférée parmi celles que tu as piloté ?

BMW 323, groupe F dernière version. On prend les virages dans la gueule.

- Quel est ton top 3 des rallyes préférés ?

- Rallye d'Armor.
- Rallye Cœur de France.
- Rallye du Rouergue : rapide masqué avec enfilade.



- Quel est le rallye de tes rêves ?

Le Tour de Corse.

- Quelle est ta spéciale préférée ?

Allineuc, 24 km de spéciales, au rallye d'Armor.

- Quel est ton meilleur souvenir en rallye ?

La victoire au rallye des Vins du Layon en 1996 devant Jean GALPIN.



- Si tu pouvais rajouter une victoire à ton palmarès, ce serait quel rallye ?

Gagner le Loire-Atlantique.

- Quel est ton plus mauvais souvenir en rallye ?

Les Cévennes, on n'avait pas reconnu comme il faut, on n'avait pas bonnes notes. J'ai voulu attaquer. Résultat SRSR lors de la 3^{ème} spéciale.

- Quel est ton pilote préféré ?

LOEB et DELAGE.

- Quel était ton meilleur adversaire en rallye ?

Bernard LEUVREY lors du Pays Vannetais notamment.
François POINTET.

- Didier, un petit mot pour décrire ta copilote : Catherine BLOT.

Très précise mais pas assez rapide dans les notes.
Excellente navigatrice, très rigoureuse : notes, pointages...

- Catherine, un petit mot pour décrire ton pilote : Didier BLOT.

Excellent pilote avec le sens du feeling.



- As-tu des regrets sur ta carrière en sport automobile ?

Toujours plus quand ça marche et avoir démarré trop tard.

- Est-ce qu'un retour en rallye est possible ?

Pas impossible en VHC (Kadett, Escort, BMW M3, Porsche...).

On en parle assez souvent.

Possibilité d'être ouvreure pour conduire librement sur routes fermées.



5 Presse-Book :

Rallye d'Armor

Didier Blot parmi les grands

SAINT-BRIEUC. — Un Nantais de l'Écurie Océan-Mayenne est en train de se tailler une belle réputation

tion dans le petit monde des rallyes. Le week-end dernier à l'Armor, disputé dans la région de

Saint-Brieuc, Didier Blot, un paysagiste de 32 ans, a imposé sa Ford Escort RS à la première place du groupe 2.

Une belle opération pour le Nantais qui se place, par ailleurs, au sixième rang du « scratch ». Il y avait pourtant du monde dans cette catégorie, au départ de Plœuc, samedi.

Nullement impressionné par la présence de Jean-Louis Ravenel et de François Coriou, au volant de Talbot-Lotus, beaucoup plus puissantes, Didier partit le couteau entre les dents. « Je savais que Coriou, vu ses temps l'an passé, ne pouvait creuser l'écart dans ces « spéciales ». Je connaissais mes possibilités et la parfaite santé de ma voiture, remarquablement préparée par le Choletais Michel Gauthier. Je ne me sentais absolument pas diminué face aux deux favoris du groupe. La tournure des événements m'a donné raison ».

Un bris d'amortisseurs plongea d'entrée Ravenel dans les profondeurs du classement, alors que Coriou était contraint à l'abandon juste avant l'arrivée de la première étape.

Il restait à Didier Blot, associé à son épouse Catherine, à contenir

Guillotin et Ravenel, auteur d'un fulgurant retour. Le Nantais se sortait très bien d'affaire et inscrivait son nom au palmarès.

La carrière du pilote d'Océan-Mayenne débuta, voilà deux saisons seulement, en coupe Talbot. « Au volant d'un rallye 3 qui m'a conduit à la quatrième place du championnat de France T.R.T., derrière Haro, Jouannic et Bois. Des résultats encourageants qui m'incitèrent à passer à l'échelon supérieur ».

Sur son Escort, Didier se fit d'entrée remarquer l'an passé, remportant déjà à l'Armor le succès en tourisme de série.

Second le mois dernier du rallye national de Touraine, après pas mal de problèmes de freins, le Nantais a gagné sa place parmi l'élite régionale. Avec son épouse, qui partage toutes ses courses, il ne veut pas, cependant, s'arrêter en si bon chemin. Didier aimerait piloter une Porsche ou une Renault 5 Turbot. Un rêve qui pourra peut-être se concrétiser lorsqu'il aura réussi à vendre sa bonne vieille Escort. En attendant, nous le retrouverons dans toutes les épreuves de l'Ouest et sans doute dans un ou deux grands rallyes nationaux, les Cévennes, par exemple.

J.-C. V.



Ouest-France, 1982

Catherine et Didier Blot

La volonté d'être devant

Il y a 3 saisons, le nom de Didier Blot était inconnu dans le petit monde des vallées. Didier fut de même très intéressé par notre sport et par les voitures rapides assistées en spectateur au rallye de la Baule, début 79. Le virus est attrapé. Après tout, lui aussi se sent capable d'aller aussi vite que les pilotes qu'il a vus - mais bien souvent du rêve à la dure réalité du chrono, il y a un pas que Didier a aisément franchi ; et ce ne sont pas les résultats qui nous démentiront.

Aussitôt, Didier se met en quête d'une Rallye 3 : c'est la voiture idéale pour un débutant, d'un entretien peu onéreux et qui permet tout de même de se faire remarquer. La première course sera Pouillé-les-Coteaux. Le résultat, 5^e de classe est encourageant ; puis, c'est St-Goueno, mais Didier restera sur sa faim, car 2 km c'est court, trop court. Fin septembre, la décision est prise faire un rallye « pour voir », afin de décider valablement de la saison 80. Le choix se porte sur le rallye d'automne. Il faut un navigateur. Catherine, l'épouse de Didier, occupera le baquet de droite, et comme dans la société qu'ils dirigent, elle s'occupera de la partie administrative... L'objectif pour cette première épreuve est de rentrer au parc fermé, le but sera atteint, mais avec beaucoup de difficultés tant la voiture est mal réglée. A la suite de cette première expérience, l'équipage réalisera que pour bien figurer, la préparation de la voiture et de tous les petits détails doit être parfaite. L'hiver sera alors consacré à réviser entièrement l'auto, à mettre sur pied un programme sportif et financier et à prévoir ce que devra être l'assistance.

La saison commencera par le rallye d'Armor, rallye long et difficile, mais dans un cadre si agréable. Un caillou dans le carter crévera leurs espérances et il faudra abandonner sur la ligne d'arrivée de la 4^e spéciale... le rallye est terminé, mais Catherine et Didier sont confiants, dès les premiers kilomètres, ils étaient dans les trépas de leurs adversaires directs.

Un mois plus tard nous retrouverons notre équipage au rallye de la Baule. Un rallye qui se passera bien malgré quelques petits problèmes électriques, puisqu'une place de 3^e de classe récompensera leurs efforts. A la remise des prix, ils découvriront les avantages apportés par la coupe TRT, et devant l'intérêt de ce challenge ils s'inscriront pour les épreuves qui restent à courir.

Pour la ronde de Sallanches, ils devront durant les reconnaissances s'accoutumer à la course en montagne, et au profil spécial des épreuves. Si les 4 premières épreuves spéciales leur laissent beaucoup d'espoir, hélas il faudra abandonner lors d'une spéciale de nuit suite à la défaillance de l'alternateur... la déception sera grande !

A la ronde du Point d'Alençon, rallye à parcours secret et donc très éprouvant, ils se classeront 2^e de classe et 3^e de groupe. Autant dire que Catherine et Didier sont ravis de leurs résultats.

A Rouen, pour le rallye Jeanne d'Arc, changement de décor. Les routes sont rendues glissantes par la pluie et la boue et la spéciale longue de 45 km est à parcourir 5 fois. Beaucoup de glissades... et une belle place de 2^e de classe, marquant ainsi leurs premiers points au challenge TRT. Nouvelle seconde place de classe la semaine suivante, au rallye « Périgord noir », malgré une voiture quelque peu fatiguée et un manque certain de reconnaissances ; un classement qui permet de remonter de quelques places au classement TRT, mais qui sera nettement amélioré lors de la dernière épreuve : le rallye d'automne, avec l'expérience d'une saison en plus. Une nouvelle place de second de classe, mais premier des rallye 3 de la coupe TRT, ils placera 10^e au classement final de la coupe et 4^e des R3.

Pour une première saison, Catherine et Didier n'en demandaient pas tant. Leur but était d'acquiescer de l'expérience, tout en se faisant plaisir et si possible, faire quelques bons résultats... Encouragés par les résultats 80, ou tentera de s'attaquer carrément aux victoires de groupe pour 81. En attendant, il faudra changer de voiture une fois la R3 revenue. Didier pense qu'une Escort RS bien préparée, doit constituer le bon choix, puisque lorsqu'elles ne cassent pas et qu'elles sont bien amenées, elles sont toujours devant... A la puissance, son préparateur préférera l'efficacité et la fiabilité. La prise en mains, lors du Touraine ne se passe pas trop mal puisqu'une place de 4^e de classe et 5^e de groupe sanctionnera ce premier rallye en Ford ; au Lozère, Catherine et Didier seront moins chanceux ; une banale sortie de route, mais le démarreur refusera tout service et comme à cet endroit, point de spectateurs, ils devront abandonner alors qu'ils étaient 9^e scratch et avaient eu leur lot de problèmes avec des pneus qui s'usaient trop vite.

A leurs dépens, ils comprendront l'importance de disposer d'un stock de pneus neufs. Une consolation tout de même, d'entrée, faire les mêmes temps que les Escort et Kadett des favoris. La Baule, dans son jardin, hélas, fut ce que l'on sait et l'équipage devra attendre la seconde moitié

de la saison pour pouvoir s'exprimer. Pourtant, ce recommence mal puisqu'à Alençon, la boîte se bloquera alors qu'ils réalisent les meilleurs temps du groupe 1.

A l'Armor, par contre, tout se passera pour le mieux puisque la verte Escort sera 5^e scratch et 1^{er} du groupe 1, 15 jours plus tard, ils récidiveront aux Ducs, prenant cette fois la 4^e place scratch à 4 du vainqueur. La semaine suivante pour le Jeanne d'Arc, une pierre (encore) dans le carter mettra un terme à leur progression, alors qu'ils menaient encore le groupe ; tout comme à l'automne, ou ayant mis 2 minutes dans les 3 premières spéciales à leurs adversaires, le collecteur d'échappement cassera et la ort dans l'âme. Catherine remettra sa feuille de bord au C.H.

Une saison de laquelle Catherine et Didier ont beaucoup escompté. De très bons résultats certes, mais beaucoup de malchance aussi ; alors que la saison prochaine, le nouveau groupe A redonnera toutes ses chances aux GTE, il ne faudra pas se loucher et ne laisser aucune place à la malchance. Une saine coupure dans une activité professionnelle qui requiert les mêmes qualités et les mêmes motivations, être les premiers. Ce qu'ils ne manqueront pas de faire en 82, en tout cas en cette prière... de vœux, c'est celui que nous formulons.

J.L.C.



Ouest-France, 1986

Pour les époux Blot Rentrée des classes réussie

NANTES. — Depuis cinq ans leurs casques étaient rangés sur l'étagère du garage. Un garage vide de voiture de course. Pourtant, Didier un des tout meilleurs pilotes de l'Ouest au début des années 80 et certainement le plus spectaculaire, venait ça et là en spectateur (des fois il venait même à vélo). Comme quoi le démon de la course n'était pas chassé.

Un moment il a même pensé remettre ça, en groupe F avec l'Opel de Jacques Coquet. Et puis ses affaires si accaparantes ne lui en laissèrent pas le loisir. A force de chercher il a fini par trouver. L'an prochain, il prendra, ils prendront leurs dispositions pour s'absenter en week-end prolongé pour participer à la coupe Peugeot.

Dès ce week-end, à La Rochelle il a fait le point sur ses capacités. Une vélocité intacte, dès la première spéciale il était en tête des 205 GTI, le rythme était retrouvé et il allait toujours terminer dans les vingt premiers scratch (136 partants). La 205, une 1,9 litre groupe N ex-Brazey a été entièrement reconditionner par Daniel Ruggeri. Pas le moindre problème au cours des 350 kilomètres du rallye. Le grand brun est de retour.

« L'auto est très saine et même amusante à conduire, mais ça manque de puissance. La concurrence était moins rude qu'en coupe et après un rallye de remise en selle, on doit descendre d'une seconde au kilomètre. En tout cas, je crois que c'était la formule idéale pour renouer le contact ». Les puissantes propulsions (BMX ou Sierra) il y pense déjà. Ce sera pour après, c'est promis.



Ouest-France, 17/11/1988



Très belle performance du nantais Didier Blot sur sa BMW 323 (GrF)

Presse-Océan, 17/10/94

Coupe de France des rallyes : ils sont qualifiés pour la finale

Didier et Catherine Blot, le duo gagnant

Qualifiés pour la finale 1994, en l'espace d'un mois et demi, mais contraints de déclarer forfait pour raisons professionnelles, Didier et Catherine Blot se sont jurés d'être les premiers à décrocher leur billet pour la finale 95.

NANTES. — Aujourd'hui c'est chose faite, Didier est le premier pilote français à avoir totalisé 80 points en trois mois et en cinq rallyes.

Tout débuta en 1979 où, au volant d'une Rallye 3, les bons résultats succèdent aux places d'honneur.

Suivra une Escort R.S. 2000, là encore, jamais de victoires au scratch mais de bons temps. « A l'époque de l'Escort (groupe 1 et 2), il y avait les Kadett et Lotus (groupe 2 ou groupe 4), puis les R.5 turbo. On ne pouvait pas lutter ». Le travail les obligera à

poser les casques durant cinq saisons.

L'ère BMW

En 88, Lucien Guitteny, s'essaye au rallycross au volant d'une 323 i. Celle que les époux Blot allaient acquérir. Cette auto deviendra la belle BMW aux airs de M.3 que l'on couvait. « Au départ, on nous disait que ce n'était pas un bon choix. On a essayé d'en faire une voiture homogène de plus tout est surdimensionné par rapport à notre six cylindres de 245 cv. En contre-partie, on ne casse rien. La souplesse du moteur nous laisse une marge d'erreurs, grâce à sa progressivité, on repart dès 3 000 t/mn, on est mieux sur terrain gras ou humide ».

Physiquement dure, la B.M.W. a obligé Didier et Catherine à la gymnastique quotidienne au footing et au vélo. C'est à cet entraînement qu'ils doivent leur parcours sans faute, les cinq victoires de groupe et le 3^e scratch à



Didier et Catherine Blot ont fait le bon choix

la Côte-Fleurie, le second scratch et la victoire au « Loire-Océan ».

« Un scratch, ça libère. La qualification réglée, nous allons préparer la finale. Une boîte 6 va être montée pour se familiariser et disputer des rallyes du Sud-

Est, pour s'habituer aux tracés montagnards ».

Didier l'aime son auto, il n'est pas prêt à s'en séparer. Pour l'instant, sa B.M.W. représente le meilleur rapport qualité/prix - plaisirs et est moins cher qu'une Clio.

Ouest-France, 1995

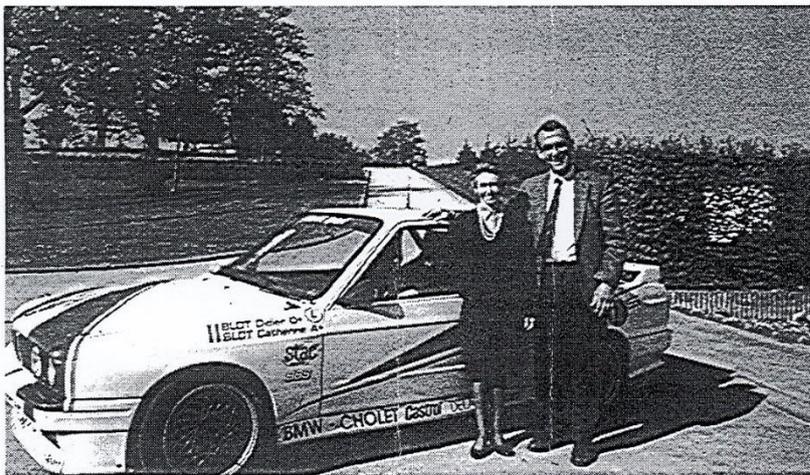
DIDIER ET CATHERINE BLOT, VAINQUEURS DU RALLYE LOIRE-OCÉAN

Un duo gagnant

NANTES. - Didier et Catherine Blot sur leur BMW 323, ont remporté samedi le rallye Loire-Océan, qui se courait à Orvault. Une victoire méritée pour ce couple de Carquefou qui lui valut de trouver place sur le plus haute marche de notre podium lundi dernier.

Après un début de saison en fanfare, il faut dire qu'ils étaient un peu la bête noire et qu'on les attendait au virage. « On avait une pression, le slogan, c'était "tous contre Blot" ». Malgré cela, la BMW a fait une démonstration de force en remportant quatre des cinq spéciales. L'équipage a signé des temps scratch devant les deux BMW M3 du groupe A. « On ne s'est pas préparé d'une façon plus professionnelle par rapport aux autres rallyes ». Malgré un laps de temps relativement court, Didier et Catherine Blot ont pu prendre connaissance du circuit. « Je ne voulais pas paraître sur les spéciales avant vendredi pour respecter les temps des reconnaissances », souligne Didier Blot.

« C'est notre quatrième résultat de l'année et notre premier scratch depuis que nous courons ». Une belle récompense pour des sportifs sérieux et expérimentés. « Rien n'était laissé au hasard. De plus de nombreux supporters étaient le long des spéciales pour nous soutenir ». Ce soutien moral est un atout dans le



Didier et Catherine Blot : « Le premier scratch de notre vie »

jeu du couple. C'est une motivation supplémentaire pour gagner la course.

Confiants dès le début

Dès la première spéciale, Didier Blot accroche la BMW M3 de Durand. « Après ça, j'ai senti que que l'on pouvait gagner ». Au cours de la troisième, Didier Blot marque son meilleur temps scratch et « met tout le monde d'accord. Désormais c'était Blot contre tous ». La nuit venue, la BMW présen-

te son avance et assure la victoire. Le parcours de l'épreuve a été particulièrement apprécié par l'équipage. « C'est un bon tracé assez rapide et technique. Le fait de trouver un circuit près d'une ville en forme de boucle, c'est sympathique ». Pour l'équipage, l'organisation de la course a été impeccable, « tout a été résolu, la sécurité et l'enchaînement des spéciales. Nous sommes sensibles à une bonne organisation et ne pas fai-

re ressentir les arrêts de course aux pilotes est un bon point pour les organisateurs ».

La course a été chaude entre les groupes. Jacky Deborde en groupe N, Chaplet et Durand en A ont bataillé dur avec la BMW 323 de Didier Blot. « Jacky a roulé aussi vite qu'il pouvait. On a un groupe F plus rapide que la Clio Williams. Dans les trois premiers kilomètres de l'épreuve, Jacky va plus vite que moi car sa Clio, qui est une traction, chauffe

plus rapidement ses pneumatiques. En revanche, dans les derniers kilomètres je le rat-trappe, mes pneus sont chauds. Une propulsion met plus longtemps à chauffer ses pneus qu'une traction ».

Une propulsion comme la BMW 323 est plus difficile à emmener qu'une 205 GTI une R5 GT Turbo. « Ce n'est pas une voiture que l'on conduit mais que l'on pilote », confie Didier. La BMW 323 a sous le capot 240 CV et pèse seulement 980 kg. Toute la puissance s'exprime à partir de 4 000 tours jusqu'à 5 500 tours. Elle a une excellente tenue de route grâce aux réglages très fins de Hugues Delage. « On "motrice" mieux qu'une traction, on passe la puissance aux roues sans problème même sur un revêtement humide ». En revanche, la direction est dure, « une fois que la voiture est inscrite dans un virage, c'est très difficile de corriger par petites touches la trajectoire ».

Les prochains week-end du couple vont être très pris. Cette équipe gagnante participera au rallye du muguet en Normandie, à celui de Dieppe le 13 et 14. Il court à la fois en régionale et en nationale. Les deux sportifs sont radieux du début de leur saison mais restent bien modestes, ce qui est tout à leur honneur.

Michaël Guimard

Presse-Océan, Michaël GUIMARD, 13/04/95

rallyeloireatlantique.e-monsite.com

PLEINS FEUX SUR...

Didier et Catherine Blot

Qualifiés pour la dernière finale de la Coupe de France des rallyes à Tournus, en démarrant leur saison assez tardivement, Didier et Catherine n'ont pu disputer cette épreuve pour raisons professionnelles. Ils s'étaient alors jurés d'être les premiers à décrocher leur billet pour la prochaine finale, prévue dans l'arrière pays niçois !

A ce jour, c'est chose faite puisque Didier est le premier pilote Français à avoir totalisé 80 points en deux mois et en seulement cinq rallyes. « Ex.aequo avec Hugues Delage qui, lui, comptabilise son dernier résultat de novembre... » Boutade, bien sûr, de celui qui est un des clients privilégiés du préparateur du Lot-et-Garonne !

sistance ! Là encore, les temps tombent sans pour autant décrocher un scratch : « A l'époque de l'Escort gr. 1, passée ensuite en groupe 2, il y avait les groupes A, Kadett ou Lotus, puis les R5 Turbo. Non, c'était difficile de lutter... » Le travail, toujours, les oblige à poser les casques durant cinq saisons, peut-être aussi pour mieux préparer leur retour...

Dimitry Ermakov

Dans le rétro ...

Didier et Catherine ne sont pas des inconnus dans l'Ouest de la France. Aimant la vitesse et les belles autos, Didier troque en 1979 son Alpine A310-V6 pour la Rallye 3 de Gérard Blais. C'est le rallye qui le tente : sans doute pour que Catherine, son épouse, en profite aussi. Les bons résultats succèdent aux places d'honneur. Le pli est pris et l'escalade commence. Ils achètent l'Escort RS 2000 gr. 1 de Jacques Coquet ; camion, plateau et mulet suivent. On fait les choses bien ou on ne fait rien chez les Blot ! Coquet est même enrôlé dans l'équipe d'as-

La libération

En 1988, Lucien Guittény tente l'aventure du rallycross au volant d'une BMW 323i. C'est celle-là que les époux Blot ont racheté. Pour l'heure, ils n'ont connu que le meilleur. L'auto deviendra la belle « Béhème » aux airs de M3 que l'on connaît. Elle n'a rien à envier à une M3 sur le plan du châssis. « Au départ, on nous a dit que ce n'était pas un bon choix. On a essayé d'en faire une auto homogène et, de plus, tout est surdimensionné par rapport à notre 6 cylindres de 245 ch préparé par Sodemo. En contre partie, on ne casse rien. La souplesse du moteur laisse une

marge d'erreur. Grâce à sa progressivité, on repart dès 3 000 trs et on est mieux sur route grasse. Non, on a pas moins bien que ce que peuvent avoir les grosses M3: Hugues Delage nous en a fait une auto collée à la route avec des pneus qui travaillent bien. Les BMW n'acceptent pas les pneus dégradés. C'est un gros point que beaucoup de pilotes négligent. C'est sûr, elle est physiquement dure mais tellement agréable en contrepartie. Plus tu lui donnes, plus elle te rend. C'est une auto sensuelle... » A tel point que pour ne pas manquer de souffle, Didier a arrêté de fumer et s'est mis à la gymnastique quotidienne, au footing et au vélo ! Ouf ! C'est grâce à cette rigueur et à cette approche professionnelle qu'ils doivent leur parcours sans faute ; les cinq victoires de groupe assorties d'une 3^e place scratch à la Côte Fleurie, et de la victoire, tout simplement, au Loire-Océan.

« Un scratch, ça libère ! La qualification réglée, nous allons préparer la finale... » Une boîte 6 va être montée pour se familiariser et des rallyes du Sud-Est disputés pour s'habituer aux tracés montagnards. Sodemo va travailler sur le moteur (couple et injecteurs).

Didier l'aime, son auto. Il n'est pas prêt à s'en séparer. Traction (il ne garde pas un souvenir impérissable de la 205 GTi du « come back ») ou quatre roues motrices, il n'est pas partant. Ce ne sera qu'une propulsion. A l'avenir, si BMW se décide à sortir, comme en Italie, la Compact Ti en 2 litres 16 soupapes. De toute façon, pour l'instant, sa « Béhème » représente le meilleur rapport qualité-prix-plaisir et c'est moins cher qu'une Clio. Alors, il faudrait être fou pour dépenser plus sans avoir les mêmes résultats !

JL. Chevy



Jean-Luc Chevy

Echappement, 1995

PAR ARNOLD MASNIERE

La deuxième de Blot

Après le Loire-Océan, le pilote de la BMW 323i a accroché le Pays Vannetais à son palmarès. Ce succès n'a pas été aussi simple à obtenir que le premier, car désormais la ligue compte plusieurs pilotes capables de l'emporter.

La Chapelle Neuve (Morbihan), le 21 mai.

En Leuvrey, Chaplet, Sorin ou encore J.-L. Froquet et pourquoi pas D. Coppens, nombreux sont désormais ceux qui peuvent prétendre à jouer les premiers rôles. Sur cette spéciale du Pays Vannetais, pourtant rapide, à parcourir cinq fois, G. Sorin (309) signe le meilleur chrono lors du pre-

mier passage. B. Leuvrey (205 Gr.F) est relégué à 1^{er}6 et Blot à 2^{er}1. Ce dernier riposte dès le deuxième passage ; Leuvrey s'accroche mais concède 3^{er}5, Sorin troisièmement à égalité avec Chaplet, ne repartira pas : transmission cassée. A la fin de la première étape, Blot occupe la tête avec 3^{er} d'avance sur Leuvrey ; troisième, Chaplet (Clio) est à 5^{er} et premier du groupe A. L. Lesoudier et J.-

Lesoudier, vainqueur du groupe N au nez et à la barbe des Clio et autres 309.



Blot n'a pas quitté les avant-postes depuis le début de la saison.



Après les ennuis de Sorin et Chaplet, Fraquet a récolté les lauriers en groupe A.

ARNOLD MASNIERE



M. Mahé (tous deux sur R5 GT), crédit du même temps après ces deux ES du matin, dominant le groupe N. Neuf équipages manquent à l'appel au départ de la seconde étape et d'entrée, Blot accentue son avance : 2^{er}5 de mieux que Leuvrey. Pendant ce temps, P. Talbourdet - qui a délaissé l'AX pour une Clio Gr.N - amorce sa remontée : il n'est plus qu'à 3^{er} de Lesoudier et a passé Mahé. La quatrième épreuve est menruière : Ph. Rethoré (AX) sort, D. Coppens (309) n'a plus de quatre, D. Chaplet connaît un problème de capteur, J.-M. Mahé de boîte de vitesse, etc. C'est l'hécatombe. Blot reprend encore 1^{er} et J.-L. Fraquet se retrouve à la tête du groupe A.

La cinquième et dernière spéciale n'apporte aucun changement ; le classement est définitivement établi. Blot l'emporte, Leuvrey est à 11^{er}5, Fraquet 3e est vainqueur du groupe A, J.-L. Baillel (M3) prend la quatrième place et A. Salmon (309) la cinquième. L. Lesoudier sauve in-extremis sa victoire dans le groupe N ; Talbourdet est à 2^{er}8. Bon retour de T. Kerveno (309), que nous n'avions pas vu depuis début mars, ainsi que de S. Salvador (Visa) qui coiffe D. Godmer (Golf) de six dixièmes de seconde pour le gain de la classe F11.

Pays Vannetais/Ligue Maine-Bretagne/11e édition. Organisé par l'ASACO Maine-Bretagne et l'Ecurie AMCM.

Scratch (59 partants, 43 classés)

Leaders : ES1 Sorin - ES2 à 5 Blot.
Meilleurs temps : Blot 4 - Sorin 1.
1. D. & C. Blot (BMW 323i), 17'18"4 - 2. Leuvrey-Galmiche (205 GTi), à 11"5 - 3. Fraquet-Roubin (Clio 16S), à 20"9 - 4. Baillel-Catelin (M3), à 39"8 - 5. Salmon-Coraboeuf (309 16S), à 49"3 - 6. L. & D. Lesoudier (R5 GTi), à 49"8 - 7. Talbourdet-Hervy (Clio W), à 52"6 - 8. Kerveno-Baptiste (309 16S), à 1'10"6 - 9. Mallet-Amond (Forsche 911), à 1'10"8 - 10. Gaurat-Dreux (309 16S), à 1'17"3 - 11. Ph. & J. Méanteau (205 GTi), à 1'18"5 - 12. Chêne-Poussin (Civic Vtec), à 1'19"1 - 13. Malvaull-Cassette (R11 T), à 1'28"1 - 14. Veiga-Priez (Golf 16S), à 1'33"8 - 15. Tkatchenko-Guineuf (205 GTi), à 1'38"0 - 16. Delcaux-Lamy (R5 GTi), à 1'41"3 - 17. Blanchard-Paquet (309 16S), à 1'42"4 - 18. Poussin-Donnadieu (Berlينة Echap), à 1'43"8 - 19. Bezie-Warembourg (Samba), à 1'44"4 - 20. François-Corbinou (R5 GTi), à 1'47"4...

Groupe A (13 partants, 6 classés)

Leaders : ES1 & 2 Sorin - ES3 Chaplet - ES4 & 5 Froquet.
Meilleurs temps : Sorin 2 (1 ex) - Chaplet 2 (1) - Froquet 2.
1. Fraquet, 17'39"3 - 2. Baillel, à 18"9 - 3. Salmon, à 28"4 - 4. Blanchard, à 1'22"5 - 5. Bagousse-Le Roy (R11 T), à 2'20"1 - 6. Ch. & M.-Th. Bertho (205 R), à 4'20"5.
• A8 (2 p, 2 cl)
Leader & meilleurs temps : Baillel.
1. Baillel, 17'58"2 - 2. Bagousse, à 1'01"2.
• A7 (7 p, 3 cl)
Leaders & meilleurs temps : idem groupe.
1. Fraquet, 17'39"3 - 2. Salmon, à 28"4 - 3. Blanchard, à 1'22"5.
• A5 (3 p, 1 cl)
Leaders : ES1 Bru - ES2 Labot - ES3 à 5 Bertho.
Meilleurs temps : Bertho 3 - Bru 1 - Labot 1.
1. Bertho, 21'59"8.

Groupe N (27 partants, 21 classés)

Leaders : ES1 & 2 Lesoudier & Mahé - ES3 à 5 Lesoudier.
Meilleurs temps : Lesoudier 3 (1) - Talbourdet 2 - Mahé 1 (ex).
1. Lesoudier, 18'08"2 - 2. Talbourdet, à 2"8 - 3. Kerveno, à 20"8 - 4. Gaurat, à 27"5 - 5. Méanteau, à 28"7...
• N4 (9 p, 7 cl)
Leaders & meilleurs temps : idem groupe.
1. Lesoudier, 18'08"2 - 2. Delcaux, à 51"5 - 3. François, à 58"6 - 4. R. & N. Nicolas (R5 GTi), à 1'37"9 - 5. Bigeon-Lesage (R5 GTi), à 1'43"6 - 6. Ecobichon-Bannier (R5 GTi), à 2'14"5...
• N3 (7 p, 6 cl)
Leaders : ES1 & 2 Kerveno - ES3 à 5 Talbourdet.
Meilleurs temps : Talbourdet 3 - Kerveno 2.
1. Talbourdet, 18'11"0 - 2. Kerveno, à 18"0 - 3. Gaurat, à 24"70 - 4. Boissonnet-Rethoré (309 16S), à 57"90 - 5. Dosse-Favalo (309 GTi), à 1'36"10 - 6. Bourgauff-Augustin (309 16S), à 1'53"10.
• N2 (4 p, 4 cl)
Leaders : ES1 Méanteau - ES2 à 4 Chêne - ES5 Méanteau.
Meilleurs temps : Chêne 3 - Méanteau 2.
1. Méanteau, 18'36"9 - 2. Chêne, à 0"6 - 3. Lays-Langlois (205 GTi), à 55"2 - 4. J.-P. Durand-Bizery (205 GTi), à 1'05"17.
• N1 (7 p, 4 cl)
Leaders : ES1 Grué - ES2 Rethoré - ES3 à 5 Grué.
Meilleurs temps : Grué 4 - Rethoré 1.
1. M. & N. Grué (205 R), 19'07"1 - 2. Delaunay-St Jean (205 R), à 22"00 - 3. Brun-Houssin (205 R), à 49"77 - 4. Huby-Le Potier (205 R), à 1'16"8.

Groupe F (17 partants, 14 classés)

Leaders : ES1 Leuvrey - ES2 à 5 Blot.
Meilleurs temps : Blot 4 - Leuvrey 1.
1. Blot, 17'18"4 - 2. Leuvrey, à 11"5 - 3. Mallet, à 11"08"4 - 4. Malvaull, à 1'28"1 - 5. Veiga, à 1'33"8...
• F13 (3 p, 3 cl)
Leader & meilleurs temps : Blot.
1. Blot, 17'18"4 - 2. Mallet, à 11"08"4 - 3. Malvaull, à 1'28"1.
• F12 (6 p, 4 cl)
Leader & meilleurs temps : Leuvrey.
1. Leuvrey, 17'29"9 - 2. Veiga, à 1'22"3 - 3. Tkatchenko, à 1'26"5 - 4. J.-P. & R. Brin (Kodak GT/E), à 1'57"8.
• F11 (4 p, 3 cl)
Leaders : ES1 à 4 Godmer - ES4 & 5 Salvador.
Meilleurs temps : Godmer 3 - Salvador 2.
1. Salvador-Alexandre (Visa GTi), 19'33"1 - 2. Godmer-Monnier (Golf GTi), à 06"6 - 3. Gourdon-Chiron (Rallye 2), à 1'07"7.
• F10 (3 p, 3 cl)
Leader & meilleurs temps : Bezie.
1. Bezie, 19'03"8 - 2. G. & Fr. Hernandez (Rallye 3), à 16"1 - 3. Houssin-Guinel (Rallye 2), à 2'24"6.
• F9 (1 p, 1 cl)
Brient-Jacob (104 ZS), 23'03"5.

Groupe GT (2 partants, 2 classés)

Leader & meilleurs temps : Poussin.
1. Poussin, 19'03"2 - 2. Morilleau-Ravon (Berlينة Echap), à 33"5.

RALLYE DES COTEAUX DU LAYON

Bien des organisateurs de nationaux souhaiteraient un plateau, d'une telle richesse avec 87 équipages au départ et 17 voitures en A 7. Et le public impressionnant avec environ 8 000 spectateurs le samedi soir dans "Le Plessis". Qui dit mieux en régional !



Didier Blot renoue avec le succès ! De quoi oublier très vite les déboires du début de saison.

Qui va l'emporter ? Sur le papier une gr. F, cela paraît évident : Blot (BMW 323i) ou Galpin (R 5 T maxi), le duel promet en tout cas. Le Blésois n'a pas piloté la Maxi en course depuis deux ans : "rien à voir avec l'Escort, au début c'était accélération, frein, je n'avais aucun repère". Quant au nantais, après sa fantastique remontée du Loire-Océan, il faut s'attendre à tout, quant on pense qu'il voulait tout vendre. Dans le gr. A, difficile de sortir un favori, Durand fait sa rentrée au volant d'une nouvelle M3, Fraquet, aussi un peu dans son jardin, a mis un 2l dans la Clio, Chaplet devrait tirer son éplingle du jeu. Il ne faut pas oublier Jérôme Galpin et Anez, tous deux sur Clio et surtout pas Suhard avec sa petite AX, ni Jauvat (Honda). Dans le groupe N, ne cherchons pas, Appercé, et Gandrieau assureront le spectacle.

Première ES, Jean Galpin signe le meilleur temps. Blot est à 1s40. Chaplet et Fraquet engagent un mano à mano qui disons-le tout de suite ira jusqu'à la 4ème ES, l'angevin devant abandonner sur problèmes mécaniques. L'écart ne sera jamais supérieur à 5 dixièmes. Appercé s'installe en tête du groupe N, mais Gandrieau est à moins d'une seconde. Suhard, victime de petits problèmes, pointe à la 48è place. Derouard (R 5 T), Durand (M3) et Menanteau (AX) ont déjà quitté la scène. Second passage, mais de nuit, les leaders restent les mêmes. Suhard réalise le 5è temps et revient au classement. Riche (205) et Redureau (205) sont sortis de la route, Le Duc (Samba), Brenon (Lotus) connaissent des ennuis mécaniques. Le 3ème passage apporte peu de changement. Blot est le meilleur mais Galpin conserve la tête. Fraquet, 3ème, est passé devant Chaplet pour 5 dixièmes. Appercé, seconde par seconde, conforte son fauteuil du groupe N. Suhard est remonté à la 18è place.

Dimanche matin, les 75 rescapés s'en vont dans "La Coulée" pour 4 passages. L'écart ne se creuse pas, Galpin ne prenant que 1"20 à son dauphin Blot. Il en est de même pour les 2 premiers du gr. A, 2 dixièmes à l'avantage de Fraquet. Appercé réussit à distancer son suivant en prenant 3"50 de plus dans ce 1er passage. Un pilote doit se faire du souci, Bru (205) en tête de la classe A5, voit son avance fondre comme neige au soleil, Suhard n'est plus qu'à 6 secondes. Même scénario dans l'ES 5 où le seul fait marquant est la disparition de Fraquet. C'est dorénavant Jauvat qui occupe la place de second. Coup de théâtre dans l'ES 6, alors qu'il possédait 5"40 d'avance, Galpin ne réalise que le second temps (tringlerie de boîte) à plus de neuf secondes de Blot. Que va-t-il se passer dans l'ultime chrono ? En réalité, rien, Jean Galpin fait le spectacle et laisse Blot l'emporter, qui ajoute encore 9 secondes à son capital et inscrit son nom pour la 1ère fois au palmarès de l'épreuve. Galpin termine second à 12"60, Chaplet vainqueur du gr. A est 3ème, Appercé 4ème et 1er gr. N. Suhard a finalement passé Bru pour 2"90, ce dernier a pourtant réalisé une excellente performance.

DANS LES GROUPES ET CLASSES

GRUPE N

p. 32 - cl. 25. Appercé ne se gêne pas en étant auteur des 7 meilleurs temps. Les Gandrieau ne sont jamais bien loin mais l'écart final est de près de 15". 3ème, Bacle (Clio) a du batailler ferme. Corbineau (R 5 GTT)



Le normand Olivier Bacle place sa Clio Williams au 3ème rang du groupe N.

connaît son auto sur le bout des doigts et n'est pas facile à aller chercher. Chené (Honda) et Lamoureux (R 5 GTT) n'ont jamais été bien loin. **N4** : p. 12 - cl. 11. Corbineau était bien décidé à prendre sa revanche. Il ne commit qu'une seule faute dans la 6 mais son avance était suffisante pour que Lamoureux ne passe pas. 3ème, Coccain devant Mahé, pas du tout, satisfait de sa GT.

N3 : p. 8 - cl. 6. Les trois 1ers du groupe plus Bourigault (309) et Boissonnet (309).

N2 : p. 4 - cl. 3. Jusqu'à son abandon, Chené (Honda) a largement dominé son sujet. Drapeau (205) hérite d'une victoire inespérée face à Wiat (205) et Hucault (Golf)

N1 : p. 8 - cl. 5. Grolleau (AX) et Grué (205), dans cet ordre à l'arrivée, ne se sont pas quittés d'une semelle. Delaunay (205) n'attendait qu'un faux pas de l'un ou de l'autre pour s'emparer d'une meilleure place, nos trois mousquetaires terminent dans un mouchoir en 7s.

GRUPE A

p. 30 - cl. 20. Là aussi, les Clio dominent et le duel Chaplet-Fraquet restera dans les annales. L'angevin, parti pour faire un temps et en finir, claque un joint de culasse dans la 5. Chaplet a le champ libre mais ceci ne veut pas dire qu'il aurait perdu. Second Suhard, auteur d'une remontée exceptionnelle. Bru a du croire. Allez, ce sera la prochaine fois.

A7 : p. 17 - cl. 11. Le vainqueur du groupe Chaplet devance Coppens (309) mais de 28 s. Après ses déboires de début de saison, il ne pensait qu'à une chose : rejoindre l'arrivée. 3ème Blanchard (309) devant Jérôme Galpin (Clio).

A6 : p. 2 - cl. 2. Sans ses ennuis, Jauvat aurait certainement terminé dans les cinq ou six pre-

miers, le repart de toute façon avec la victoire de classe mais sûrement pas satisfait. Frangolacci (205) est son dauphin.

A5 : p. 10 - cl. 7. Cette classe a été dominée par Suhard et Bru, deux pilotes d'exception. Ne sont-ils pas 5ème et 6ème au scratch. Il faut descendre à la 34ème place pour trouver

le 3ème, Egonneau (AX) dont c'était le retour après 2 ans d'absence, gare.

GRUPE F

p. 24 - cl. 16. Les 2 premiers au scratch, Blot et Galpin. Passons tout de suite aux suivants avec Grimaud (205), plus dans son élément qu'avec la M 3. La voiture est superbe, c'était sa 3ème sortie. A l'avenir, il sera à surveiller de près. 4ème, Chabrier (Opel) a, comme à son habitude, été auteur d'un rallye remarquable.

F13 : p. 7 - cl. 4. Passons tout de suite au 3ème, Hugla (Mitsubishi) qui hérite de cette place après la sortie de Mallet dans la 6.

F12 : p. 6 - cl. 15. Grimaud l'emporte mais il va falloir travailler car Chabrier est tout prêt avec sa vieillissante City. Bien dommage que les moyens lui manquent, car voilà encore un pilote doué !

F11 : p. 5 - cl. 4. Bezir (Samba) a beaucoup de mal depuis qu'il est passé en 1600, mais en fait la voiture est toute nouvelle et il y a un tas de réglages à faire, patience. Second, Godmer (Golf) devant Gourdon (R II).

F10 : p. 4 - cl. 12. Cassiaux (Samba) était largement en tête avant son abandon, quelques fois la mécanique en décide autrement. Houssin (R II) l'emporte lui qui court pour le plaisir, ne devait pas s'attendre à cette victoire. Berleau (R 8) est son second.

F9 : p. 2 - cl. 1. Le Duc (Samba) venait pour gagner, hélas une sortie de route le prive de cette victoire dont Bizard (A 112) en profite. ●

SCRATCH

1- **Blot D./Blot C.**, BMW 323 i, 1F13, 19'15"04. 2- Galpin J./Galpin F., R 5 T, 19'27"64. 3- **Chaplet D./Lechon M.**, Clio Williams, 1A7, 19'48"44. 4- **Appercé W./Turpaud M.**, Clio Williams, 1N3, 20'5"84. 5- **Suhard B./Aubret M.**, AX Sport, 1A5, 20'9"30. 6- Bru P./Blain J.J., 205 Rallye, 20'12"20. 7- Coppens D./Coppens M.A., 309 GTI 16 S, 20'16"35. 8- Gandrieau P./Gandrieau E., Clio Williams, 20'20"53. 9- **Grimaud D./Joubert D.**, 205 GTI 1.9, 1F12, 20'25"94. 10- Chabrier E./Page J.L., Opel Clio, 20'29"61. 11- Bacle O./Bacle E., Clio 16 S, 20'38"55. 12- Blanchard V./Paquet V., 309 GTI 16S, 20'38"56. 13- **Corbineau L./Corbineau K.**, R 5 GT T, 1N4, 20'39"60. 14- Lamoureux B./Renaudin B., R 5 GT T, 20'42"60. 15- Galpin J./Delebecque A., Clio Williams, 20'48"70. 16- Bourigault L./Brillaud B., 309 16 S, 20'57"11. 17- Jauvat A./Casaril A., Honda Civic 16S, 21'1"28. 18- Veiga C./Geraud O., Golf 1800 16S, 21'5"80. 19- Coccain J.G./Thecua B., R 5 GT T, 21'9"59. 20- Marteau A./Martin G., Clio Williams, 21'10"28. 21- **Bézic C./Hocde J.**, Samba Rallye, 1F11, 21'11"72. 22- Mahé J.M./Robic J.M., R 5 GT T, 21'12"68. 23- Salmon C./Raffineau S., R 5 GT T, 21'14"10. 24- Hugla P./Le Delevat M., Mitsubishi Lenc, 21'18"17. 25- Favreau L./L. e Fèvre P., R 5 Proto, 21'18"77. 26- **Morilleau B./Ravon B.**, Berlinette Echa., 1G1, 21'20"41. 27- Boissonnet J./Retière O., 309 GTI 16S, 21'21"33. 28- **Grolleau P./Blanchard A.**, AX Sport, 1N1, 21'23"15. 29- Grue M./Grue N., 205 Rallye, 21'28"10. 30- Delaunay D./St Jean B., 205 Rallye, 21'30"86. 31- Denos G./Le Cadre C., Clio 16S, 21'37"44. 32- **Drapeau C./Barreau B.**, 205 GTI 1.6, 1N2, 21'42"18. 33- Godmer D./Monnier F., Golf GTI, 21'44"37. 34- Egonneau M./Martineau D., AX Sport, 21'49"94. 35- Mouille T./Mouille Y., Rallye III, 21'50"84. 36- Zammit J.P./Dugue S., BMW M3, 21'55"87. 37- Gourdon D./Lhostys J.P., Rallye II, 21'37"79. 38- Thibault G./Maupoint F., 405 Ml 16, 22"7"34. 39- Wiat V./Dalon P., 205 GTI 1.6, 22'16"39. 40- Herbet K./Moriceau S., Clio 16S, 22'19"90. 41- Bertho R./Rault I., 205 Rallye, 22'21"68. 42- Jarret D./Elin J.P., R 5 GT T, 22'30"19. 43- Brun P./Houssin M., 205 Rallye, 22'33"83. 44- Grenapin J.P./Grenapin T., 205 Rallye, 22'38"06. 45- Rouger B./Legéay J., R 5 GT T, 22'41"22. 46- Salvador S./Alexandre V., Opel Manta, 22'43"45. 47- Ouary M./Chartier P., Clio 1200, 22'44"81. 48- Cottier F./Besson E., Clio 16S, 22'55"67. 49- Théau B./Epervier E., Samba rallye, 22'57"55. 50- François E./Albert J., R 5 GT Turbo, 22'57"85. 51- Masselin D./Pineau M., Opel Kadett, 23'0"79. 52- Mortier E./Aury D., 205 Rallye, 23'12"33. 53- Frangolacci D./Bonnaventure D., 205 GTI 1.6, 23'26"67. 54- Bretteau L./Bourgard F., Opel Kadett GSi, 23'27"35. 55- Boisdon J./Tallon P., 205 Rallye, 23'32"77. 56- Baronne S./Chevallier R., Golf GTI, 21'39"77. 57- Marzellère L./Rousseau L., R 5 GT T, 23'40"32. 58- **Houssin B./Le Méro C.**, Rallye II, 1F10, 23'46"76. 59- Barbin R./Barbin P., R 5 alpine T, 24'9"76. 60- Bizard D./Naud M., A 112 1barth, 1F9, 25'18"04. 61- Berleau S./Gourdon J.M., R 8 Proto, 26'11"36. 62- Hucault O./Jaouveau S., Golf GTI 1.6, 26'55"80

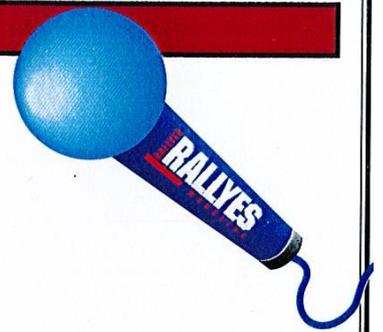
Compte-Tours, 1995

rallyeloireatlantique.e-monsite.com



AU CRIBLE

Didier Blot



Sans complexe, prenant tout le monde de vitesse - y compris les plus huppés des protagonistes de la Coupe de France -, Didier Blot a été le premier à atteindre les fatidiques quatre-vingt points. Nous étions à peine à la mi-mai et ce quadragénaire de la ligue Maine-Bretagne, amateur dans l'âme et "Béhémiste" de coeur, avait déjà rempli le contrat qu'il s'était fixé. La juste récompense d'un début de saison mené tambour battant...

On a régulièrement retrouvé ton nom dans les hauteurs des classements du début de saison. Pourquoi cet empressement à réaliser le meilleur score ?

Comme j'avais la chance d'être assez disponible en début d'année, j'en ai profité. Quand on a la charge d'une entreprise, ces périodes sont rares.

Sur le plan des résultats, ce premier semestre a du te combler ?

Et comment ! Le bilan est très, très, très positif. J'ai déjà disputé huit rallyes et à l'exception du Touraine, j'ai terminé à chaque fois à l'une des trois premières places. Ce sont des résultats formidables pour quelqu'un comme moi. Tout en me sachant incapable de rivaliser avec les très grands, j'ai la satisfaction de me battre tous les week-ends avec de bons pilotes amateurs, des gens sérieux. En ce moment, j'ai le sentiment de conduire à 100 % de mes possibilités.

En groupe F, cela ne va pas mal non plus !

Pour l'instant, j'ai gagné le groupe à chaque fois. Mais maintenant que je suis en mesure de m'intéresser au scratch, je n'y pense plus trop. La perspective d'une victoire au général est tellement plus motivante !

A propos, le fait d'évoluer dans ce groupe correspond-il à un choix délibéré ?

Après avoir étrenné ma BMW 325i en groupe A, le passage en groupe F constituait le seul moyen de la faire évoluer, au niveau de l'admission notamment. Grâce à cela, elle développe maintenant 245 chevaux et 30

mkg de couple pour une tonne.

A quand remontent tes premiers pas sur cette BMW ?

"A quatre ans. Elle avait déjà une longue histoire, en ayant d'abord roulé en circuit pour le compte de Smadja, puis en rallycross aux mains de Lucien Guitteny. Dans son ultime évolution, elle était en tous points semblable à celle d'Alain Coppier.

Devenu propriétaire, tu l'es donc chargé de la reconditionner pour le rallye...

Oui, tant bien que mal. J'ai galéré pendant au moins deux ans, jusqu'au moment de ma rencontre avec Delage. Avec lui, le dialogue a immédiatement été franc et direct. Il a compris ce que j'attendais et a bien oeuvré dans ce sens. C'est son point fort. Grâce à son expérience, il sait faire évoluer une auto en fonction des capacités du pilote. Ensemble, on a fait les choses graduellement, et j'ai moi-même progressé de pair avec l'auto. Je dois un grand merci à Hugues sur ce plan.

Si je comprend bien, ta monture te donne toute satisfaction...

Oui, vraiment. Grâce à Hugues, elle tient maintenant par terre et présente l'avantage de pardonner bien des erreurs du fait de la souplesse de son moteur. On peut seulement regretter son relatif manque de puissance.

Surtout face aux M3 !

C'est évident. A pilotes égaux, le handicap représente une bonne seconde au kilomètre.

Va-t-elle évoluer d'ici la fin de la saison ?

Oui, avec l'adoption de la boîte six, dont je vais disposer très prochainement.

Où te retrouvera-t-on dans les mois à venir ?

Dans l'immédiat, je vais disputer quelques épreuves de la région, là où j'ai promis aux organisateurs de venir. Une auto comme la mienne est très demandée. Ensuite, je vais commencer à me déplacer dans le sud, de manière à me familiariser avec des routes plus sinueuses.

Ce sera un challenge difficile, non ?

Oui et non. C'est vrai que je manque cruellement d'expérience sur ce terrain, mais cela ne m'effraie pas. Ça tourne, il y a souvent le trou, mais ne faut-il pas un "coeur" encore plus gros pour rouler chez nous à 160 entre les arbres et les poteaux ? A mon niveau, la difficulté se situera plutôt au niveau de la résistance

physique. Là, ce sera beaucoup plus dur.

Il s'agira de ta seconde finale...

J'étais à Soulac, où je me suis classé septième. Delage nous avait tous écoeurés dès le départ, et je n'ai jamais vraiment roulé par la suite... Un mauvais souvenir.

Cette fois, quel sera ton objectif ?

Pas de gagner, je te rassure ! Pour autant, je ne vais pas me déplacer pour faire de la figuration. Je tiens absolument à être à l'arrivée, si possible aux alentours de la quinzième place. Si par bonheur je rentre dans les dix, là je serai vraiment très heureux !

Et la course en tête ?

Pour moi, il y a un favori, c'est Sastre. Il est capable d'être le plus rapide, et bénéficiera d'une opposition moindre en groupe F. Au niveau des points, cela peut être décisif.

Digest

L'homme

Age : 45 ans.
Chef d'entreprise (pépiniériste).
Réside à Carquefou, près de Nantes (44).

Le pilote

Débuts en rallyes en 1979.
Rallye 3 en 79, Escort RS 2000 Gr.A de 80 à 83, arrêt de 84 à 88, retour sur 205 GTi en 89, BMW 325i depuis 90.
Finaliste à Soulac en 93.
Palmarès 95 (au 30 juin) : 8 victoires en groupe F, dont 2 scratches (Pays Vannetais et Loire-Océan).

Rallye-Magazine, p.65, Août 1995

Une formalité pour les Blot

Les organisateurs comme les 58 concurrents de la seconde édition du rallye « Loire-Océan » ont vécu une journée sous haute surveillance policière; non pour les embêter, mais bien pour montrer leur bonne volonté aux populations riveraines. Dès lors, il n'est pas utopique de rêver à une 3^e édition.

NANTES. — En tout cas, le sport y a trouvé son compte avec des explications à coups de centièmes de seconde jusqu'au bout de la nuit. Durand s'installa au commandement à l'issue du premier passage. Blot sur ses terres répliqua et commença à se mettre à l'abri. La BMW fit des merveilles, le style était généreux et le public massé en nombre jubilaient. Pourtant l'allemande, sans direction assistée, est physique à piloter et les pneumatiques avant ne deviennent efficaces qu'à mi-parcours. Didier ne put vraiment attaquer que sur la fin de la spéciale. Qu'importe, au terme de la troisième boucle, son avance était de 4 secondes sur Durand.

La nuit ne changea plus rien au classement; en roulant de la même façon, l'écart se chiffra à une demi-seconde au kilomètre pour tous. Durand perdit pied dans le dernier passage. Jacky Deborde voulait encore y croire et signa les deux derniers scratches. « Vu les autos engagées, je devais être 6^e, alors me retrouver à cette place de second c'est inespéré. »

Dominique Chaplet, qui ne se souvenait plus depuis quand il avait terminé un rallye récupéra in-extremis la troisième marche du podium, donnant ainsi à son



Il ne manquait qu'une victoire aux époux Blot pour compléter la série gagnante entamée en octobre dernier. A leur porte, les Carquefoliens ne pouvaient rêver meilleur endroit.

écurie la victoire inter-écuries; une de plus.

Nouvelle performance de Christian Deschamps au volant de sa Vaillante VW, qui rentre dans les dix premiers du classement, tandis que Marcel Grue, malgré une ampoule de phare grillée, a survolé la classe 1300 du groupe N; son pilotage « circuit » a fait des prodiges sur une spéciale qu'il a appréciée à sa juste valeur.

Classement scratch: 1. D. Blot-C. Blot, BMW 32 Si, Nasa 15'43"40, 1^{er} GF; 2. J. Deborde-P. Torzec, Clio Williams,

écurie du Tigre, 15'47"80, 1^{er} GN; 3. D. Chaplet-M. Lechon, Clio Williams, Nasa, 15'58"60, 1^{er} groupe A; 4. J.-P. Durand-J. Odillard, BMW M3, Le Mans, 15'59"60; 5. J.-L. Baillet-P. Catélin, BMW M3, 16'16"70; 6. V. Blanchard-V. Paquet, 309 GTI 16, Côte d'Amour, 16'39"60; 7. B. Lamoureux-B. Renaudin, 55 GT turbo, Anjou, 16'41"90; 8. L. Cornineau-P. Loiseau, R5 GT turbo Nasa, 16'48"60; 10. C. Deschamp-Y. Gautier, Golf GTI, 16'58"20, etc.

Groupe F: 1. D. Blot-C. Blot, 15'43"40, 1^{er} classe 5; 2. E. Chabrier-J.-L. Page, 16'50"50, 1^{er} classe 4; 3. C. Deschamps-Y. Gautier, 15'58"20, 1^{er} classe 3; 4. E. Bender-L. Gosse, Golf GTI Nasa, 17'46"60; 5. J. Tkaichenko-C. Guihéneuf, 205 GTI Nac auto, 18'12"00; etc.

Groupe A: 1. D. Chaplet-M. Lechon 15'58"60, 1^{er} classe 3; 2. J.-P. Durand J. Odillard, 15'59"10, 1^{er} classe 4; 3. J. L. Baillet-P. Catélin, 16'16"70; 4. V. Blanchard-V. Paquet, 16'39"60; 5. J. Bois d'ron-D. Bourgeois, 205 Rallye Tean Saumurais, 19'38"20, 1^{er} classe 1; 6. P. Robard-J. Pires, Fiat Ritmo Abart Asa 44, 20'42"40, 1^{er} classe 2; etc.

Groupe N: 1. J. Deborde-P. Torzec 15'47"80, 1^{er} classe 3; 2. B. Lamoureux B. Renaudin, 16'41"90, 1^{er} classe 4; 3. L. Cornineau-P. Loiseau, 16'48"60; 4. J. Menanteau-P. Menanteau, 205 GT 1.6 Nasa, 17'4"60, 1^{er} classe 2; 6. M. Grue-N. Grue, 205 Rallye Nasa 17'11"30, 1^{er} classe 1; etc.

Groupe GT: 1. B. Morilleau-B. Ravon Berlinette échappement, Vendée 18'32"90.

Presse-Océan, 1995

ILS FONT AUSSI ÉQUIPE EN COURSE

Les époux Blot ne laissent rien au hasard

NANTES. - « Blot », au seul énoncé de ce nom les habitués des rallyes automobiles dans la région préciseront: « le couple Blot ! Et pour cause ! Depuis maintenant plus d'une quinzaine d'années Catherine et Didier Blot sillonnent les routes de l'hexagone... non pas à l'allure d'un couple en vacances mais plutôt à celle de pilotes automobiles forts d'une solide réputation. Portrait d'un couple qui décoiffe !

Tous deux originaires du Loiret (Orléans) où ils se sont connus à l'école, Catherine, 43 ans et Didier, 46 ans, sont arrivés à Nantes en 1973. Ensemble ils créent leur propre société appelée tout simplement « Blot », entreprise d'aménagement extérieur (espaces verts, urbains et une activité pépiniériste), située à Carquefou au lieu-dit La filletière. Directeur de l'entreprise qui emploie aujourd'hui 35 personnes, Didier Blot est épaulée par sa femme qui, dit-il en souriant: « est bien plus qu'une assistante. Elle s'occupe un peu de tout, comme un PDG ». Fidèle accompagnatrice donc de son mari dans la vie professionnelle, Catherine

Blot l'est également depuis ses débuts dans la compétition automobile.

« Une préparation totale »

C'est en 1979 que les époux Blot se lancent dans le sport automobile: Un engagement qui leur tient beaucoup à cœur en raison « d'une attirance commune pour celui-ci depuis notre très jeune âge » précise Didier.

Après une très courte (deux courses) et guère concluante expérience dans la course de côte, « c'était pas du tout mon genre » concède en effet Didier sans regret, les époux Blot, qui intègrent l'Ecurie Océan Mayenne, achètent une Simca-Talbot Rallye sur laquelle ils effectuent leur première course. Une entrée en matière difficile qui les fait sourire aujourd'hui: « on n'était pas du tout rodé et ce fut une vraie catastrophe ! On a fini avant dernier et comme c'était un rallye de nuit, il ne restait plus grand monde quand on est arrivé ».

Cependant, celui qui au départ a appris le pilotage « tout seul, en faisant les manœuvres et en écoutant les

conseils des pilotes expérimentés », ne néglige pas sa préparation. « Je n'ai jamais tatonné à ce niveau là » explique Didier Blot qui pense « qu'il faut toujours aller jusqu'au bout de l'objectif fixé. Pour cela la préparation doit donc être totale. Nous ne laissons rien au hasard ».

Catherine Blot se veut toute aussi sérieuse dans l'approche des courses: « on soigne également notre condition physique en se couchant toujours tôt la veille d'une épreuve. En fait, on met toutes les chances de notre côté ».

Préparation physique, détermination morale et surtout... un grand intérêt dans le montage de la voiture: « c'est vrai qu'on recherche toujours la meilleure qualité des pièces et que le montage de la caisse est particulièrement soigné ». Vous l'avez compris, quand les Blot s'engagent dans quelque chose, ce n'est jamais pour faire de la figuration !

Inscrits en Coupe Talbot dès leurs débuts, Didier et Catherine ont très vite progressé au contact d'adversaires comme Darniche ou bien encore Michèle Mouton. « On atta-



Chez les Blot, on ne laisse rien au hasard

quait beaucoup et on allait souvent au fossé mais c'était bien » se rappelle Didier Blot qui, dirigé par sa femme, finira dixième de la Coupe de France « en ayant pris le championnat à mi-saison ».

La BMW: une voiture « à leur pied »!

Ensuite, le couple Blot part courir un peu partout en Fran-

ce et va jouer « les terreurs du groupe 1 » au volant d'une Escort RS 2000 « difficile à manier mais très compétitive ».

Après un arrêt de six ans au cours duquel ils se sont consacrés à leur bébé: Léa qui a aujourd'hui 17 ans, et à leur vie professionnelle, les Blot repartent en 205 rallye pour une saison en Coupe

Peugeot. L'essai n'est vraiment pas concluant. Didier Blot, attiré par une voiture à propulsion qui correspond mieux à son style de conduite (« être fin et vite »), trouve l'automobile idéale chez un concessionnaire de... Rambouillet: une BMW 325. Celle-ci, équipée et montée depuis par le spécialiste Delage, devenu un ami des Blot, va permettre au couple d'obtenir ses plus beaux résultats (deux fois en finale de Coupe de France avec une septième place en 1993) et une réputation de compétiteur de premier plan. « Delage m'a fait une voiture à mon pied », explique Didier Blot qui ajoute: « il faut la laisser glisser et surtout ne pas la brusquer ».

Une méthode « douce » qui fait encore ses preuves cette année: une deuxième place au temps au Rallye Loire-Océan derrière Jacky Deborde et le scratch aux Coteaux du Layon. Chapeau les Blot ! On les retrouvera en cette fin de semaine, mais cette fois dans une BMW M3 Gr. A, puisque la leur est actuellement en réparation.

J.M Duret

Quand « ces dames » sont dans le baquet de droite

Ensemble dans la vie, ils partagent en plus de leur amour la même passion pour la compétition automobile. Le week-end, ils se retrouvent dans un habitacle de voiture de course.

Sur les spéciales des rallyes, où le compréhension entre pilote et navigateur est impérative, la complicité du couple est un avantage précieux. « On sait de quoi l'autre est capable, on peut le freiner ou le motiver ce qui est un atout dans la recherche de la performance pure » explique Bruno Longépé, pilote d'une 306 kit-car et copilote depuis quatre ans par son amie Cathy Goizet. « Être marié crée une certaine confiance, on connaît les réactions de l'autre et ses capacités » poursuit Anne Deborde, copilote pendant six ans de son mari Jacky, concurrent cette année du trophée Saxo Citroën. Un regard, un geste, un mot suffit alors à faire passer le message.

« Dans un couple il se crée une osmose qui facilite la compréhension pendant les spéciales » explique Didier Blot. Le pilote d'une BMW 323i est navigué depuis 18 ans par son épouse Catherine. Pour le couple nantais, courir ensemble est une

chose naturelle. « On a donné naissance à une fille, créé notre entreprise, il était normal de partager avec ma femme le plaisir de la course automobile » poursuit Didier Blot. « Être passionné à deux est une chose formidable. On vit pour le même objectif en partageant la joie des bons résultats et les moments un peu difficiles » précise Anne Deborde. « En couple, on ressent la course différemment ; on éprouve des sensations qui ne sont pas les mêmes, on vit l'événement vraiment à deux et le plaisir est d'autant plus intense » explique pour sa part Marie-Anne Coppens, mariée depuis 22 ans à Daniel qu'elle navigue depuis 1994. La compétition renforce la complicité déjà existante dans un couple. Une parfaite connaissance de l'autre qui facilite les dialogues en course. « Ça se passe souvent sans retenue » explique Anne Deborde. « On est direct, il n'y a pas d'hésitation » renchérit Marie-Anne Coppens. « Lorsqu'on est navigué par un copilote ordinaire, il y a un respect mutuel. Avec sa concubine, c'est différent, on peut parler de manière beaucoup plus franche » conclut Bruno Longépé.

Copilote, épouse et mère de famille
Dans la chaleur de la course, les relations du couple prennent une autre dimension.



Après plus de 20 ans de mariage et 18 de compétition, l'osmose est totale dans l'équipage Didier et Catherine Blot.

« Une fois casqué et harnaché, on oublie le côté ami. Chacun a sa fonction, on se donne à fond et c'est après la ligne d'arrivée qu'on redevient couple au sens relationnel du terme » explique Didier Gouret, copilote par son amie Anne Cheny. Mais pour rien au monde, ils n'échangeraient leur épouse copilote contre un autre navigateur. « La

seule fois que j'ai arrêté de copiloter Bruno, c'était lorsque j'étais enceinte » explique Cathy Goizet. Situation identique pour Anne Deborde : « J'ai arrêté la compétition lors de la naissance de ma fille et j'ai recommencé l'année suivante ». Mais il est parfois difficile d'assumer les copilote, d'épouse et de mère de famille. Aujourd'hui

Anne Deborde ne navigue plus son mari. « Lorsqu'on a des enfants en bas âge, je crois qu'il faut être raisonnable. Dans quelques années j'espère recommencer à courir... » « C'est une source de stress supplémentaire, mais on ne regrette pas de prendre le départ des rallyes ensemble » conclut Marie-Anne Coppens.

Ludovic Bellanger

Presse-Océan, Ludovic BELLANGER, 22/11/98

RENCONTRE DIDIER ET CATHERINE BLOT



Si quel-
qu'un en
début de
saison
avait dit à Didier :
« cette année, tu
vas tout remporter », il aurait éclater de son rire franc et n'aurait certainement pas signé. Et pourtant, Didier et Catherine ont réalisé une saison exceptionnelle, ils ont tout raflé championnat de ligue et challenge ACO.

Pas moins de 8 podiums dont 3 scratches au Loire Océan, Pays Vannetais et en Touraine, 10 victoires de classe dont 9 groupes, aussi bien en régional qu'en national. N'a-t-il pas aussi été le premier à atteindre les fatidiques 80 points dans l'Hexagone. Malheureusement, la finale ne sera pas celle escomptée. Didier abandonne après deux ES, tringlerie de boîte cassée. Il peut dire aussi « ma rencontre avec Hugues Delage à tout changer, il a compris ce que je souhaitais ». Il ne suffit pas d'avoir une bonne auto, il faut l'emmener et ça Didier sait le faire. Ses débuts remontent à 1979 au volant d'une Rallye 3, ensuite ce sera une Ford RS 2000 Gr. A. Après quatre années d'absence, le retour s'effectue à bord d'une 205 GTI et enfin en 90, il passe à la BMW 325 I Gr. A devenue aujourd'hui groupe F avec les résultats que nous connaissons. « Le passage dans ce groupe était le seul moyen de la faire évoluer, elle développe aujourd'hui 245 cv ». Alors, souhaitons à ce sympathique couple de réaliser une saison 96 du même cru. Et pourquoi pas de décrocher de nouveaux titres. Rendez-vous à Sens là où le profil du terrain conviendra mieux au pilotage de Didier ! ●

Didier Blot, ou la passion en dilettante

Deuxième étape de notre série estivale consacrée aux pilotes régionaux qui ont marqué leur époque, Didier Blot, figure emblématique des années 90 à bord de sa BMW Gr.F.

«On court pour se faire plaisir et ne pas rester casanier». Copiloté dès ses débuts en rallye, en 1979, par son épouse Catherine, Didier Blot est arri-



Blot au volant de sa BMW Gr.F.

vé sur le tard en compétition : «À 29 ans et sans la bénédiction des parents», pour celui que rien ne prédestinait aux rallyes.

Contre vents et marées, de leurs débuts en Rallye III jusqu'à la désormais légendaire BMW Gr.F blanche aux bandes bleu marine – en passant par l'Escort et la 205 –, le couple de Carquefou s'est imposé à huit reprises en rallye. Discrets et sympathiques, ils sont devenus au fil du temps des acteurs incontournables des compétitions régionales, remportant notamment aux débuts des années 90 le rallye de Loire Océan, à Orvault, devant un certain... Jacky Deborde.

«Une auto difficile et usante à conduire»

Un état d'esprit payant, comme sa capacité à manœuvrer une propulsion exigeante à piloter.

«C'est une auto difficile et usante à conduire», nous confiait, au dernier rallye de Lohéac, un Didier Blot dont les apparitions en courses se sont faites de plus en plus rares ces dernières années.

«Faute de temps, car on aime faire les choses bien».

Et de détailler sa passion de



À bord de leur légendaire propulsion, le couple Blot s'est imposé huit fois en rallye au cours des années 90.

vingt ans pour sa monture au sifflement de frein légendaire, sous le regard du fidèle labrador familial. **«C'est une belle association. J'aime cette voiture pour sa composition, et le fait d'utiliser un six cylindres est un régal». 280 ch, boîte de vitesses à crabot, freins à six**

pistons, la belle de 1983 s'est bonifiée avec le temps, subissant trois évolutions profondes pour se muer en véritable bête de course rageuse.

Stoppé dans son élan

À 54 ans, arrêté dans son élan en pleine course suite à un infarctus alors qu'il rêvait à

une Mitsubishi Gr.N ou à une GT pour succéder à sa BMW, réglementation oblige, Didier Blot aura marqué les années 90 par son sens de l'attaque et sa passion vécue en toute dilettante.

À suivre, Marcel Grué, le plus hétéroclite des pilotes régionaux.

Presse-Océan, Ludovic BELLANGER, 2004

Et le mot de la fin :

En faisant nos rallyes, on a découvert des paysages, des endroits qu'on ne se seraient pas permis, villages, architectures, métiers d'artisanat, culinaires... Période très intéressante. On a rencontré des gens biens.



Très belle rencontre. Merci à Didier et Catherine BLOT pour l'interview. Interview réalisé le 29 Août 2020.