

Rallye Nostalgie # André SEGOLEN

① Le CV Express :

Nom : SEGOLEN



Prénom : André

Date de naissance : 12/10/1941 🎂

Etat civil : Marié en 1966 avec Jocelyne

Enfants : 2 filles

Taille : 1,76 m

Ville : Le Gosier Pointe-à-Pitre et Auray (56)

Profession : Anesthésiste et ostréiculteur

Ecurie : Bretagne

Copilotes : Pierre DESILLES, Pierre-Yves POIRIER, F. CHAUMAUD, Roland DELATOUR, Yves MARTIN, Christian LE MARECHAL, KALONEK, M. TRAIL, Thierry DESBOIS, Loïc MATHIEU, Bernard THOUX, BARRE, J. DUCHENE, Patrick LE GREVES, Joseph BUSNEL, Jacques CARADEC, Christian LORANG, Christian BUSSI, Jean-Yves GADAL, Jean-Claude LORENDEL, Guy LORENDEL, Jean-Claude TANGUY, Gilles GAHINET, M. FRAUDIN, Carlos DUARTE, Jean-Claude CARRATERO, Françoise NAULEAU-JOURDAN, Jacques PILON, Jean-Luc LE DUGOU, Christian REUT, Yvon AIMON, Gérard D'ABOVILLE, Thierry DUBOIS, Philippe CULLERIER, Daniel STEPHAN, Félix GIALLOLACCI, Patrice DERIEMONT, André ROCHER, Benoît SALAUN, François QUINQUIS, Thierry GUITTON, Christophe LE MOING.

Voitures : Dauphine Gordini, 1093, 4CV, Simca, Alpine A110, R8 Gordini, Porsche 911 Carrera, Opel Kadett, Renault 5 Turbo, Renault 5 GT Turbo, Toyota Corolla WRC, Citroën Visa 1000 pistes, Honda Intégra, R12 Gordini, Citroën Visa Trophée, Porsche 911 SC, BSH Berlinette...

Loisirs : Bateaux, avion, pétanque.

Les débuts : En 1962 avec des rallyes, des slaloms, rallycross, circuits...

André SEGOLEN, en stat' :

Nombre courses :
Plus de 400

Nombre 24H Mans :
7
Porsche

Vainqueur 24H Mans (Grand Tourisme) :
1976

Podiums scratchs :
6

Victoires scratchs :
4

Monte-Carlo :
1

Tour de Corse :
11



② Le palmarès :

2021 : Voiture unique, la BSH !

■ Tour de Corse Historique	■ Le Moing Christophe #64	② BSH BW-042-VP	4-5/A3	98. 1. classe 4-5/A3
■ Tour Auto - Optic 2000 - Cat. G/H/I	■ Guittot Thierry #213	② BSH BW-042-VP	TSRC15 G	21. 8. classe G 1. classe TSRC15
■ Rallye Régional Le Mans VHC France Cup VHC Gr.1-5	■ Quinquis François #220	② BSH	5/B3	15. 5. France Cup VHC Gr.1-5 1. classe 5/B3

Les 2 Tours d'Horloge Castellet : 21/3/1^{er} classe

2020 : Le doyen des rallymen !

■ Tour de Corse Historique	■ Le Moing Christophe #64	Porsche 911 SC BP-151-BY	4-5/C8	56. 8. classe 4-5/C8
■ Rallye National de la Côte Fleurie VHC France Cup VHC Gr.1-5	■ Le Moing Christophe #212	Porsche 911 SC BP-151-BY	4/C8	19. 8. France Cup VHC Gr.1-5 1. classe 4/C8



2019 : Une Visa pour la route !

■ Vosges Rallye Festival	■ Le Moing Christophe	■ Citroën Visa Trophy	Ouvreur
--------------------------	-----------------------	-----------------------	---------

Estorill Classic : 7//1^{er} GT2

Rallye Portugal : 55//



2018 : Des rallyes prestigieux !

■ Tour de Corse Historique

■ Salaun Benoît

#64

Renault 12 Gordini

H1
Group 2

69.

18. classe H1

18. classe Group 2

■ Rallye National de Bretagne
VHC

France Cup VHC

■ Salaun Benoît

#108

Citroën Visa Trophée

B-J1/D5

Raison personnelle

■ Tour Auto - Optic 2000 - Cat.
G/H/I

■ Rocher André

#286

Renault 12 Gordini

TC23
H/I

43.

1. classe TC23

30. classe H/I



2017 : Le rallye des 10 000 virages !

■ Tour de Corse Historique

■ Deriemont Patrice

#64

Citroën Visa Trophée

J1
Group B

61.

7. classe J1

2. classe Group B



2016 : Le rallye des 10 000 virages !

■ Tour de Corse Historique

■ Giallolacci Félix

#64

Citroën Visa Trophée

J1
Group B

Abandon

2012 : Un rallye à domicile !

■ Rallye National de Bretagne
France Cup

■ Stephan Daniel

#34

Honda Integra Type-R
2410 XQ 56

N3

22.
3. classe N3



2011 : Un beau rallye breton !

■ Rallye National de Bretagne
France Cup

■ Stephan Daniel

#47

Honda Integra Type-R
2410 XQ 56

N3

31.
6. classe N3

2004 : La Bretagne, terre de rallye !

■ Rallye Régional du Pays
Vannetais
France Cup

■ Cullerier Philippe

#40

Honda Integra Type-R
2410 XQ 56

N3

19.
5. classe N3

■ Rallye National du Pays de
Lohéac
France Cup

■ Cullerier Philippe

#64

Honda Integra Type-R

N3

28.
5. classe N3



2003 : Du circuit !

24H Nürburgring : (Porsche 993)

24H SPA : 92

2000 : Le Tour Auto Optic !

Tour Auto Optic : 91/30 (R12 Gordini)

1991 : En Toyota Corolla WRC !

Rallye Côte d'Ivoire - Bandama Laloge François WRC

#20 Toyota Corolla

A6

Abandon

1990 : La Visa 1000 Pistes, à l'aise sur tous les terrains !

Rallye National d'Automne La Rochelle France Cup

#2 Citroën Visa 1000 Pistes 1386 SH 56

F3

18.
1. classe F3

Rallye National du Morbihan France Cup (National)

#1 Citroën Visa 1000 Pistes 1386 SH 56

F3

21.
21. France Cup (National)
1. classe F3



1989 : Rallycross et WRC !

Rallye Côte d'Ivoire WRC

Aimon Yvan

#24 Toyota Corolla

A6

4.
4. WRC
2. classe A6

Rallycross d'Essay-Alençon : 4^{ème} Division 3

Rallycross Nantes-Savenay : 4^{ème} Division 3

1988 : Rallye Côte d'Ivoire !

Rallye Côte d'Ivoire : Ab. (Visa)

1987 : Des belles épreuves !

■ Rallye International du Limousin

■ Reut Christian

#37

Citroën Visa

B2

17.
17. France D2
1. classe B2

■ Tour de Corse - Rallye de France

■ Le Duigou Jean-Luc

#105

Citroën Visa

B

Abandon

WRC France Critérium Touraine : 2

Armor :

RAC :

Côte d'Ivoire :

1986 : Le Critérium de Touraine !

■ Rallye Côte d'Ivoire WRC Africa

■ Caradec Jacques

#17

Citroën Visa

B10

Abandon

■ Critérium de Touraine France D2

???

Renault 5 GT Turbo

N4

Mécanique

1985 : Des manches internationales !

■ Rallye International d'Armor ???

#11

Renault 5 Turbo

B2

Abandon

■ Critérium International de Touraine France

Touraine

#29

Renault 5 Turbo
4734 TD 29

B2

Abandon

Rallye Pays Vannetais : 1/1/1



1984 : R5 Turbo, la gloire !

■ Rallye International de l'Ouest

■ Pilon Jacques

#5

Renault 5 Turbo

B2

Abandon

■ Rallye International de La Baule Hutchinson France D2

■ Nauleau-Jourdan

#35

Renault 5 Turbo
4734 TD 29

B2

Mécanique

■ Rallye National d'Armor

■ Nauleau-Jourdan

#100

Renault 5 Turbo

S4

Abandon

■ Rallye National de la Côte Fleurie

■ Le Duigou Jean-Luc

#4

Porsche 911 SC

Abandon

24H Mans : Ab.



rallyeloireatlantique.e-monsite.com



1983 : Un beau programme !

Rallye de la Côte de Lumière	Pilon Jacques	#50	Citroën Visa	B	1. 1. classe B
Rallye International de la Baule	Nauleau-Jourdan	#26	Citroën Visa 4027 SP 35	B2	15. 15. France D2 3. classe B2
Rallye National du Touquet	Carretero Jean-Claude	#26	Citroën Visa Trophée	B1	12. 12. France D2 1. classe B1
Rallye Régional de Loire Océan	Cesbron Jacky	#9	Citroën Visa Trophée		4.

RAC : 38//

Rallye Toulouse Montagne Noire : /3/1^{er} B1

Course côte Corcoué : /4/1

Circuit terre Lanester : 1

Ronde Cotentin : 7

Ronde Sarthe : 4/1/1

Course côte St Georges des Gardes : /1/1

Course côte St Servant sur Oust : /1/1

Course côte Préaule : /2/2

Course côte Gavray : /5/

Rallye Armor



1982 : De la terre, de l'asphalte : du rallye !

Lombard RAC Rally WRC	d'Aboville Gérard	#96	Citroën Visa	B	Moteur
Rallye Terre du Quercy France D2	d'Aboville Gérard		Citroën Visa Trophée	B1	10. 10. France D2 5. classe B1
Rallye de la Baule	d'Aboville Gérard		Citroën Visa Trophée	B1	9.
Volta Galp a Portugal	Duarte Carlos	#30	Citroën Visa Trophée	B9	12. 3. classe B9
Tour de Corse - Rallye de France WRC	Fraudin M.	#26	Citroën Visa Trophée	B8	Abandon
Rallye International d'Armor France D2	d'Aboville Gérard	#6	Citroën Visa 4027 SP 35	B1	8. 8. France D2 1. classe B1

Course côte St Goueno : /3/1^{er} B1

Course côte Belleau : /6/2



1981 : Qu'importe le flacon !

Rallye d'Armor	d'Aboville Gérard	#61	Porsche 911 SC	3/3	4. 2. classe 3/3
Critérium de Touraine France	Gahinet Gilles	#27	Opel Kadett	2/4	26. 26. France 2. classe 2/4

1980 : Une Porsche, voiture mythique !

Tour de Corse - Rallye de France WRC	Giallolacci Félix	#39	Porsche 911 SC 8659 RA 56	3/3	Abandon
Critérium de Touraine France	LorenDEL Jean-Claude		Porsche 911		8. 8. France
Rallye Lyon-Charbonnieres	???	#23	Porsche Carrera	3/3	

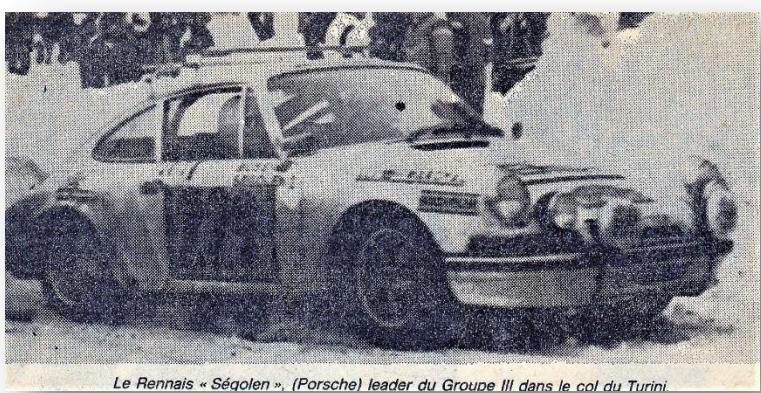
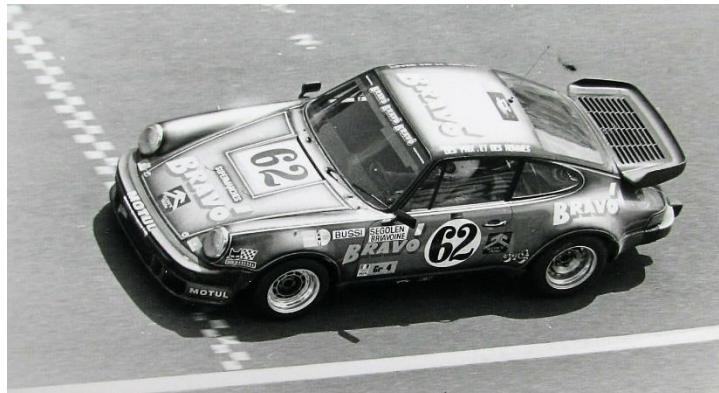
1979 : Une Porsche sinon rien !

■ Tour de Corse - Rallye de France WRC	■ Lorendel Jean-Claude #28	■ Porsche 911 Carrera RS 2471 RC 35	3	Abandon
■ Tour de France Automobile ERC France	■ Gadal Jean-Yves #130	■ Porsche Carrera	3/3	Abandon
■ Rallye National de la Baule	■ Lorendel Jean-Claude #23	■ Porsche 911 SC Bretagne	3/3	5. 2. classe 3/3
■ Ronde d'Armor France	■ Lorendel Jean-Claude #27	■ Porsche 911 Carrera 2.7 Bretagne	3/3	5. 5. France 2. classe 3/3
■ Critérium de Touraine France Provincial - Centre-West	■ Lorendel Jean-Claude #47	■ Porsche 911 Carrera 2.7	3/3	9. 9. France 1. Provincial - Centre-Wes... 3. classe 3/3
■ Rallye National de la Côte Fleurie	■ Lorendel Jean-Claude #5	■ Porsche 911 SC	4/3	4. 3. classe 4/3

1978 : Le Finlandais breton !

■ Lombard RAC Rally WRC Cup for Rally Drivers	■ Mathieu	■ #129 ■ Porsche 911 Carrera RS 2471 RC 35	8	Abandon
■ Rallye des Vosges	■ Lorang	■ Porsche Carrera	1.	
■ Rallye Automobile de Monte-Carlo WRC	■ Bussi Christian	■ #229 ■ Porsche 911 4550 MF 40	3/4	28. 28. WRC 28. Cup for Rally Drivers 5. classe 3/4

Rallye Armor
Critérium Touraine
24H Mans : 17^{ème}



Le Rennais « Ségoën », (Porsche) leader du Groupe III dans le col du Turini.

1977 : Porsche 911 Carrera !

■ Rallye International de la Châtaigne ERC France	■ Lorendel Jean-Claude #26	■ Porsche 911 Carrera 4369 RM 35	3	
■ Ronde du Point d'Alençon	■ Lorendel Jean-Claude #32	■ Porsche Carrera 4369 RM 35	3/4	1. 1. classe 3/4
■ Rallye International d'Armor Critérium Touraine : 3//	■ Lorendel Jean-Claude #37	■ Porsche 911 Carrera RS	3/3	4. 4. France
24H Mans : Ab.				
Daytona 24H : 38 (Ford Mustang)				

1976 : Les 24H du Mans !

■ Critérium International de Touraine	■ Caradec Jacques	■ #59	■ Renault 12 Gordini	2/2	22. 2. classe 2/2
■ Rallye Fédéral de l'Ouest-Armor France Federal - Centre-West	■ Caradec Jacques	■ #25	■ Renault 12 Gordini 5471 QJ 56	2/2	

24H Mans : 12^{ème}
Tour de France : 4/4/2

1975 : So british !

UK Lombard RAC Rally
WRC

FR Caradec J.

#160 Renault 12 Gordini

2

60.
60. WRC
60. Great Britain
12. classe 2

24H Mans : Ab.



1974 : R12 Gordini !

FR Ronde Internationale de la Baule

FR Lorendel Jean-Claude #80

FR Renault 12 Gordini

2/2

10.
2. classe 2/2

1973 : R12 Gordini !

FR Rallye International de la Baule FR Trail M

#57 Renault 12 Gordini
4605 QA 56

2/3

9.
1. classe 2/3

FR Rallye Fédéral des Côtes d'Armor

FR Busnel Joseph

#53 Renault 12 Gordini

2

FR Critérium International de Touraine Sans copilote

FR Renault 12 Gordini

2

Moteur

FR Rallye Fédéral de la Côte Fleurie FR Lorendel Jean-Claude #79

FR Renault 12 Gordini

2/3

18.
1. classe 2/3

Mans Circuit

Course côte l'Ille



1972 : R12 Gordini !

Rallye Fédéral du Poitou	Kalonek	#49	Renault 12 Gordini Bretagne	12.
Rallye International de La Baule	Kalonek		Renault 12 Gordini	5.
Rallye Fédéral des Côtes d'Armor	Kalonek	#40	Renault 12 Gordini	18. 5. classe 2
Critérium National de Touraine	Le Greves Patrick	#115	Renault 12 Gordini	19. 1. classe 2/4

1971 : R8 Gordini, la bombe !

Critérium de Touraine	Busnel Joseph	#179	Renault 8 Gordini	1/3
Rallye Automobile Armor	Duchêne J.	#37	Renault 8 Gordini	2 2. classe 2

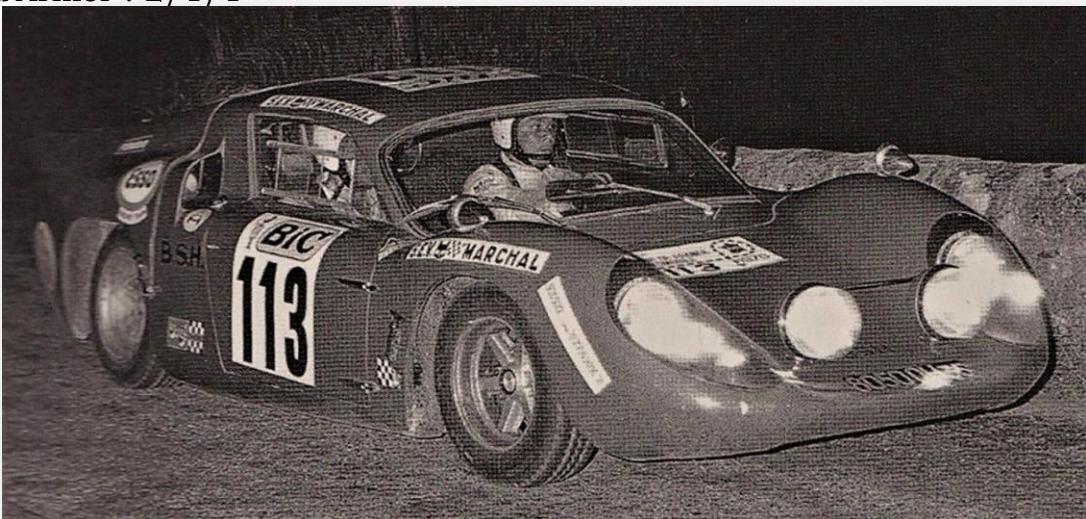
Rallye Ouest



1970 : Aux portes de pilote d'usine !

Tour de France Automobile	Le Marechal	#113	BSH 8050 QH 35	4/6	Moteur
ERC					
Critérium International de Touraine	Martin Y.	#15	Alpine-Renault A110 1300S 177 HG 56	4-6	12. 7. classe 4-6

Rallye d'Armor : 2/1/1



1969 : L'Alpine A110, pour s'amuser un peu !

Rallye National des Côtes d'Armor	Desilles Pierre	#41	Alpine-Renault A110 1100	Grand Tourisme	25.
-----------------------------------	-----------------	-----	--------------------------	----------------	-----

1968 : L'Alpine A110, pour s'amuser un peu !

Rallye National Automobile Armor	Chaumaud F	#19	Alpine-Renault A110	3	13.
----------------------------------	------------	-----	---------------------	---	-----

③ L'interview express :

Pluie ou Sec ?

Pluie.



Jour ou Nuit ?

Nuit avec notamment les 24H du Mans.



Régional ou National ?

Tout ce qui se présentait :
du régional à l'international.

Technique ou Rapide ?

Rapide.



Corde ou Pas corde ?

Pas corde.

LOEB ou OGIER ?

Ni l'un ni l'autre.



Rallye ou Circuit ?

Rallye mais il faut beaucoup de
temps. Circuit par obligation.

Foot ou Rugby ?

Rugby.

Poisson ou Viande ?

Poisson.



Mer ou Montagne ?

Mer.



Ton film préféré ?

« Il était une fois dans l'Ouest ».

Ta musique préférée ?

Jazz.

Ta boisson préférée ?

Punch.

④ Zoom sur André SEGOLEN :

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

Je m'appelle SEGOLEN c'est mon pseudonyme. A l'époque, il y avait déjà un GAHINET qui faisait du bateau. Il y en avait un de trop... Mes parents ne voulaient pas que je pratique le sport automobile.

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

Conduire à l'oreille. Commencer par être navigateur. Je suis prêt à former ceux qui veulent.

- Quelles qualités te semblent indispensables pour disputer un rallye ?

Ne pas avoir de problèmes financiers.

- Quelle est la voiture de tes rêves ?

Ford GT40. Je vais peut-être en acheter une.

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

- Porsche 911 Carrera : Voiture bien finie. Couple bas régime connue sur aucune autre voiture. Je ne la connais pas bien encore.
- Renault 5 Turbo : Formidable. Une victoire sur rallye terre.
- Toyota Corolla WRC : Voiture prêtée. Costaud. Préparée spécialement pour cette course.
- Honda Intégra : C'est fantastique. Sacré moteur, qui monte dans les tours. Voiture lourde. Difficile à conduire. Traction avant.
- Citroën Visa Trophée : Groupe B. Sortie en Avril 1980, à 200 exemplaires.
- BSH : Tenue de route fantastique. Manque de chevaux. Unique. Poste de conduite bas. L'idée est de faire le Tour Auto comme il y a 50 ans avec la même voiture. Voiture préparée par Marc LEMOINE.

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

La Visa.

- Quel est ton top 3 des rallyes préférés ?

- Tour de Corse ;
- Côte d'Ivoire ;
- RAC.

- Quelle est ta spéciale préférée ?

Circuit du NÜRBURGRING.

- Quel est ton meilleur souvenir en rallye ?

Rallye de la Côte d'Ivoire en 1989, il y avait 57 partants et 7 à l'arrivée. Je finis 4^{ème} scratch.

- Quel est ton moins bon souvenir en rallye ?

Abandon au Tour Auto en 1978 sur sortie de route dans la 1^{ère} spéciale.
L'équipier était Jean-Yves GADAL... Ça tombait bien car on n'avait pas un sou pour faire la course !

- Quel est ton pilote préféré ?

Que des copains.

- Quel était ton meilleur adversaire en rallye ?

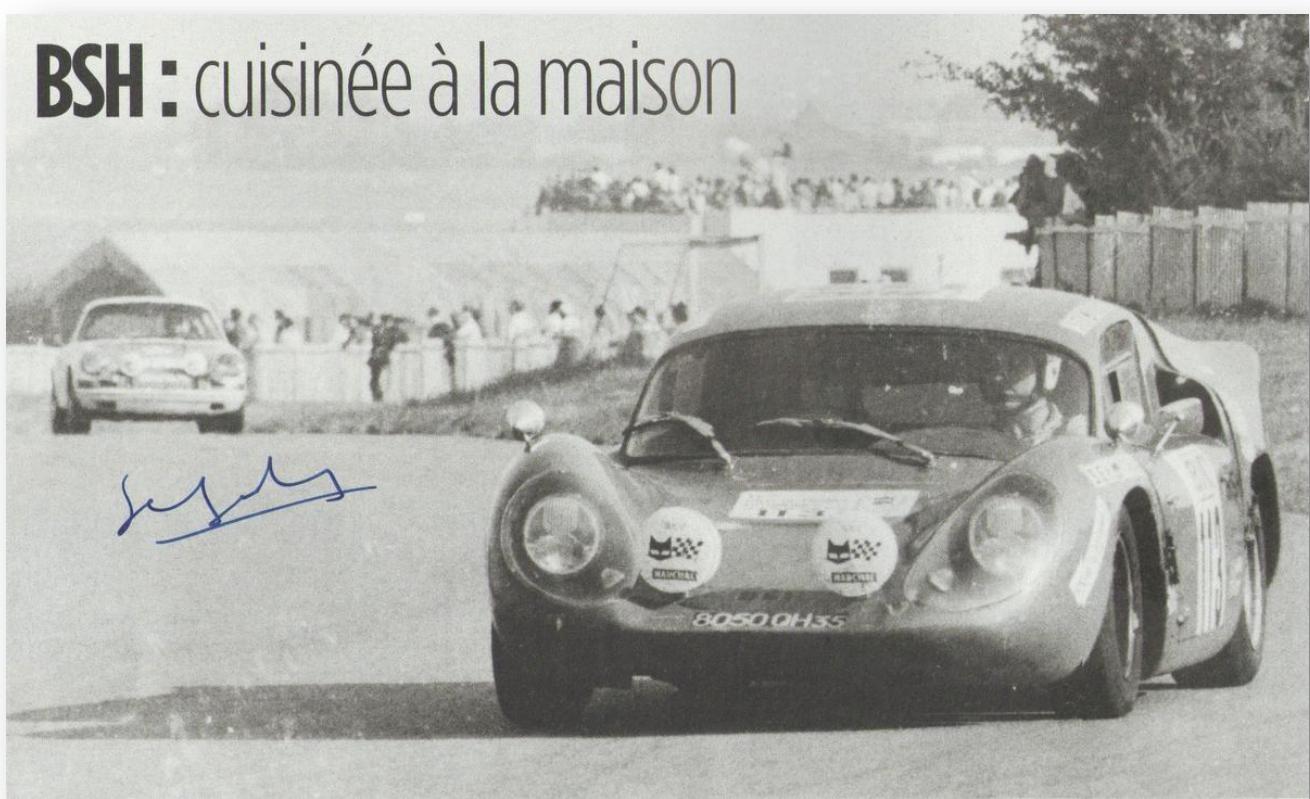
J'en avais deux : Jean-Louis RAVENEL, je n'ai jamais réussi à le battre et Alain GADAL.

- Un petit mot pour décrire tous tes copilotes :

Des amis en général, des gars supers, qui s'occupent de tous les à-côtés.
Jean-Claude LORENDEL : Un type adorable, gentil. Extrêmement décontracté.
Permettrait de calmer mes ardeurs.

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

A vrai dire, j'ai été pressenti pour être pilote avec DARNICHE mais j'ai choisi mes études.



5 Presse-book :

Pour André « Segolen » le sport automobile c'est surtout l'amitié

Un petit bonnet de laine, à rayures jaunes et noires, curieusement planté sur le sommet de la tête, des yeux rieurs et malicieux, un visage pointillé de taches de rousseur, une manière bien particulière de dire bonjour : « Salut le père », Dédé « Ségo » ne passe pas inaperçu sur les circuits. Les salutations en bonne humeur est proverbiale. Ajoutons qu'il a, auprès des autres pilotes, la réputation d'être un gagneur, un attaquant.

Voilà brossé en un tour de roue le portrait de celui qu'on a appelé dans les années 71-73 « le roi de la R. 12 ».

A onze ans

La passion pour l'automobile du « toubib-ostéopathe » n'est née qu'à l'âge de 11 ans lorsque son père lui offre un beau jour au volant d'une vieille 283. Se doutait-il que son fiston allait quelque quatre ans plus tard remporter le groupe IV les 24 heures du Mans ? Certainement pas.

« J'ai toujours aimé l'automobile, précise aujourd'hui Dédé Ségo », mais il y a une vingtaine d'années, pour un gosse, devenir pilote c'était un rêve inaccessible. C'est peut-être un peu pour cette raison que J'ai voulu, moi, devenir pilote.

Comme navigateur, Dédé Ségolet fit ses débuts en rallye sur une Dauphine 1093. Il avait comme pilote, tenez-vous bien, un C.R.S. chauffeur du préfet d'Ille-et-Vilaine en semaine et pilote amateur le dimanche, qui lui communiqua une petite partie de sa passion pour le déjà à cette époque dans les spéciales quand il fallait « allumer ». C'était Dédé qui prenait le volant.

Ce n'est pourtant que trois ans plus tard que « Ségolet », sur une Alpine 1100, version client, offerte par ses parents, allait récolter ses premiers grands succès dont une place de second au scratch au Rallye Bretagne. Cette 1100 n'allait, au goût de son propriétaire, pas très vite et bien sûr il installa dans sa caisse un moteur 1300 et prit comme coéquipier un jeune pilote rennais qui lui aussi débutait dans la compétition sur une vieille 4 CV

briolée de ses mains, Pierrot Désilles.

« À l'époque je préparais déjà ma médecine, souligne Dédé Ségolet, aussi les fonds étaient souvent en baisse, quand j'avais un peu d'argent j'achetais un pneu, quand j'avais beaucoup je faisais réviser la voiture... Malgré ces faibles moyens l'équipe « Ségolet » - Désilles n'ait pas tardé à se faire connaître dans la région, notamment dans les rallyes régionaux. En 69 au Rallye d'Armor, malgré une sortie de route de « Ségolet » Pierrot Désilles reprenait le volant et finissait deuxième du groupe.

Avec les grands

Avant les années, la passion de Dédé Ségolet pour l'automobile ne fit qu'augmenter. Vite, toujours plus vite, l'Alpine 1300 fut déclassée pour un prototype de belle allure pour lequel Désilles n'oublia une B.S.H.

Des rallyes régionaux, « Ségolet » passa à l'étage au-dessus, aborda sans complexe le Tour de France aux côtés de Beltoise, Pescarolo, Depailler, Jousseaume, engagés, eux, sur les premières Matra. Tous jours dans les 20 premières la B.S.H. n'abandonna qu'à une rupture d'une pale de ventilateur et pourtant les Ford GT 40 menaient cette année là une danse endiablée dans le Tour

1971 fut pour notre pilote une année creuse, l'étudiant en médecine terminait son examen d'anesthésiste et le jeune chef de famille avait d'autres achats, la machine à laver, le frigidaire passant avant les pneus ou la boîte de vitesse.

L'ère de la B Gordini allait commencer, elle devait durer de 72 à 74. Ses débuts dans la Coupe R. 12 Gordini, « Ségolet » réussit, mais c'est dans les rallyes que Morbihanais allait éclater, en deux saisons, pas une R. 12 n'allait réussir à battre celle de « Ségolet » à qui les journaux spécialisés décerneront le titre du « roi de la R. 12 ». Cette bonne vieille voiture ne fut jamais battue, elle termina sa vaillante existence sur une petite route britannique au Rallye du R.A.C. Sé-

golen s'était ce jour-là planté et bien planté.

Et maintenant Porscheche

La carrière automobile du pilote morbihanais se divise en tranches bien différenciées selon les voitures qu'il a tenues. Il eut la tranche Alpine, celle de la Renault 12. En 74, la tranche Porsche allait marquer une autre étape, malgré contrairement aux deux autres, l'ère Porsche commença bien mal par... un faux départ au 24 heures du Mans. Encore comme assistance pilote de la voiture de Charlotte Verney, Dédé Ségolet à quelques heures du départ fut remercié. Il ne l'a jamais oublié car si l'amitié tient une grande place chez lui, la rancune est aussi tenace et pour longtemps il vous gardera un chien de sa chienne et ce sera... le plus beau de la portée.

Nouveau départ en 75 avec toujours pour théâtre les 24 Heures du Mans. Dès lors, l'ère Porsche qui en quelques heures qualifia, fut placée, puis enlevée et finalement remise presque en pièces détachées sur la ligne de départ. Avec une demi-heure de retard elle s'élança pour quelques tours, mais n'ayant pas été préparée pour une épreuve de si longue haleine, elle s'arrêta à son stand pour ne plus repartir.

Dès ces deux expériences malheureuses ayant été pourtant si heureux retenu, « Ségolet » têtu et obstiné en son Breton qu'il est, décida de revenir au Mans cette année avec tous les atouts en main. Comme mécaniciens : des copains, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'étaient pas qualifiés. Comme pilotes, toujours des copains, Maurice Ouvrière et Jean Yves Gadal. On connaît la suite : une victoire de groupe pour les trois Bretons.

1976 allait être pour l'ostéopathe breveté, il passera le temps entre les cliniques et les parcs à huîtres de son père, comme pour le muscadet une bonne saison. Et pourtant le toubib installé à la Guadeloupe, dut souvent pour courir en France sauter dans un avion et aussi... dans sa voiture. Troisième aux Six Heures de Dakar avec Maurice Ouvrière.

deuxième au Rallye d'Anjou, premier à Alençon, la Porsche donna bientôt à son pilote autant de satisfactions que ses deux années, la R. 12 et l'Alpine.

Entre copains

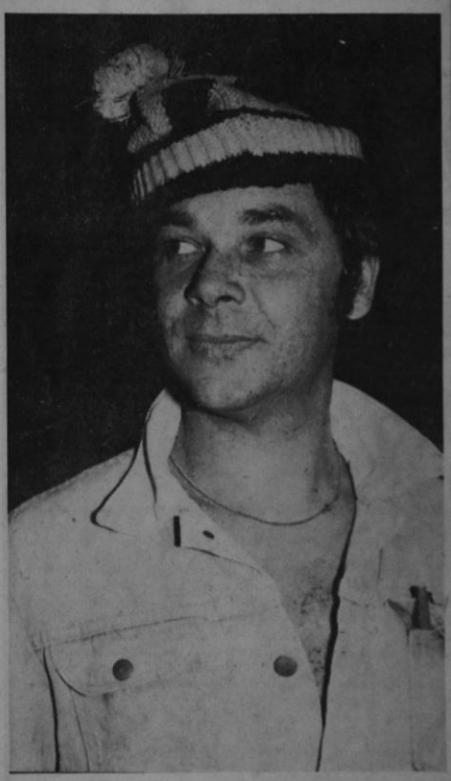
Mais pourquoi court-il ce toubillon ? Parce qu'il aime l'auto, c'est sûr, et mais aussi parce que dans ce milieu Ségolet trouve ce à quoi il attache dans la vie le plus d'importance : l'amitié.

Le sport automobile ce n'est pas un sport très physique reconnaît-il, mais un pilote doit par contre posséder beaucoup de qualités morales et surtout savoir encaisser les coups durs. Ce qu'il y a de plaisir dans le sport auto c'est la vie d'équipe car si le pilote conduit, sa réussite ne tient qu'à 50 pour cent, le reste ce sont les mécaniciens qui sont toujours pour moi des copains.

La Guadeloupe pour le toubib c'est à moins de finir, en 1977 il sera plus libre, la machine à laver est achetée et Ségolet veut que la saison soit une saison pleine. Elle le sera s'il réussit à prendre le départ de toutes les épreuves qu'il s'est fixé, d'abord les 24 Heures du Mans sous Porsche 911, mais avant cela peut-être Dakar ou les 24 Heures de Spa. L'an dernier « Ségolet » s'était qualifié, mais, comble d'ironie, victime d'un accident de la route en se rendant au départ, il n'avait pu y participer. A son palmarès déjà copieux, Ségolet voudra ajouter un titre : celui de champion de l'Ouest des conducteurs. La Côte fleurie, le rallye de l'Ouest, l'Armor, le Touraine, l'Anjou, le Point d'Alençon sont déjà progressivement terminés. L'an prochain le R.A.C. Le Mans où depuis 74 Ségolet porte ce petit bonnet jaune et noir, celui de l'équipe de rugby de York. Pour reconnaître sur les petites routes britanniques son équipe d'assistance, le pilote n'avait trouvé d'autres moyens que de coiffer tous ses mécaniciens de ce bonnet jaune et noir que Ségolet porte encore fièrement aujourd'hui.

A BARBEDIENNE.

Télé-Sports



Télé-Sports

Rallye du Morbihan

La balade des R 5 G.T. turbo...

VANNES. — « Bravo pour le culot des organisateurs qui ont eu le mérite de mettre sur pied ce premier rallye du Morbihan en dépit de l'état d'esprit autopathe qui règne trop souvent en Bretagne »,

Dédé Ségolet, pilote confirmé, n'a pas l'habitude de mâcher ses mots. Ce premier rallye du Morbihan a évidemment présenté quelques défauts de jeunesse : une trop grande rapidité dans les spéciales de Plaudren et Molac, et donc pas assez de cassures de rythme. Bref, ce ne fut pas un grand circuit de pilotage ; il n'empêche que les meilleurs furent devant. Une certitude aussi, chaque pilote attend la deuxième édition...

QUAND LES R 5 METTENT LE TURBO...

Le temps pluvieux de ce weekend n'a certes pas faussé la course mais les cinquante pilotes au départ ont dû faire le bon choix au niveau des pneumatiques. On attendait la bagarre entre les R 5 G.T. turbo, et elle a bien eu lieu. Huit pilotes de R 5 aux neuf premières places, cela se passe de commentaires. On s'attendait un peu à voir Sorin sur le podium, mais il dut abandonner sur une sortie de route à la spéciale de Brandivy. Victoire au scratch de Henri Dépons qui devance de quatre secondes le Corse Claude Balesi. Des voitures bien préparées, et un couple de pilotes au top-niveau. Voilà la recette pour remporter cette édition du rallye du Morbihan. Ces deux pilotes sont des professionnels du challenge Renault.

Henri Dépons savourait sa victoire : « C'est ma revanche du rallye du Limousin où Balesi m'avait devancé de deux secondes. Mais ce fut très difficile, avant l'épreuve d'Elven nous étions ex aquo. J'ai mis deux pneus neufs à l'avant, et j'ai pu reprendre cinq secondes à Balesi ».

Au niveau régional, très bonne performance de Patrick Gheux sur une R 5 G.T. turbo. Si le pilote rennais avait eu le même niveau de préparation de voiture que le vainqueur Dépons il aurait été encore plus redoutable. Alain Gadal, le Lorriental, sur une Sierra-Cosworth, a été désavantagé par le temps et aussi par la puissance de sa voiture. Dédé Ségolet ne se



Performance très moyenne pour André Ségolet et Gérard d'Aboville dont la Visa « usée » par le rallye-cross n'a pas répondu à leurs espérances.

faisait pas d'illusions avec sa Visa qui faisait les rallyes cross l'an passé. Il a limité les dégâts. Quant au Pont-l'Abbé Jacques Hervé, il n'a pas terminé la première journée, turbo cassé lors de la première spéciale de nuit... Une seule faute note dans ce rallye : on a neutralisé la première spéciale prévue à Brandivy à cause d'une interprétation différente du règlement entre courses de côte et courses de rallye.

CLASSEMENTS

1. Dépons Henri-Médard Michel (R 5 G.T. turbo) ; 2. Balesi Claude-Cirindini J.-Paul, Porto Vecchio (R 5 G.T. turbo) ; 3. Lair Jean-Michel-Léger Marie-Hélène, Léopard (B.M.W.-M 3) ; 4. Vernet Patrick
- Bardou Pierre, Ruthany (R 5 G.T. turbo) ; 5. Montaigne Lionel-Besset Gisèle (R 5 G.T. turbo) ; 6. Patrois Marcel-Hingray Martine, Des Monts (R 5 G.T. turbo) ; 7. Groheux Patrick-Simon Gilles, A.M.C.M. (R 5 G.T. Turbo) ; 8. Renoux Gilbert-Pourquier Bernard, du Var (R 5 G.T. Turbo) ; 9. Debordre Jacky-Torzez Patrick, du Tigre (R 5 G.T. turbo) ; 10. Dorise Christophe-Mlynarczyk Frédéric, Châtres (205 G.T.I.) ; 11. Bolleau Vincent-Trochu Eric, Anjou (Golf G.T.I.)... 13. Budar Pierre-Arbogast Frédéric, Océan-Mayenne (205 Rallye)... 15. Zammit J.-Pierre-Bouzat Xavier, Océan-Mayenne (Alfa G.T.V. 6)... 16. Landron J.-Pierre-Esnault Marc, Le Mans (R 5 G.T. turbo)... 21. Ségolet-D'Aboville Gérard, Bretagne (Visa)... 24. Gadat Alain-Lalage François, A.M.C.M. (Sierra-Cosworth).

Le jusqu'au-boutiste



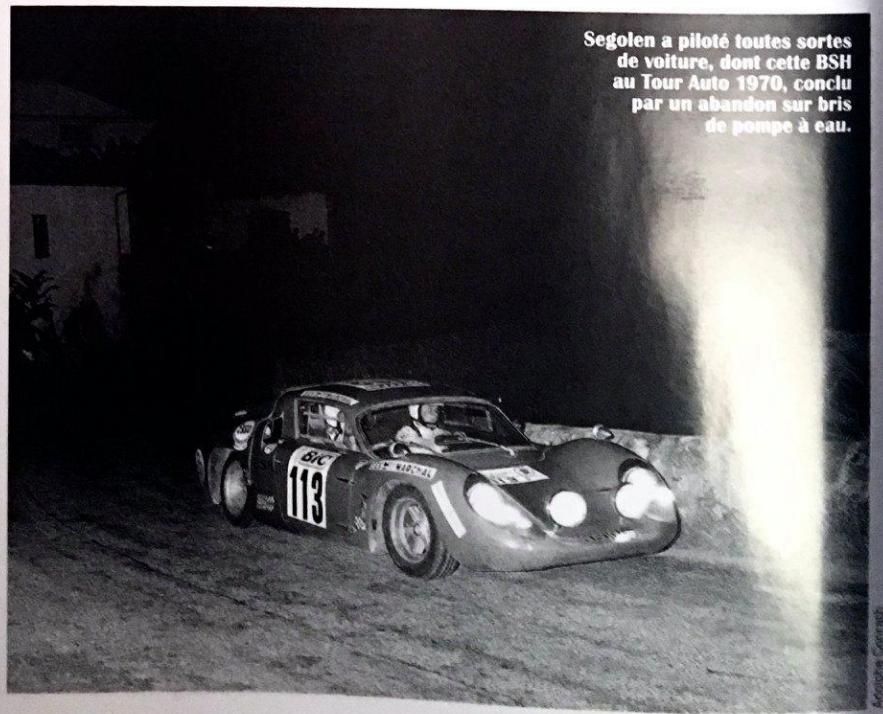
Christophe Lemoin

AVEC PLUS DE 400 COURSES À SON ACTIF DANS TOUTES LES DISCIPLINES, ANDRÉ GAHINET, ALIAS « SEGOLEN » EST, DEPUIS PRÈS DE 60 ANS, UN DES PILOTES FRANÇAIS LES PLUS ÉCLECTIQUES ET LES PLUS ENDURANTS. ALORS QUE SA FIN DE CARRIÈRE APPROCHE, L'HEURE EST VENUE DE FAIRE LE BILAN.

Texte François Hurel

C'est au Club House du Club des Pilotes des 24 Heures du Mans que nous avons rencontré «Segolen», à quelques heures du départ de l'épreuve qui a marqué sa carrière. Si André Gahinet a pris ce pseudonyme issu d'un prénom breton, c'est pour ne pas mélanger son travail avec son activité sportive et en partie parce qu'il y avait déjà un cousin Gahinet célèbre dans la famille : Gilles le navigateur (vainqueur de la Transat en double 1979 avec Eugène Riguidec). «Les gars de mon coin près de La Trinité-sur-mer

Segolen a piloté toutes sortes de voiture, dont cette BSH au Tour Auto 1970, conclu par un abandon sur bris de pompe à eau.



André Gahinet

pratiquaient aussi la voile et pour ne pas faire comme les autres, j'ai opté pour la voiture. J'ai commencé en 1962 comme copilote sur une AC Bristol. J'étais alors étudiant en médecine et mes parents ne voulaient pas que je courre, j'ai pris un pseudo. J'ai ensuite couru sur Dauphine Gordini et 1093 ainsi qu'en 4CV et Simca en rallye, côte, slalom. Je faisais tout ce qui se présentait, principalement des rallyes régionaux en Bretagne, ainsi que le Rallye de l'Ouest, mais ne me demandez pas mes classements... » Après la période Dauphine, André poursuit sur Alpine, commençant avec une 1100 l'année de son mariage, en 1966, avant de conclure avec une 1800 d'emprunt à la Ronde Cévenole. Une 12^e place au Critérium de Touraine 1970 constitue son résultat le plus significatif au volant de ses diverses Berlinettes. Entre-temps, il a aussi engagé une BSH au Tour Auto 70 (abandon sur bris de pompe à eau), puis a disputé des rallyes sur une R8 Gordini qui ne lui a laissé que des souvenirs diffus, hormis un Rallye de l'Ouest 1971 achevé lorsqu'une souche a traversé la route ! En 1972, il achète une R12 Gordini pour disputer la Coupe, se classant 9^e des sélections. Mais faute de temps et d'argent, il retourne vite au rallye : « J'étais éclectique puisque j'étais à la fois médecin anesthésiste et ostréiculteur, ce qui n'était pas facile à concilier avec le pilotage. J'avais dans la tête de disputer des courses mythiques, les grands rallyes et les épreuves de 24 heures. » C'est ainsi que le nom de « Segolen » apparaît au Mans en 1975, au volant d'une Porsche 911 S partagée avec le regretté Jean-Yves Gadal : « Le Mans, c'était la grande épopée, avec une bande de copains. On s'est retrouvés qualifiés grâce au forfait des Ferrari de Chinetti et mon mécano a perdu un bout de doigt en poussant la voiture devant les stands. »

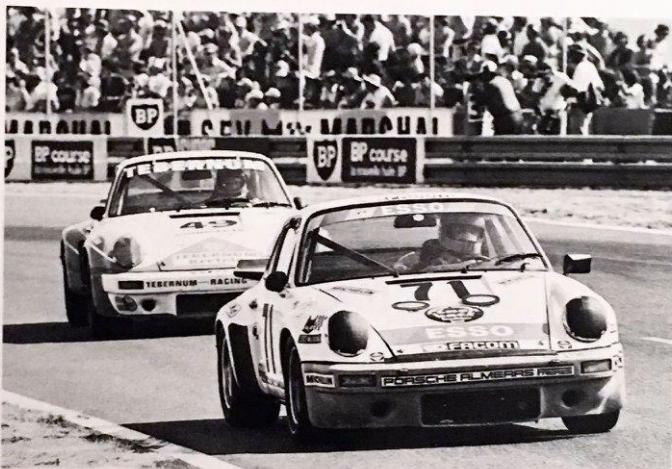
VAINQUEUR AU MANS EN GT

Cette première participation ne va pas plus loin que la 3^e heure, suite à un problème de distribution, mais tout

« Je suis venu au VHC car je suis devenu historique moi-même »

change l'année suivante, où Segolen retrouve Gadal (qui court sous le pseudo de « Ladagi ») et Maurice Ouvière sur une Carrera RS 3 litres dont le moteur a été préparé chez Almérás et dont l'assistance est assurée par Michel Nourry. Tout semble donc réuni pour courir dans de bonnes conditions, mais l'affaire ne se présente pas sous les meilleures auspices en ce samedi caniculaire : « Une demi-heure avant le départ, un commissaire de piste s'est effondré sur le capot de notre voiture, victime d'un AVC. Je l'ai intubé sur place avec une durite de DS, mais je ne suis pas parvenu à le réanimer. Plus tard dans la course, j'ai vu André Haller sortir devant moi et brûler dans sa Datsun. » Heureusement, ces événements tragiques ne présageront pas de la suite des événements : « Nous avons

fait une course régulière, sans aucun souci à part un changement de plaquettes au burin et au marteau, et nous avons remporté le Groupe 4. » En 1977, André manque sa qualification sur la Porsche de Christian Bussi, mais il trouve refuge sur celle de Joël Laplace et Yves Courage, étant contraint à l'abandon à la 15^e heure suite à un bris de cardan. L'année suivante, il retrouve Bussi ainsi que Jean-Claude Briavoine sur une Porsche 930 Turbo : « La boîte a cassé vers 3 heures du matin. Bussi voulait abandonner, mais j'ai continué en passant les vitesses au régime et on a fini la course. » 17^e et dernier classé, Segolen et ses amis sont aussi 2^e du Groupe 4. Après une non qualification en 1981 sur 935, il faudra attendre 1984 pour revoir André au départ des 24 Heures, pour une 5^e et dernière participa-



Le Mans 76 : le jour de gloire avec une victoire inattendue en GT face à des équipes Porsche beaucoup mieux structurées, tels Kremer, Gelo ou Tebernum (au second plan).

Le Mans 78 : Avec Bussi et Briavoine, Segolen se contente cette fois de la 2^e place en Groupe 4, en raison d'ennuis de boîte.



RENCONTRE « Segolen »

Un beau Monte-Carlo en 1978, sur Porsche Carrera, pour notre « Finlandais Breton ».

Au Touraine 1985, Segolen n'amuse pas le terrain sur la R5 Turbo des concessionnaires bretons, préparée au garage Guillou de Quimperlé.

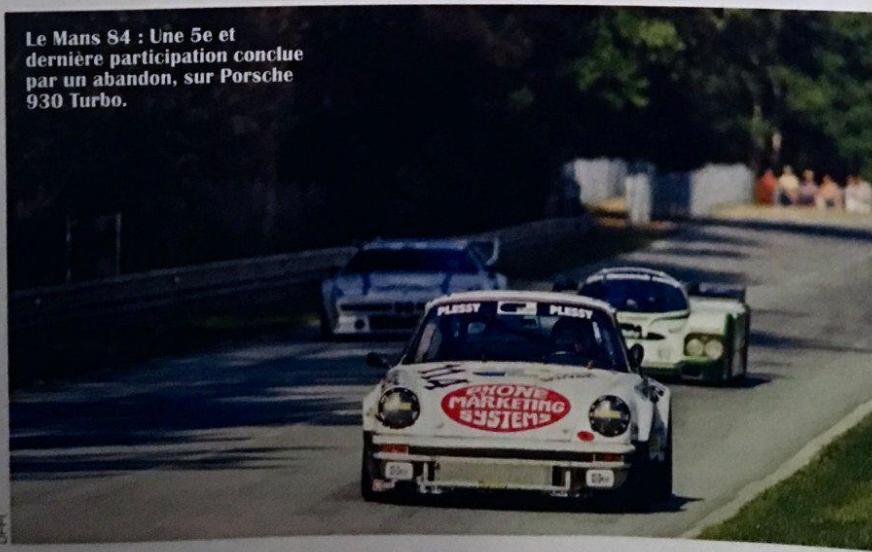


Jean Claude Lamotte/Archives Echappement



Jean-Luc Taillefer/Archives Echappement

Le Mans 84 : Une 5e et dernière participation conclue par un abandon, sur Porsche 930 Turbo.

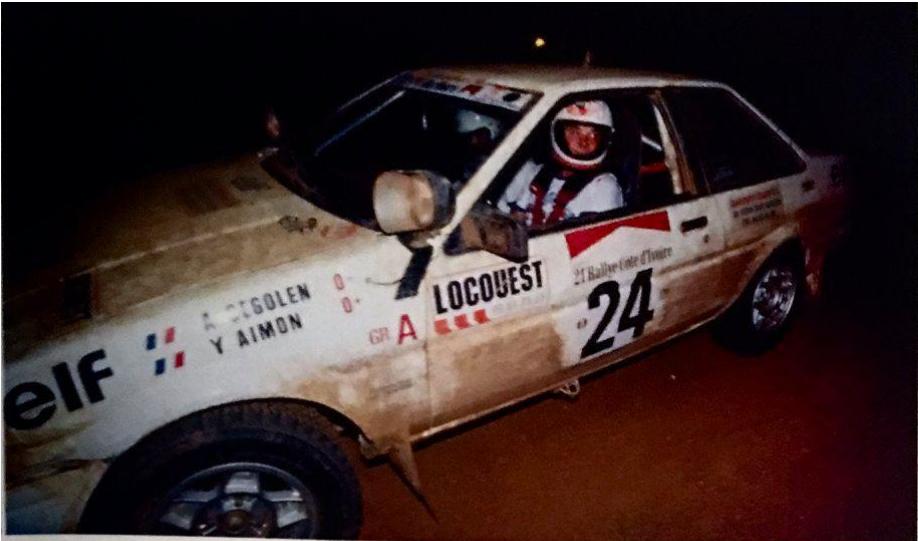


68
Echappement

pation : « Un pneu a éclaté dans les Hunaudières à 290 km/h... ça fait drôle ! Je suis parvenu à me dépanner à l'aide d'un cric de 4L qui se trouvait dans la voiture. » Ce qui ne sera pas suffisant, le moteur rendant l'âme à la 6^e heure. Son retour au Mans se fera via Le Mans Classic : « Cela m'a permis de découvrir le circuit actuel qui n'a plus rien à voir avec ce que j'ai connu. Je préfère l'ancienne version, bien sûr. »

LE NÜRBURGRING, JUGE DE PAIX

L'attrait de notre Morbihannais pour l'Endurance ne se limite pas au Mans puisqu'il a tenté sa chance aux 24 H de Daytona, pilotant aux essais ou en course les voitures les plus diverses (Porsche 914/6, Mustang, Corvette, Pantera, Oldsmobile) sans parvenir à terminer : « J'ai disputé cette course car c'était près de la Guadeloupe, où je me suis installé en 1973. Je suis ensuite revenu vivre à Paris une quinzaine d'années avant de retourner aux Antilles. » Plusieurs participations aux 24 H du Nürburgring et de Spa figurent aussi à son palmarès : « Les 24 H du Nürburgring sont ma course préférée car qui n'a pas connu le Ring n'est pas un pilote. C'est comme un rallye de longue durée et l'erreur ne pardonne pas. C'est en fait la synthèse du circuit et du rallye, avec des conditions météo souvent difficiles. Ça me convient car je suis un pilote d'endurance, pas de vitesse. » André a disputé cette épreuve sur Peugeot 206 CC, Honda Integra et Porche 993 Cup. Il a également connu les 24 H de Spa sur l'ancien et le nouveau circuit, sur Audi 80, Opel Commodore et Porsche 911. « Comme Le Mans, Spa dépend beaucoup de la voiture mais que le Nürburgring laisse plus de place au pilote. J'y ai couru pour la première fois sur une Audi 80 et ensuite sur Porche, terminant presque à chaque fois. L'année où la course a été arrêtée à 7 heures du matin suite à la mort du Roi, nous étions en tête de la Coupe du Roi. » Plus récemment, Segolen a évolué en 24H Series au volant de diverses Porsche. Il a également disputé de grands rallyes, notamment sur Porsche Carrera : le Tour de Corse et le Monte-Carlo, ainsi que le Tour de France et le Tour de Bretagne avec l'ami Gadal. Il a disputé le RAC sur R12 Gordini et Citroën Visa et s'est illustré au Portugal et surtout au



d'Ivoire, terminant 4^e en 1989 sur une Toyota Corolla après quelques tentatives malheureuses sur Visa. A cela, il faut ajouter quelques victoires au scratch dans des épreuves moins importantes : « J'ai remporté le Point d'Alençon et le Rallye des Vosges sur une Porsche RS 3 litres et celui de La Chevallerais (Côte de Lumières, Ndlr) sur une Visa Groupe B, détaille t-il. J'ai été pilote officiel Citroën Ouest dans le Trophée Visa, de 1982 à 1984. Puis j'ai piloté pendant trois saisons une R5 Turbo ex-Chatriot, préparée par le garage Guillou de Quimperlé sous les couleurs des concessionnaires Renault de l'Ouest, mais mon meilleur résultat en rallye, c'est au Côte d'Ivoire 1989, où nous étions 57 au départ et 7 à l'arrivée. J'ai aussi disputé un beau Monte-Carlo en 1978, année où il y avait beaucoup de neige. Il y avait 25 spéciales et j'ai effectué 25 tête-à-queue, mais après la première spéciale du Parcours de

Classement, j'étais 7 au scratch et tout le monde autour de moi parlait finlandais. Je leur répondais en breton, d'où mon surnom de « Finlandais breton ». »

LE GLAMOUR DE LA R12

Désormais, c'est en Historique qu'il évolue avec diverses montures : « Je cours toujours en rallye ou en côte, sur Porsche, R12 Gordini ou Visa. Avec ma R12, j'ai disputé le Tour Auto et la Corse l'an dernier. Je suis venu au VHC car je suis devenu historique moi-même. Je suis souvent le plus vieux pilote au départ et à 78 ans, je continue pour avoir toujours une raison d'exister. » Segolen a conduit tellement de voitures différentes qu'on ne peut que lui demander lesquelles il a préférées. Sa réponse est assez étonnante. « La Porsche était la plus fiable, mais celle qui attire le plus de regards, c'est la R12 Gordini. Je m'en suis rendu compte l'an dernier au Tour Auto. C'est pour ça que j'ai constitué mon écurie avec mon ancienne Visa Trophy que j'ai rachetée, deux R12 G, une Porsche 993 Cup et une 911 SC. Beaucoup de gens disputent des courses historiques car ils considèrent que le pilotage a moins sa part dans les voitures actuelles. Les pilotes ne savent plus faire le double débrayage mais les voitures ne cassent plus. Je trouve que les boîtes séquentielles devraient être interdites car il n'y a plus de pilotage. Actuellement, les pilotes sont des athlètes alors que nous étions des amateurs éclairés et éclectiques, disputant le Rallycross de Lohéac ou la course de côte de Saint-Gouéno en passant par le Rallye Monte-Carlo et les 24 H du Mans. Je ne suis pas une vedette, j'essaye d'aller au bout et quand j'y arrive, je ne suis pas trop mal placé. Et j'organise tout moi-même. J'ai eu tellement d'embûchements au cours de ma carrière que je sais quoi faire. » Une carrière qui n'est pas encore achevée, après six décennies d'aventures en tous genres : « Je pense encore disputer Le Mans Classic l'an prochain sur une Porsche et ensuite, je continuerai par l'intermédiaire d'autres pilotes que je mettrai dans mes voitures, dont mes mécaniciens. Ce sera un passage de témoin. J'ai eu la possibilité de devenir pilote d'usine chez Chardonnet, mais j'ai hésité car je terminais mes études de médecine, j'étais marié et j'avais des enfants. Ce serait aujourd'hui, je ferai peut-être l'inverse, mais je ne serais peut-être plus là. Je crois que j'ai bien rempli ma vie sans que la vie des autres n'en pâtisse. J'ai eu une épouse très compréhensive... c'était dans le contrat depuis 1966 ! » Encore un domaine où Segolen aura su tenir le cap et jouer l'endurance.



Archives Segolen

« Qui n'a pas connu le Nürburgring n'est pas un pilote. C'est la synthèse du circuit et du rallye »

4^e au Côte d'Ivoire 1989 sur Toyota Corolla : un souvenir marquant dans une carrière aux mille facettes.

TRAJECTOIRE

Né le 12 octobre 1942 à Locoal-Mendon (Morbihan).

1962-65 Dauphine Gordini puis 1093, 4CV, Simca.

1966-70 Alpine A110 (BSH au Tour Auto 1970).

1971 Rallyes sur R8 Gordini.

1972 Coupe R12 Gordini.

1972-75 Rallyes sur R12 Gordini.

1976 4^e Tour Auto, 11^e Giro d'Italia sur Porsche Carrera, avec « Ladagi ».

1977 1^{er} Ronde du Point d'Alençon, 4^e Armor sur Porsche Carrera.

1978 1^{er} Rallye des Vosges, 28^e Monte-Carlo (avec Bussi) sur Porsche Carrera.

1979 4^e Rallye Côte Fleurie sur Porsche 911 SC.

1981 4^e Rallye d'Armor sur Porsche 911 SC.

1983 1^{er} Rallye de la Côte de Lumière sur Citroën Visa.

1984-85 Renault 5 Turbo.

1989 4^e Côte d'Ivoire sur Toyota Corolla. Nombreuses courses de 24 Heures (Le Mans, Spa, Nürburgring, Barcelone, Jarama, Valencia, Paul Ricard, Magny-Cours).

VHC sur R12 Gordini, Citroën Visa, Porsche.

Segolen au Mans

1975 Porsche 911 S n°83 (J.Y. Gadal) Ab.

1976 Porsche Carrera RS n°71 (Ouvrière-J.Y. Gadal) 12^e (1^{er} Gr. 4).

1977 Porsche Carrera RS n°63 (Laplace-Courage) Ab. (N.Q. Sur Porsche RS n°66).

1978 Porsche 930 Turbo n°62 (Bussi-Briavoine) 17^e (2^{er} Gr. 4).

1981 Porsche 935 n°62 (Guérin-Bussi) N.Q.

1984 Porsche 930 Turbo n°114 (Latesté-Bienvault) Ab.



Foto: Sébastien Willems

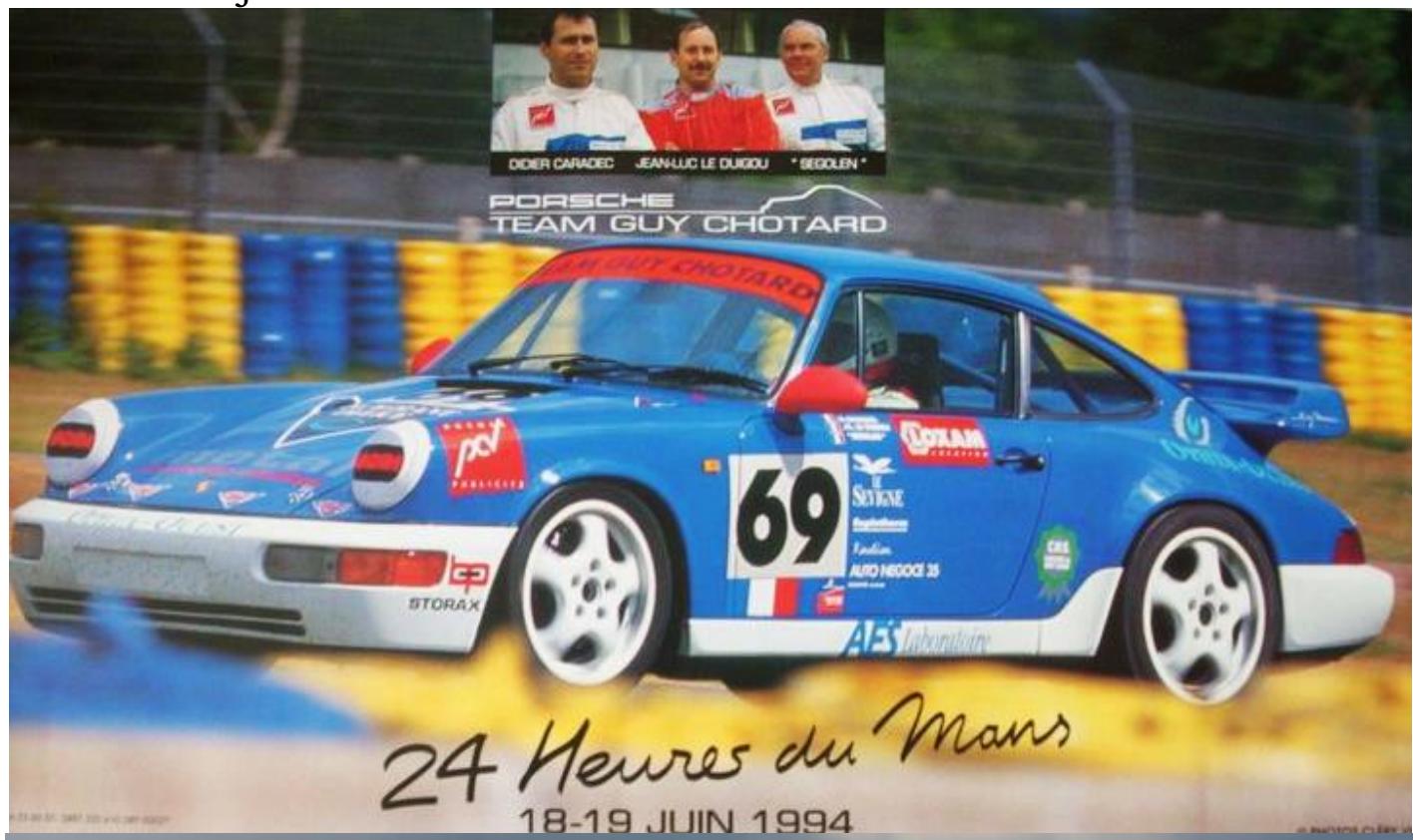
La R12 Gordini (ici au Tour Auto 2018) est une des préférées de Segolen... et du public.

Echappement Classic

rallyeloireatlantique.e-monsite.com

Pour finir, un mot sur le site RallyeLoireAtlantique :

Maintenant je le connais.



Merci à Dédé SEGOLEN pour l'interview.
Interview réalisé le 21 Juillet 2021.



rallyeloireatlantique.e-monsite.com