

B. Latrille : un fleuret en or



Médaille d'argent en 1976, médaille de bronze en 1977, la jolie Brigitte Latrille a enfin obtenu la consécration parmi les moins de vingt ans. Et l'or lui va si bien. Il était d'ailleurs temps, car Brigitte ne

sera plus junior l'année prochaine. Madrid était son dernier rendez-vous avec les Championnats du monde juniors. Elle ne l'a pas manqué. (Page 9)

Nicolas insatiable : après Monte-Carlo, le Safari !



NAIROBI. — Ce premier trimestre 1978 est placé sous le signe de Jean-Pierre Nicolas qui vient de remporter, à deux mois d'intervalle, deux des plus importantes épreuves routières : le Rallye Monte-Carlo et le Safari Rally. Nicolas est le premier Français à gagner cette épreuve africaine ; il est surtout le seul à avoir réussi le doublé la même année et le quatrième étranger à l'emporter en terre

africaine. Il a apporté hier à Peugeot sa sixième victoire depuis 1963, ce qui constitue un record. On voit ici un passage de la voiture du vainqueur, ce qui donne une idée des difficultés rencontrées tout au long des 5.000 km de l'épreuve. (Page 12)

(Photo D.P.P.I.)

● ATHLETISME

LE DEMI-FOND SORT DU TROU

Le succès de Glasgow confirme le renouveau du demi-fond français. « Il devrait rapidement retrouver sa place parmi l'élite mondiale », dit Stephan, l'entraîneur national.

(Page 10)

● BATEAUX

MAURY PAS MORT

Serge Maury n'est pas fini. Il a troqué son Finn contre un Soling avec lequel il est en train de démontrer à la Semaine d'Hyères qu'il n'a rien perdu de ses talents de barreur.

(Page 11)

● GOLF

DE LORENZI COMME LACOSTE

En remportant la Coupe Esmond, Marie-Laure De Lorenzi a fait à Saint-Cloud la preuve de sa grande valeur. A dix-sept ans, elle marche déjà sur les traces de Catherine Lacoste et d'Anne-Marie Palli. Une future grande championne.

(Page 5)

● NATATION

EN ATTENDANT L'ETE

Pas de grandes performances au meeting de Leeds, mais tout de même deux Françaises sur le podium du 100 m brasse : A. De Susini et Catherine Poirot. Ce qui leur laisse espérer quelques bonnes places pour l'été.

(Page 5)

le 31 mars...



(et tous les Vendredi.)

SAFARI RALLY

NAIROBI. — Jean-Pierre Nicolas (à gauche) et son coéquipier Jean-Claude Lefebvre, avant le départ, pendant les reconnaissances. Hier à l'arrivée ils n'étaient tout de même pas aussi frais. (Photo DPPI)



Nicolas (Peugeot 504 V6) a réussi le doublé historique

De notre envoyé spécial Francis RESTE

NAIROBI. — Trois étapes composaient le menu du 26^e Safari, et trois marques partaient avec les faveurs du pronostic. La première boucle revint à Porsche et à Waldegaard, qui affirmèrent une supériorité totale sur tous les autres équipages. La deuxième fut à l'avantage de Datsun dont deux voitures, celles d'Aaltonen et Kallstrom, étaient pratiquement classées ex aequo à la première place. La troisième enfin, la bonne, s'appela Peugeot et Jean-Pierre Nicolas.

Deux mois exactement après sa victoire au Rallye Monte-Carlo, le Marseillais réussit donc un doublé historique que personne avant lui n'avait pu réaliser. Ove Andersson, le premier, puis Bjorn Waldegaard ont bien eux aussi remporté ces deux épreuves clé du Championnat du monde, mais jamais la même année.

Jean-Pierre est en outre le quatrième pilote étranger à s'imposer au Kenya en vingt-six ans de Safaris, après Hannu Mikkola (72), Ove Andersson (75) et Bjorn Waldegaard l'an dernier. Et si l'on est amateur de statistiques, on retiendra également qu'il est bien sûr le premier Français à gagner cette épreuve, sur une voiture française de surcroît. Avec le succès de Nicolas, Peugeot redevient donc cette année le recordman de victoires au Safari : six depuis 1963.

Nicolas-Lefebvre firent pourtant, en vue de l'arri-

vée, tout perdre en l'espace de quelques secondes. Il ne restait que deux contrôles horaires à franchir, sur la route nationale. L'avance des deux hommes sur leur suivant immédiat, Vic Preston, était confortable : 37 minutes, il ne pouvait plus rien leur arriver. Si pourtant : une voiture qui déboîte soudain devant le museau du V6, le choc inévitable...

L'avant de la Peugeot est très endommagé, le radiateur a reculé jusqu'à la pompe à eau. Heureusement, l'assistance est à 100 mètres. Trois coups de marteau par-ci, un tour de clé par-là. Contact : le V6 repart aussitôt. Jean-Pierre fonce vers Nairobi, qu'il rejoint sans plus de problème : la température d'eau n'a même pas dépassé 80 degrés et pourtant, sur le portique d'arrivée, la chaleur est accablante. Jean-Pierre et Jean-Claude ne la ressentent plus : c'est tout à l'heure qu'il a fait chaud pour eux.

Pour gagner le Safari, il fallait comme toujours avoir une certaine dose de réussite avec soi. Cette année, Jean-Pierre Nicolas avec son incroyable mésaventure de dernière heure, l'a bien montré. Mais tout au long de l'épreuve, il a su se frayer un chemin sans problème là où les autres trébuchaient. Les paroles de Jean Todt avant le départ nous reviennent alors en mémoire : « Gagnera celui qui aura le moins d'ennuis. » Hier en début d'après-midi, on connaissait le nom de l'élu : Nicolas.

Coup dur pour les Datsun

Nous avons laissé lundi les concurrents dans les premiers kilomètres de la troisième étape. Kallstrom menait alors, avec une minute de bénéfice sur Aaltonen et quatorze minutes sur Preston et Nicolas ex aequo, devant Waldegaard et Makinen.

Aaltonen avait laissé le commandement à son camarade d'écurie pour six minutes perdues lorsque sa Datsun était restée à cheval sur des rochers. Les Datsun essayaient leur premier revers, puisque dans le même secteur, Mehta se retirait, moteur cassé. Mais elles tenaient encore bon au commandement, et Aaltonen réussissait même à rattraper son équipier.

Le principal intérêt de la course était alors de suivre la remontée conjuguée de Preston et Nicolas sur les leaders, et celle, plus en retrait mais encore plus spec-

taculaire, de Waldegaard, l'homme de ce début de troisième étape. En l'espace de sept contrôles horaires, le Suédois reprenait en effet 13 minutes aux leaders. Mais à Elmentaita, c'en était fini de ses espoirs de retrouver le commandement : un demi arbre de transmission cassé le rejetait à 1 h 22'.

Les espoirs de Porsche reposaient dès lors sur la seule voiture de Vic Preston, qui faisait jeu égal avec Nicolas, le mano à mano des deux hommes les rapprochant légèrement du tandem de tête. De 19' leur retard avait fondu à 14' puis à 13'.

Mais ce n'était plus deux Datsun que pourchassaient la Peugeot et la Porsche, mais une seule : la Violet de Kallstrom. Aaltonen avait rétrogradé à la quatrième place, à la suite d'un accrochage au cœur de la nuit avec un camion qui ne lui avait pas laissé le passage. Le temps de retirer la Datsun du fossé, et treize minutes s'étaient écoulées...

Au Ch 60 de Molon, le classement était alors le suivant : 1. Kallstrom ; 2. Preston et Nicolas à 13' ; 4. Aaltonen à 17' ; 5. Waldegaard à 1 h 23' ; 6. Lampinen ; 7. Zasada, etc.

On remarque que Timo Makinen ne figurait plus parmi les hommes de tête. Il était arrêté quelque part dans la nature, amortisseur et demi-arbre de roue cassés. La voiture d'assistance qui devait le dépanner n'arriva que longtemps après sa mésaventure, et la réparation ne put être effectuée, si bien que Makinen et Todt, qui avaient perdu 7 heures, étaient hors délais. Peugeot ne gagnerait pas le prix par équipe. Pour Lampinen, les malheurs semblaient terminés, le problème de carburation ayant enfin été résolu.

Seul des trois coupés V6, celui de Nicolas et Lefebvre était exempt d'ennuis : seulement quelques inquiétudes du côté des amortisseurs. Pour Jean-Pierre, la consigne était maintenant d'attaquer à fond. Il se lançait seul à la poursuite de Kallstrom et de son infatigable Datsun car Vic Preston avait perdu le contact avec les Français.

Comme Bjorn Waldegaard, le Kenyan avait cassé un demi-arbre de transmission, nouvelle épidémie qui prenait la suite de celle ayant atteint les amortisseurs. De 13' au CH 59, le retard de Nicolas passait à 12' au CH 61, puis à 10' enfin au CH 62 de Coheccio. 700 km avaient alors été couverts, soit pratiquement 50 % de

cette dernière et passionnante boucle. Ce n'était plus le Safari-Rally, mais bien le Grand Prix du Kenya.

Un contrôle plus loin, le retard de Jean-Pierre était remonté à 11'. L'entreprise semblait difficile. D'ailleurs, après l'arrivée, le Marseillais nous confiait : « A ce moment, je n'y croyais pas. Je ne pensais pas pouvoir reprendre 11 minutes à Harry. Dans les bourbiers je ne pouvais pas utiliser toute la puissance du coupé. Sa Datsun était terriblement efficace. Il n'était pas à ma portée. »

La pression de Jean-Pierre était pourtant suffisante pour donner des sueurs froides à Kallstrom, sans cesse contraint à attaquer. Mais le Suédois est costaud et son expérience de ce genre d'épreuve est celle d'un vieux renard. Alors, seul un problème pouvait le remettre à portée de tir de Nicolas. Il ne tarda pas à survenir. Entre les contrôles d'Isiolo (64) et Meru (65) alors que les premières voitures redescendaient déjà vers Nairobi, en contournant les formidables reliefs du mont Kenya, Kallstrom arrachait un bras de suspension, et le différentiel suivait : c'était l'abandon.

Nicolas prenait la tête du Safari, avec une avance très mince sur Aaltonen qui faisait le forcing derrière lui après sa mésaventure : 9 minutes seulement. Preston et sa Porsche étaient moins dangereux, accusant un retard de 30 minutes. Waldegaard, Lampinen et Zasada, ce dernier sur la seule Mercedes rescapée n'avait plus qu'un seul objectif : terminer.

Aaltonen malchanceux

Au contrôle 68 d'Embu, plus de 400 km difficiles séparaient encore Nicolas et Peugeot de la terre promise. Et l'écart avec Aaltonen diminuait : 8', puis 6', deux contrôles plus loin à Nyeri. Mais ces deux minutes perdues s'expliquaient : en traversant une rivière, l'eau avait pénétré sous le capot de la 504, dont le moteur ne tournait plus que sur cinq cylindres durant plusieurs kilomètres. Désormais, le moindre petit problème aurait son importance, après 4.500 km de course. A la troisième place, Preston perdait encore plus nettement le contact : il était resté plusieurs minutes prisonnier de la boue.

A 300 km de Nairobi, Nicolas pouvait enfin respirer un peu : Aaltonen avait eu des ennuis avec son boîtier

de direction et se retrouvait à 12 minutes. La cause semblait entendue, d'autant plus que dès lors l'écart allait augmenter.

C'était alors l'un des derniers coups de théâtre, le pont arrière de la Datsun d'Aaltonen devait être changé à la dernière assistance, peu avant le CH 73 de Mathatani. L'opération était effectuée en un temps record, environ trente-cinq minutes. C'était suffisant cependant pour permettre à Vic Preston de s'emparer de la place de dauphin derrière Nicolas, Aaltonen rétrogradant en troisième position.

Derrière Waldegaard, Lampinen complétait le succès Peugeot à la cinquième place devant la Mercedes de Zasada qui avait effectué cette dernière boucle au ralenti, terminant à 7 heures 12' de Nicolas. Les responsables de la firme allemande auraient sans doute porté la Mercedes bien fatiguée à bout de bras si cela avait été nécessaire.

Dix équipages en avaient terminé hier soir vers 17 heures avec le 26^e Safari et on en attendait en tout 16 à l'arrivée. Une proportion plus importante que ces dernières années due au temps beau et chaud au cours des deuxième et troisième étapes.

Classement général officieux : 1. Nicolas-Lefebvre (Peugeot 504 coupé V6), 498 pts soit 8 h 18' de pénalisation ; 2. Preston Jr-Lyall (Porsche 991 SC), à 37' ; 3. Aaltonen-Drews (Datsun 160 JPA 10), à 52' ; 4. Waldegaard-Thorszelius (Porsche 911 SC), à 1 h 30' ; 5. Lampinen-Liddon (Peugeot 504 coupé V6), à 5 h 19' ; 6. Zasada-Krupa (Mercedes 280 E), à 7 h 12' ; 7. Hellier-Shah (Datsun Violet Berlina), à 10 h 8' ; 8. Tundo-Haworth (Ford Escort RS 1800), à 10 h 36' ; 9. Shah-Eisa (Datsun Violet) ; 10. Reudin-Ender (Mitsubishi Colt).

Davinder : jambe cassée

NAIROBI. — Davinder Singh, le pilote de l'Opel Kadett accidentée dans la deuxième étape, a finalement été moins touché que ne le laissaient entendre les bulletins d'information : il souffrait seulement d'une jambe cassée.

Le prix par équipes n'a pas été attribué cette année aucune écurie n'ayant ramené trois voitures à l'arrivée.

Popineau : « C'était le moteur ». L'abandon de l'équipage français Popineau-Decorps (Citroën CX) à la fin de la première étape a été dû à la rupture du moteur (segmentation), un mal dont les prémices étaient déjà apparues sur la ligne de départ... — F. R.

Thruxton Formule 2

Giacomelli malgré le retour de Surer

THRUXTON. — Pas de surprise quant au résultat de la première épreuve du Championnat d'Europe de F 2 : cinq March 782 BMW enlèvent les cinq premières places. Bruno Giacomelli, le prétendant numéro 1 au titre européen en tête. Pourtant, à l'arrivée, le jeune Italien avait :

« C'est une des courses les plus difficiles que j'aie jamais disputées. Mon pneu arrière gauche se désintégra petit à petit et la voiture devenait de plus en plus instable. À Thruxton, en effet, la vitesse est élevée et les virages sont très serrés. »

● THRUXTON. — Première manche du Championnat d'Europe de Formule 2 : 55 tours de 3 km 800 soit 209 km. Temps venteux et frais devenant progressivement plus beau. 29 pilotes au départ, 18 classés.

● LE FILM DE LA COURSE. — Premier tour : accrochage dans le virage Cobb : Mass touche Hoffmann qui propulse De Angelis hors de la piste. Hoffmann et De Angelis abandonnent. Mass continue, capot avant mal fixé.

Rosberg, qui avait pris un départ canon, est retardé dans un léger accident avec Bridenbach ainsi que Dallest qui était bien parti et qui, pratiquement arrêté, repart en deuxième tour.

Treizième tour : arrêt de Ribeiro qui change un pneu ; arrêt de Henton qui repart plusieurs tours plus tard. Nouvel arrêt de Dallest dont le moteur ratatouille.

Vingt et unième tour : arrêt de Perkins qui repart.

Vingt-deuxième tour : Mass perd son capot avant ; il s'arrête deux tours plus tard pour en monter un nouveau.

Mi-course (vingt-sept tours) : 1. (détaché) Giacomelli ; 2. Dougall ; 3. (plus loin) Colombo, Jarier, Surer ; 6. Winkelhock et Cheever (ensemble) ; 8. Daly ; 9. Ghinami ; 10. Gabbiani et Le ; 11. T. ; 12. ; 13. ; 14. ; 15. ; 16. ; 17. ; 18. ; 19. ; 20. ; 21. ; 22. ; 23. ; 24. ; 25. ; 26. ; 27. ; 28. ; 29. ; 30. ; 31. ; 32. ; 33. ; 34. ; 35. ; 36. ; 37. ; 38. ; 39. ; 40. ; 41. ; 42. ; 43. ; 44. ; 45. ; 46. ; 47. ; 48. ; 49. ; 50. ; 51. ; 52. ; 53. ; 54. ; 55.

Quarante-septième tour : Surer passe Dougall. Quarante-neuvième tour : Colombo, dont le moteur ratatouille, perd de plus en plus de terrain.

● CLASSEMENT : 1. Giacomelli (March 782 BMW), 1 h 6' 13" 77 (moy. : 188.920 km/h) ; 2. Surer (March 782 BMW), 1 h 6' 17" 12 ; 3. Dougall (March 782 BMW), 1 h 6' 24" 66 ; 4. Cheever (March 782 BMW), 1 h 6' 25" 37 ; 5. Winkelhock (March 782 BMW), 1 h 6' 30" 70 ; 6. Daly (Chevron B 42 Hart), 1 h 6' 57" 57 ; 7. Gabbiani (Chevron B 42 Ferrari), 1 h 7' 25" 02 ; 8. Ghinami (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 9. Jarier (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 10. Le (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 11. T. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 12. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 13. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 14. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 15. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 16. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 17. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 18. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 19. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 20. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 21. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 22. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 23. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 24. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 25. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 26. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 27. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 28. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 29. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 30. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 31. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 32. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 33. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 34. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 35. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 36. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 37. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 38. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 39. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 40. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 41. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 42. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 43. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 44. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 45. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 46. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 47. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 48. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 49. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 50. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 51. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 52. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 53. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 54. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02 ; 55. (March 782 BMW), 1 h 7' 34" 02.

trente-deuxième tour il abandonnait, joint de culasse claqué suite à la surchauffe du moteur. Colombo et Surer se retrouvaient donc en tête à tête, tandis que, ques tours plus tard, Cheever réussissait à passer Winkelhock.

Presque aussitôt nouveau rebondissement : Surer passait Colombo dont le moteur commençait à fumer et qui fut distancé par Surer puis rejoint par Cheever et Winkelhock, puis dépassé par eux. Après avoir passé Colombo, Surer a été rattrapé de Dougall et après un tour de plus, Surer a été dépassé par Cheever et Winkelhock.

4 Heures de Monza

Une formalité pour Finotto-Facetti (BMW-CSL)

Correspondance spéciale Bob CONSTANDUROS

MONZA. — Du début des essais jusqu'au drapeau à damiers, on savait qui allait gagner les Quatre Heures de Monza, deuxième manche du Championnat d'Europe voitures de tourisme.

Carlo Facetti et Martino Finotto ont été les plus rapides aux essais, et la BMW CSL verte est restée en tête du départ jusqu'à la fin. Ils ont été plus rapides, avec une différence de 2" 70/100 aux essais et, à la fin des quatre heures, ils avaient six tours d'avance.

cetti. Le classement semblait devoir rester inchangé.

Mais, alors qu'il restait vingt minutes de course, l'Escort n'arrivait pas, embrayage cassé. C'est la BMW 320 I préparée par Eggenberger qui devenait seconde après des problèmes aux essais, celle des Allemands Kurt Koenig et Heinz Weltrowski.

Pour l'équipe AMG, avec la Mercedes 450 SLC, c'est un bon début. Il y a eu des problèmes avec les freins et aussi avec le différentiel, mais, pilotés par Hans Heyer et Clemens Schickentanz, la voiture allemande a tenu bon.

Rajd Safari

Nicolas (Peugeot 504 V6) i jego historyczny dublet

Specjalny wysłannik dziennika l'Equipe - Francis RESTE. Wtorek 28 marca 1978.

NAIROBI – Dwudziesty szósty Rajd Safari składał się z trzech etapów i startowały w nim trzy dobrze rokujące marki samochodów. Pierwsza pętla przypadła Waldegaardowi jadącemu Porsche, który zdobył całkowitą przewagę nad konkurentami. Druga okazała się pomyślna dla dwóch Datsunów – Aaltonena i Kallstroma, które zajęły ex aequo pierwszą pozycję. Natomiast trzeci etap, ten właściwy, należał do Peugeota i Jean-Pierre'a Nicolasa.

Dokładnie dwa miesiące po zwycięstwie w Rajdzie Monte Carlo marsylczyk wygrywa po raz drugi – jest to historyczny dublet, nikt przed nim tego nie dokonał. Ove Andersson – jako pierwszy, a następnie Bjorn Waldegaard również wygrali te dwie kluczowe konkurencje Mistrzostw Świata, ale nigdy w tym samym roku.

Jean-Pierre jest też czwartym zagranicznym kierowcą rajdowym, który przez dwadzieścia sześć lat zwyciężył w kenijskim Rajdzie Safari. Przed nim byli Hannu Mikkola (w 1972), Ove Andersson (w 1975) i Bjorn Waldegaard (w zeszłym roku). I jeśli lubimy statystyki, to możemy również zaznaczyć, że jest też pierwszym Francuzem, który wygrał te zawody i to w dodatku francuskim samochodem. Dzięki sukcesowi Nicolasa, Peugeot ponownie stał się rekordzistą zwycięstw w Safari – to już szóste od 1963 roku.

Nieopodal mety Nicolas i Lefebvre o mało nie stracili wszystkiego w kilka sekund. Mieli przed sobą jeszcze tylko dwa punkty kontroli czasu na drodze krajowej. Ich przewaga nad bezpośrednim konkurentem, czyli V. Prestonem, była dobra – 37 minut. Właściwie nic nie mogło się już stać. A jednak - jakiś samochód wyskoczył z nienacka przed maskę V6 i kolizja była nieunikniona.

Przód Peugeota został bardzo uszkodzony, chłodnica wgnieciona w pompę wodną. Na szczęście stało się to jakieś 100 metrów od serwisu. Trzy uderzenia młotkiem, parę ruchów kluczem i problem został rozwiązany. V6 mogło ruszać dalej. Jean-Pierre pognał w kierunku Nairobi, gdzie dotarł już bez przeszkód. Temperatura wody nie przekroczyła nawet 80 stopni, natomiast na mecie upał był nieznośny. Ale Jean-Pierre i Jean-Claude go nie odczuwali, im było gorąco parę chwil wcześniej.

Jak zawsze, aby wygrać Safari, trzeba było mieć łut szczęścia. Jean-Pierre Nicolas udowodnił to w tym roku swoim nieprzewidzianym wypadkiem w ostatniej chwili przed metą. Natomiast przez pozostałą część drogi bez problemu pokonywał trasę tam, gdzie jego konkurenci napotykali przeszkody. Dobrze ujął to Jean Todt przed startem: „Wygra ten, który napotka najmniej kłopotów.” Wczoraj wczesnym popołudniem poznaliśmy nazwisko wybrańca – Nicolas.

Mocny cios dla Datsunów

Zostawiliśmy konkurentów w poniedziałek na pierwszych kilometrach trzeciego etapu. Prowadził wtedy Kallstrom z minutą przewagi nad Aaltonenem i czternastoma minutami nad Prestonem i Nicolasem ex aequo, za którymi znajdowali się Waldegaard i Makinen.

Aaltonen oddał prowadzeniem koledze ze stajni (Datsuna) tracąc sześć minut, gdy jego auto zawiesiło się na skałach. Datsuny poniosły swoją pierwszą porażkę, kiedy z zawodów wycofał się Mehta z zepsutym silnikiem. Ale jeszcze dobrze się trzymały i Aaltonenowi udało się nawet dogonić kolegę z zespołu.

Głównym celem pościgu stało się dogonienie wychodzących na prowadzenie Prestona i Nicolasa, a także, trochę więcej opóźnionego, ale bardzo mocnego Waldegaarda – lidera początku tego trzeciego etapu. Na przestrzeni siedmiu punktów kontroli czasu Szwed skrócił dystans do liderów o 13 minut. Ale w Elmentaita jego nadzieje na odzyskanie prowadzenia prysły – stracił 1 godzinę i 22 minuty przez pękniętą półoś napędową. Nadzieje Porsche spoczywały już tylko na Vicu Prestonie, którego samochód - jako jedyny - stawiał czoła Nicolasowi i obaj kierowcy zderzak w zderzak powoli skracali dystans do dwóch liderów. Ich opóźnienie zmniejszyło się z 19 do 14 minut, a następnie do 13.

Ale Peugeot i Porsche nie goniły już dwóch Datsunów Violet, ale jednego – Kallstroma. Aaltonen spadł na czwartą pozycję po tym, jak w środku nocy zahaczył o ciężarówkę, która nie ustąpiła mu drogi. Zanim wyciągnięto Datsuna z rowu minęło trzynaście cennych minut.

Na Punkcie Kontroli Czasu 60 w Molon klasyfikacja była następująca: 1. Kallstrom; 2. Preston i Nicolas z 13'; 4. Aaltonen z 17'; 5. Waldegaard z 1h23; 6. Lampinen; 7. Zasada, itd.

Widać, że Timo Makinen nie znajdował się już w czołówce. Utknął gdzieś na pustkowiu z zepsutymi amortyzatorem i półosią. Auto serwisowe, które miało mu pomóc dojechało po bardzo długim czasie i naprawa okazała się niemożliwa. A więc Makinen i Todt, którzy stracili 7 godzin, byli poza limitem czasu. Peugeot stracił szansę na zwycięstwo drużynowe. Jeśli chodzi o Lampinena, to po rozwiązaniu problemu z gaźnikiem, jego kłopoty wydawały się nareszcie zakończone.

V6 Nicolasa i Lefebvra jako jedyne z trzech nie miało problemów, nie licząc kilku drobiazgów z amortyzatorami. Teraz obowiązywała ich pełna mobilizacja. Jean-Pierre rzucił się samotnie w pościg za Kallstromem i jego niezmordowanym Datsunem - Vic Preston zniknął z oczu Francuzowi.

Kenijczykowi (*na Porsche – BK*), podobnie jak Bjornowi Waldegaardowi, pękła półoś napędowa. Była to kolejna epidemia wśród Porsche, po tej, która dotknęła amortyzatory. 13-minutowe opóźnienie Nicolasa z PKC 59 zmniejszyło się do 12 minut na PKC 61, potem do 10 na PKC 62 w Cocheccio. Za nimi było już 700 km, czyli prawie połowa ostatniej, pasjonującej pętli. To już nie był Rajd Safari, ale Grand Prix Kenii.

Na kolejnym punkcie kontrolnym opóźnienie Jean-Pierre'a powróciło do 11 minut. Przedsięwzięcie wydawało się trudne. Zresztą po rajdzie marsylczyk przyznał nam się: „Wtedy przestałem wierzyć, że się uda. Nie sądziłem, że dam radę odebrać 11 minut Harry'emu. Na bagnach nie mogłem wykorzystać całej mocy mojego Peugeota. Jego Datsun był niesamowicie sprawny. Był poza moim zasięgiem.”

Presja Jean-Pierre'a była jednak na tyle duża, by Kallstrom czuł jego gorący oddech na plecach i musiał stale dociskać gaz. Ale Szwed jest mocnym zawodnikiem i bardzo doświadczonym w takiej walce, więc tylko jakaś awaria mogła go wystawić Nicolasowi. I wkrótce się pojawiła. Między punktami kontroli czasu w Isiolo (64) i w Meru (65), kiedy pierwsze auta już wracały do Nairobi objeżdżając niesamowitą górę Kenia, Kallstrom urwał wahacz tylnego zawieszenia, a zaraz potem cały tylny most. To był dla niego koniec.

Nicolas przejął prowadzenie rajdu z bardzo niewielką przewagą nad Aaltonenem (tylko 9 minut), który cisnął za jego plecami nadrabiając straty po nocnej przygodzie. Preston i

jego Porsche byli mniej niebezpieczni z 30-minutowym opóźnieniem. Waldegaard, Lampinen i Zasada (w ostatnim ocalałym Mercedesie) mieli tylko jeden cel – dojechać.

Pechowy Aaltonen

W punkcie kontrolnym 68 w Embu Nicolasa i Peugeot dzieliło jeszcze ponad 400 trudnych kilometrów od ziemi obiecanej. A dystans z Aaltonenem malał – 8 min., a dwa PKC dalej, w Nyeri, już tylko 6. Strata tych dwóch minut miała swój powód – w trakcie przejazdu przez rzekę **woda dostała się pod maskę** 504 i przez wiele kilometrów silnik pracował tylko na pięciu cylindrach. Teraz, po 4500-km trasie, najmniejszy problem miał znaczenie. Preston, znajdujący się na trzeciej pozycji, coraz bardziej się oddalał – ugrzązł na kilka minut w błocie.

300 km przed Nairobi Nicolas mógł trochę odetchnąć – Aaltonen miał kłopoty z obudową przekładni kierowniczej i stracił 12 minut. Sprawa wydawała się załatwiona, tym bardziej, że od tej chwili odstęp zaczął się zwiększać.

Był to jeden z ostatnich zwrotów akcji. W czasie serwisu, tuż przed PKC 73 w Mathatani, tylny most Datsuna Aaltonena musiał zostać wymieniony. Operacja została wykonana w rekordowym czasie około trzydziestu pięciu minut. Wystarczyło jednak, żeby Vic Preston przejął drugą pozycję tuż za Nicolasem i zrzucił Aaltonena na trzecią.

Za nimi był Waldegaard, a Lampinen dopełniał sukces Peugeota zajmując piąte miejsce, przed Mercedesem Zasady, który przejechał ostatnią pętlę w zwolnionym tempie, kończąc w 7h12 po Nicolasie. *(powód był bardzo prozaiczny. Dookoła Mount Kenia cały czas jechaliśmy w niewiarygodnie rozjeżdżonym przez ciężarówki i auta rajdowe przed nami błocie wąską górską dróżką. Mercedes najcięższy ze wszystkich aut co chwilę stawał. Wyskakiwałem i czasami udało mi się wypchnąć samemu auto, wskoczyć na tylny zderzak i tak dojechać do miejsca gdzie auto mogło mnie dalej wieźć. Raz na takim odcinku pod górę spadłem ze zderzaka w błoto, szczęśliwie Sobek się nie zatrzymał aż do szczytu, a ja biegłem za oddalającym się Mercedesem z kilometr. Biegłem, to wielkie słowo, w błocie do pół łydki. Człapałem. Ale czasami wypychanie auta się nie udawało i trzeba było zakładać łańcuchy lub posługiwać się moją „tajną bronią” przywiezioną z Kanady. Podkładać stalowe drabinki pod tylne koła, po których samochód przesuwiał się do przodu ze ...20 centymetrów. Ale za którymś razem ruszał do przodu. – BK)* Kierownictwo tej niemieckiej firmy pewnie byłoby gotowe donieść wyczerpane auto na własnych rękach, gdyby była taka konieczność.

Dziesięć, z szesnastu oczekiwanych, ekip zakończyło wczoraj koło godziny 17.00 26. Rajd Safari. Był to lepszy wynik niż w poprzednich latach, co miało związek z piękną pogodą panującą w trakcie drugiego i trzeciego etapu.

Oficjalna klasyfikacja generalna:

1. Nicolas – Lefebvre (Peugeot 504 coupe V6), 498 pkt, 8h18;
2. Preston Jr – Lyall (Porsche 991 SC), +37 min.;
3. Aaltonen – Drews (Datsun 160 JPA 10), +52 min.;
4. Waldegaard – Thorszelius (Porsche 911 SC), +1h30min.;
5. Lampinen – Liddon (Peugeot 504 coupe V6), +5h19min.;
6. Zasada – Krupa (Mercedes 280E), +7h12;
7. Hellier – Shah (Datsun Violet Berline), +10h36 min.;
8. Tundo – Haworth (Ford Escort RS 1800), +10h36 min.;
9. Shah – Eisa (Datsun Violet);
10. Reudin – Ender (Mitsubishi Colt).

Davider – złamana noga

NAIROBI – Davinder Singh – kierowca Opla Kadetta, który miał wypadek w trakcie drugiego etapu, odniósł lżejsze obrażenia, niż to podano w pierwszych komunikatach. Ma tylko złamaną nogę.

W tym roku nie przyznano nagrody drużynowej, ponieważ żadna stajnia nie doprowadziła trzech samochodów na metę.

Popineau: „To był silnik”. Francuska ekipa Popineau – Decorps (Citroen CX) odpadła na końcu pierwszego etapu ze względu na awarię silnika (pierścienie tłokowe). Pierwsze zapowiedzi problemu pojawiły się już na starcie. - F. R.

Zdjęcie str. 1:

*NAIROBI – Jean-Pierre Nicolas (z lewej) i jego pilot Jean-Claude Lefebvre na rekonesansie przed rajdem. Wczoraj na mecie nie wyglądali już tak rześko.
(Zdjęcie DPPI)*

Zdjęcie (str. 2)

Nienasycony Nicolas – po Monte-Carlo czas na Safari!

Początek 1978 r. upływa pod znakiem Jean-Pierre’a Nicolasa, który na przestrzeni dwóch miesięcy wygrał dwie najważniejsze imprezy samochodowe – Rajd Monte-Carlo i Rajd Safari. Nicolas jest pierwszym Francuzem, który triumfował w tych afrykańskich zawodach. Jest też przede wszystkim pierwszym kierowcą rajdowym, który zdobył ten dublet tego samego roku i czwartym obcokrajowcem, który wygrał Safari. Wczoraj zapewnił Peugeotowi szóste zwycięstwo od 1963 r. - jest to rekord. Na zdjęciu widać auto zwycięzcy, co daje pojęcie o trudnościach do pokonania na 5000-km trasie rajdu.