

RALLYES : TOUR DE LA RÉUNION

donné car, malgré la belle remontée de Gaud, nous aurions pu gagner. En effet, je ne roulais qu'à 70% des possibilités de la voiture et j'avais encore quelques secondes sous le pied... ».

Sortant de 10 jours de maladie, la fameuse « dingue » locale (une forte fièvre), Pierre Gaud était lui aussi parti prudemment avec sa berlinette 1800, ce qui ne l'empêcha pas de casser un tirant de chasse AR, sur une des pierres en travers de la route. Après avoir réparé, stimulé par son cousin Jean Roland, ils entreprirent une « super » remontée qui leur permit de prendre la tête du rallye au moment où Saby commençait à être retardé par ses ennuis. Remontée pendant laquelle ils signèrent 13 temps scratch d'affilée, puis une autre série de six, et ils s'en allaient vers une victoire méritée quand, sur une liaison, Pierre dut mordre dans le bas-côté afin d'éviter une voiture en face.



M. Wolff, 8^e avec une 104 ZS2, strictement de série.

Apart un choc à une portière, la berlinette n'avait rien en apparence, mais en fait le serpent de la radiateur d'eau s'était des-soudé, et après deux spéciales, toute l'eau s'écoula. Joint de culasse grillé, c'était fini et, à quatre spéciales de l'arrivée, les frères Affejee héritaient de la victoire. Ils avaient eux aussi connu une chaude alerte quand, dans le 1^{er} passage des Radiers (5^e ES), une durite d'eau du chauffage se perça : « On a eu peur car la voiture s'est mise à chauffer, mais le joint de culasse renforcé a tenu et après avoir réparé, remis de l'eau, nous n'avons plus eu de problèmes... ». Par la suite, réguliers mais toujours à la pointe du combat comme en témoignent les sept temps scratch, ils attendirent que l'Alpine de Gaud abandonne, pour enlever leur plus belle victoire : « C'est amusant, mais nous étions persuadés qu'aucune Alpine n'atteindrait l'arrivée cette année... ». Il s'en est fallu de peu...

Belle remontée d'Errani

Son coéquipier malade, victime d'une intoxication alimentaire, Alain Errani fit une grande partie de la 1^{re} étape sans notes, à vue, avec le désagrément d'avoir à ses côtés Patrick qui virait du rouge, au blanc quand ce n'était pas au... vert. Après avoir ingurgité de nombreux cachets, tout rentra dans l'ordre pour la 2^e

A côté de Ragnotti ...

Aventures polonaises

En juillet et août, il n'y a pas de rallyes sur goudron en France, aussi Jean Ragnotti, J. Marc Andrié et toute l'équipe Renault en ont profité pour aller disputer le rallye de Pologne, épreuve du Championnat d'Europe coef. 4 qui pouvait être comptabilisée dans le Championnat de France. Et, en terminant seconds au scratch, ils y ont fait la bonne opération recherchée puisque, avec les 17 points acquis, ils comptent désormais 27 points d'avance sur J.P. Ballet et 29 points sur J.C. Andruet, respectivement 2^e et 3^e du Championnat de France. Mais cette 2^e place en Pologne leur permet d'être également 3^e du Championnat d'Europe (à égalité avec Blomqvist), derrière l'Espagnol Zanini qui a repris la tête et B. Béguin. De là à ce que la fin de saison soit très chargée... En fait, pour Béguin comme pour Ragnotti qui inaugurera la R5 Turbo, tout dépendra du résultat du Tour Auto, véritable finale européenne.

Le rallye de Pologne, c'était un peu notre botte secrète. Au Championnat de France, nous avons droit, parmi les huit meilleurs résultats comptabilisés, à un seul résultat étranger d'une épreuve du Championnat du Monde ou du Championnat d'Europe, coefficient 4, obligatoirement. Or, ces rallyes ne sont pas nombreux et entraînent, pour la plupart, en concurrence avec le calendrier français. Seul le rallye de Pologne, dans la trêve de juillet, tombait parfaitement bien. Depuis le début de la saison, nous trottait dans la tête ce point de règlement qui pouvait avoir son importance dans le cas où nous serions dans la course pour le titre... ce qui s'avéra rapidement être le cas. Aussi, l'opération Pologne fut mise en place assez tôt... dans le plus grand secret, afin de ne pas donner de mauvaises idées à nos rivaux dans le Championnat de France !

Mais notre participation en Pologne présentait d'autres avantages. Renault est, en effet, assez bien implanté dans le Comecom, le marché commun des pays de l'Est. Et sa filiale Renault Sport est particulièrement bien représentée en Bulgarie, Hongrie, Tchécoslovaquie et Pologne par d'excellents pilotes qui participent, sur des R5 Alpine, aux différents Championnats d'un niveau relevé dans la mesure où l'automobile a gardé tout son prestige à l'Est et que chaque constructeur se doit de faire de la compétition. Pratiquement tous les pilotes Renault devaient être au départ du rallye de Pologne, l'un des sommets de leur saison. Aussi était-il intéressant d'épauler leur présence par l'engagement de l'équipe officielle. Patrick Landon qui, avant de devenir responsable du programme rallye, avait mis en place toute l'organisation de Renault en compétition dans les pays socialistes, était parfaitement placé pour apprécier la valeur de cette opération. Ainsi, ce projet prit de plus en plus d'importance à nos yeux. Et lorsque, juste après le rallye d'Antibes, j'ai pris la route avec le « mulet » direction Varsovie, en avance sur Jeannot afin de préparer le terrain et en profiter pour faire un peu de tourisme, j'avais un peu l'impression de partir à l'aventure. Sans doute parce que, ne connaissant pas les pays de l'Est, j'allais tout seul dans l'inconnu.

Le premier contact fut difficile. À la frontière des deux Allemagnes, les formalités ne durèrent pas moins de deux heures avec un accueil pas toujours sympathique. Enfin, en

passant cette fameuse frontière, j'ai réalisé combien l'expression « rideau de fer » n'est pas usurpée : murs épais et relevés par des fils de fer barbelés, surveillés par de hauts miradors où l'on devine les armes brillant à la lumière. On se demande alors comment les hommes ont pu arriver à un tel niveau de séparation et l'on se sent basculer dans un autre monde...

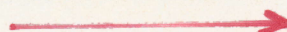
La traversée de l'Allemagne de l'Est s'effectue entièrement sur l'autoroute dans une espèce de corridor d'où l'on ne voit que quelques rares fermes dans d'immenses champs. On ne doit évidemment pas en sortir et même certains parkings sont réservés aux voyageurs en transit vers Berlin ou la Pologne.

Quand on arrive enfin dans celle-ci, après de nouvelles et longues formalités douanières, on se sent revivre. Car, comparative-ment, la Pologne est un pays gai et ce malgré le temps maussade et pluvieux qui ne nous a pas quitté de tout notre séjour. On traverse des villages animés où les enfants vous font de grands signes. Et tout de suite, je remarquais l'admiration que jeunes comme vieux éprouvaient pour la Renault 5 gr. 2 avec ses roues larges et ses phares imposants. Leur curiosité était aimable, ne laissant apparaître aucune jalousie. Pourtant, on est, d'entrée, frappé par le niveau de vie très faible, pas loin d'être misérable. Et, malgré cet écart, on est accueilli comme les leurs.

Autre source d'étonnement, qui me confirma que la Pologne n'est pas un pays de l'Est comme les autres : les automobilistes me faisaient des appels de phares à l'approche des radars (eh oui, il y en a partout...), ce qui était loin d'être le cas en Allemagne de l'Est ! Bien que respectueux envers le socialisme, les Polonais tiennent beaucoup à leur personnalité et donc à une certaine liberté. Extérieurement, ce n'est pas un état policier. Cheveux longs et jeans sont à la mode : l'Occidental se sent en fait peu dépaycé en Pologne ; seulement, il ne doit jamais oublier que pour avoir ces jeans-là, qui viennent des USA, les Polonais y laissent une bonne partie de leur salaire mensuel.

Pour moi, cet accueil du peuple polonais fut d'autant plus chaleureux que j'étais attendu à Varsovie par Krupa. Blazej Krupa est probablement, aujourd'hui, le pilote polonais le plus rapide et, avec le Hongrois Ferjancz, l'un des meilleurs représentants de Renault dans les pays de l'Est. Je dois dire que, sans lui et son coéquipier Piotr Mystkowski, tout aurait été beaucoup plus difficile pour nous. Car, là-bas, chaque achat, réservation ou démarche présente des difficultés. Au barage de la langue, s'ajoutent en effet l'inertie et la paperasserie de l'administration, présente partout. Un des exemples qui nous a le plus gênés : l'absence de cartes détaillées de la région du rallye. Non qu'elles n'existent pas, mais parce qu'elles sont épuisées et que, ni à Varsovie ni dans la région concernée, on ne les trouve en vente. Et il en est souvent de même pour des produits les plus banaux. Il faut donc toujours être prévoyant comme, par exemple, avec l'essence que l'étranger doit acheter avec des coupons dans des stations peu nombreuses et parfois non approvisionnées. Demandez à Béguin et Lenne comme ils ont souffert, eux qui, pendant leurs reconnaissances, ont préféré rester toujours au même hôtel afin d'être sûrs de retrouver un lit, quitte à faire deux cents kilomètres de plus par jour...

Déjà, rien que le fait d'avoir les explications de Krupa nous permit de mieux comprendre. Après avoir mis au point avec lui notre programme de reconnaissances, je consacrai trois jours au tourisme. Ce qui frappe le plus





La photo souvenir avec tous les autres pilotes Renault des pays de l'Est.

en Pologne, c'est que la guerre a laissé beaucoup plus de traces que chez nous. Varsovie en est le meilleur exemple, sinon le symbole. Entièrement détruite maison par maison, les Polonais reconstruisirent aussitôt la très belle vieille ville strictement identique à autrefois, pendant que leurs souvenirs étaient encore très présents. Avant même les hôpitaux et dans la misère de l'après-guerre, ils préférèrent d'abord rebâtir leur prestige culturel. C'est dire le courage de ce peuple qui, ne l'oublions pas, était alors anéanti aux deux tiers... Tout le pays est ainsi marqué par la guerre : les vieilles maisons se reconnaissent parce qu'elles sont criblées de balles, bon nombre de blockaus et camps de concentration sont encore présents, utilisés comme mémoriaux, des ruines subsistent un peu partout... Seule Cracovie, ville historique, a été peu touchée. Heureusement, car elle est splendide avec ses châteaux, places et vieilles ruelles. L'aspect naturel est typique de l'Europe centrale : assez plat et monotone avec ses grandes plaines et gigantesques forêts, surtout à l'intérieur du pays. Mais certaines régions sont magnifiques, comme la côte sur la Baltique, ou la Masurie dans le Nord-Est, avec ses milliers de lacs, ou encore les montagnes du sud, Tatras à l'Est et Haute Silésie à l'Ouest où se déroulait le rallye.

Ce qui nous ramène à notre sujet initial... Ayant moi-même voyagé en avion à l'intérieur du pays, moyen de transport pratique et pas cher pour l'Occidental, je retrouvai Jean Ragnotti à l'aéroport de Varsovie. Dès le lendemain, nous partions avec Krupa et Mystkowski pour Wrocław, cœur du rallye, à 350 km de Varsovie. Nous y rencontrâmes Béguin et Lenne plongés dans leurs difficultés. Mais nous quittâmes rapidement cette grande ville industrielle, après avoir réglé nos problèmes de pneus, jerrycan et autres, pour nous rendre enfin sur les routes du rallye.

Là, avec nos compagnons polonais, nous avons passé une semaine merveilleuse. D'abord, nos rythmes de travail s'associaient parfaitement et les deux voitures se suivaient sans perte de temps. Parfois Krupa nous attendait pour nous laisser faire, une fois de plus, une spéciale qu'il connaissait déjà assez. Il en profitait pour chercher un restaurant, que nous n'aurions jamais trouvé tout seuls, où l'on se régala de soupes régionales. Car le temps était toujours à la pluie et il faisait bon se réchauffer. Nous couchâmes dans des hôtels plus ou moins confortables, mais aussi dans un énorme château, semblant sortir d'un conte de Walt Disney, où nous étions accueillis comme des princes par l'équipe de restauration que connaissaient Krupa et Mystkowski. Ainsi, tout en travaillant, ils nous ont fait découvrir le pays et ses habitants.

Certes, nous parlions anglais entre nous, ce qui gênait surtout Jeannot, mais à la fin de cette semaine, nous avions véritablement de nouveaux amis.

Pour en revenir au rallye lui-même, ils nous avaient aussi indiqué les principales difficultés, nous montrant les endroits où le revêtement était particulièrement glissant et nous prévenant des fantaisies courantes dans l'organisation. Forts de ces reconnaissances et renseignements, nous avons rejoint toute notre équipe arrivée à Wrocław. Essai de la voiture de course, préparation des voitures d'assistance, organisation générale, le travail n'a pas manqué jusqu'au départ. Et là, il faut dire que Marcel Callewaert a fait un boulot considérable. En l'absence de carte précise, il dut faire un véritable road-book pour chaque véhicule d'assistance, indiquant les routes à suivre jusqu'aux différents points...

Mais j'ai bien cru, pendant un moment, que tout ce travail allait être inutile. Car la pluie avait redoublé et, aux vérifications, le bruit courait que le rallye allait être annulé ! Il n'en fut, heureusement, rien. Mais on parlait aussi de modifications de parcours pendant l'épreuve, ce qui aurait pu bouleverser le plan d'assistance. Aussi chacun, et moi le premier, était assez crispé au départ.

En fait, tout se passa remarquablement bien pour nous. C'était un peu l'aventure mais cela l'était pour tout le monde. La pluie et le brouillard rendirent la première nuit très difficile. Les routes étaient incroyablement glissantes. Parfois, des rivières de boue les traversaient. Comme la plupart des spéciales étaient très rapides et bordées d'arbres, c'est certainement le rallye où nous nous sommes fait le plus de « chaleurs ». Les zones de freinage étaient très dangereuses et, bien souvent, on se retrouvait à moitié en dehors de la route sans trop comprendre en traversant d'énormes coulées d'eau qui nous enlevaient toute visibilité ! Inutile de dire que, dans ces conditions, Ragnotti et la Renault 5 faisaient merveille ! L'enthousiasme du très nombreux public était formidable.

On était alors en bagarre avec les deux Alfa Turbo et les deux Porsche de Zanini et Béguin. Ce dernier abandonnait dans les spéciales sur terre où Ragnotti signait les meilleurs temps. Bohne était un peu en retrait, handicapé dans ces conditions par les dimensions impressionnantes de sa Mercedes 450 SLC. Vérini, très brillant en début de course, finissait par sortir de la route, noyant véritablement son Alfa Turbo dans une mare d'eau ! Quant à son coéquipier Pregliasco, il allait se faire la peur de sa vie. Partant dans une spéciale une minute derrière Zanini qui ouvrait la route, il allait trouver devant lui, dans une grande courbe à fond, un arbre énorme écroulé sur la route et la barrant complètement !

Il ne put éviter de le percuter mais les dégâts furent minimes. N'empêche que, partant juste derrière lui, nous avons bien failli, nous aussi, ne pas nous arrêter... Pregliasco était encore tout tremblant à côté de sa voiture ! L'arbre était si gros qu'il fut impossible de le déplacer. La spéciale fut court-circuitée. Et ce ne fut que l'un des incidents qui émaillèrent cette première étape ! Malheureusement, sur la fin, la pluie cessait et nous ne pouvions empêcher Zanini de s'échapper. Les spéciales étaient beaucoup trop rapides pour pouvoir résister à sa Porsche. Nous étions bons seconds devant Pregliasco qui avait été un peu refroidi par son arbre et la Mercedes de Bohne. Il ne nous restait donc plus qu'à assurer dans la 2^e étape, d'autant que le temps avait définitivement tourné au beau et que le moteur de l'Alfa de Pregliasco allait finir par casser. Derrière Bohne, le jeune Tchèque Pavlik, sur Renault 5, finissait par prendre le meilleur sur les Skoda. Trop attardé par des incidents mécaniques, Krupa ne pouvait pas se mêler à cette lutte.

Mais, même en assurant, nous manquions souvent de sortir de la route tant elle était glissante. Il fallait rester méfiants : Jeannot au volant, ainsi que moi envers les contrôleurs dont les erreurs étaient fréquentes. Je ne pus d'ailleurs éviter de me faire piéger, heureusement sans conséquence. La dernière surprise arriva après le rallye. Krupa me réveilla pour me signaler que nous n'étions que huitièmes !... Une réclamation et cinq heures d'attente nous rétablirent à notre deuxième place si précieuse pour le Championnat de France. Malgré cela, je garderai un souvenir fantastique de la Pologne.

J.M. Andrié



Avec Zanini, sérieux concurrent de Béguin au Championnat d'Europe.

Le point dans le Championnat de France

Après l'Antibes, 8^e épreuve du Championnat de France, et en tenant compte du seul résultat à l'étranger possible (Ch. du Monde ou Ch. d'Europe coef. 4), le classement provisoire est le suivant :

1. Jean Ragnotti 116 pts (7 résultats dont Pologne) - 2. J. Pierre Ballet 79 pts (7 dont Mte Carlo) - 3. J. Claude Andrieu 77 pts (4) - 4. Jacques Panielat 63 pts (5) - 5. Bernard Béguin 60 pts (3 dont 4 Régions) - 6. Yves Loubet 45 pts (3) - 7. Alain Cudini 40 pts (3) - 8. Francis Bondil 35 pts (3) - 9. Francis Vincent 26 pts (2) - 10. Pierre Mény 25 pts (3) - Etc...

Prochaines épreuves : Tour Auto (17/21 sept.) - Chataigne (11/12 oct.) et Corse (25/26 oct.).