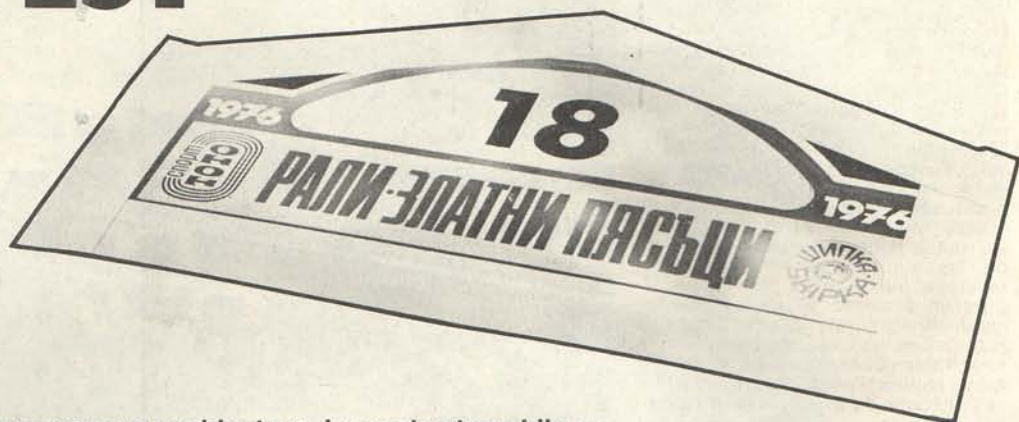


LA COMPETITION A L'EST



Méconnu dans nos pays occidentaux, le sport automobile au-delà du rideau de fer est en pleine évolution et connaît un engouement considérable. Il est rare que les pilotes de l'Est viennent courir dans les grandes épreuves que nous connaissons par chez nous, même si les initiés ont déjà eu l'occasion d'apprécier le talent d'un Jaroszewicz, d'un Tchoubrikov ou d'un Palikovic, dans certains rallyes français. De même, si la firme Est-allemande Wartburg, ou soviétique Moskvitch, ont déjà traversé le rideau de fer pour s'aligner au Monte-Carlo ou au RAC, on ne sait pas grand chose de Skoda, derrière laquelle se cache une formidable organisation, comparable à celle de Fiat ou Renault, par exemple. L'occasion du Rallye des Sables d'Or nous a donné le prétexte de broser le tableau de ce qui se passe... de l'autre côté, là où contrairement à ce que l'on pourrait généralement penser, le sport automobile jouit d'une renommée insoupçonnée.

par Christian Courtel

NON A LA "PUB", OUI A LA TELEVISION

L'absence de toute publicité est certainement la chose qui surprend le plus l'œil de l'observateur occidental. Que ce soit par voies de presse ou dans les lieux publics, la publicité n'existe pas ou si peu... Le sport automobile n'échappe pas à la règle, mais devient de ce fait le principal support promotionnel des constructeurs. En revanche, les retransmissions d'épreuves automobiles sont largement diffusées sur les chaînes de télévision; le prologue du Rallye des Sables d'Or, par exemple, qui consistait en plusieurs séries de vitesse disputées sur un circuit tracé en ville, était retransmis intégralement et en direct sur toutes les chaînes de télévision de Bulgarie, de Hongrie, d'URSS, de Pologne, etc., soient tous les pays concernés par la Coupe d'Europe des pays de l'Est! Ce qui n'empêcha pas cinquante mille spectateurs d'être présents aux abords de ce circuit, pour une course qui ne dura qu'une heure et demie tout au plus. A cela deux explications: le peu de distractions offert à ces gens, mais aussi le fait que l'automobile constitue dans ces pays, un symbole de convoitise, un objet assez peu accessible pour la plu-

part d'entre eux. Le sport automobile devient alors une fête, que ce soit un rallye ou une épreuve en circuit, comme nous l'avait relaté Pierre Dieudonné à l'occasion de la course du championnat d'Europe des tourisms disputée à Brno en Tchécoslovaquie, qui avait réuni quelques deux cent mille spectateurs débordants d'enthousiasme, vénérant les pilotes plus que partout ailleurs, par des manifestations de curiosité et de sympathie.

LES PILOTES D'ETAT

Comment devient-on pilote automobile à l'Est? Il est bien évident que la démocratisation est loin de ce qu'elle est chez nous, et la position sociale des principaux coureurs en vogue y est pour quelque chose. Ainsi Jaroszewicz est le fils du premier ministre polonais, alors que Zapadlo, l'excellent pilote tchèque, n'est autre que l'héritier n° 1 du PDG des automobiles Skoda! Ce sont des cas isolés, mais il est quand même difficile de trouver les fonds nécessaires pour mettre le pied à l'étrier. C'est ainsi que bon nombre d'engagés du rallye des Sables d'Or étaient des privés. A force d'économie, de sacrifices, de débrouillardise aussi, ils alignaient au

départ des voitures d'un autre âge, comme ce concurrent engagé sur une Moskvitch vieille de vingt ans!

Ces conditions, il n'est évidemment pas question d'amortisseurs réglables, de préparation moteur, ni de pneumatiques pluie, sec ou tout-terrain... L'arc-boutant de sécurité réglementaire et les numéros de course peints sur les portières sont les seuls éléments qui différencient une voiture normale d'une voiture de course! Quant à la tenue vestimentaire, elle se limite au seul casque, quand celui-ci n'est pas de hockey sur glace!

Et il y a bien sûr, les "autres", les vedettes, ceux qui conduisent des autos préparées pour la course, et qui sont parfois issus de la catégorie précédente. Ces pilotes ne sont pas d'usine, mais d'état. En effet, chaque pays possède son parc de voitures de courses, qu'il confie ensuite à ses meilleurs conducteurs. Ce sont de véritables entreprises qui emploient un personnel à temps complet, comme cela est le cas dans les pays occidentaux au sein des firmes privées. Par exemple, la Hongrie est représentée par l'écurie Volan, qui dépend directement des transports nationaux; cette écurie possède un atelier de 2500 mètres carrés où quinze personnes entretiennent les dix voitures de l'écurie: une Alpine 1800, deux R 12 Gordini, une R 8 Gordini, une R 17 Gordini, deux Skoda, deux Jigouli et une Moskvitch. Ensuite selon les besoins et la catégorie visée, les voitures sont confiées aux différents pilotes qui composent l'écurie hongroise. A souligner, pour la petite histoire, que cette écurie étrennait au rallye des Sables d'Or, un dispositif de liaison téléphonique entre les voitures de course et d'assistance, système qui a été mis au point en collaboration avec l'armée hongroise.

La coupe des Pays de l'Est

Cette Coupe est en fait un véritable championnat d'Europe de ces pays. Chacune des nations organise son rallye, et cette Coupe est disputée sur sept épreuves. Deux rallyes ont été courus cette année: le rallye Volan, organisé par la Hongrie, et le rallye des Sables d'Or, disputé en Bulgarie. Ce sera

ensuite le rallye de Pologne, qui est en outre qualificatif au championnat d'Europe, puis le rallye Danube (Roumanie), le rallye Tatra en Tchécoslovaquie où les Skoda sont reines et qui n'est pas sans rappeler, paraît-il, le tracé de la Coupe des Alpes. La Coupe s'achèvera par le rallye DDR en Allemagne de l'Est, et le rallye d'hiver russe, qui se déroule dans d'épouvantables conditions climatiques.

Cette Coupe, créée en 1971, récompensait à l'origine le pays vainqueur, mais à partir de 1973, le classement devint individuel ; cette année-là, c'est Topodovskly qui l'emporta, puis ce fut Stawowiak en 75 et enfin Krupa l'an dernier, qui devança le Bulgare Tchoubrikov et Jaroszewicz.

Peu de pilotes occidentaux viennent courir dans ces régions et cela appelle quelques explications. Il faut en effet adopter une conduite très prudente sur les routes, dans les secteurs de liaison, où les autochtones ne sont guère rapides et qui de ce fait, peuvent provoquer un accident. Et c'est justement l'accident qui effraie l'occidental, car les autorités ne badinent pas, bien que cela se soit très nettement assoupli ces dernières années. Enfin, et bien que cela ne soit plus vrai, il y avait aussi le fait qu'un rallye dans les pays de l'est se disputait sur un parcours minimum de 2500-3000 kms sur des routes difficiles. Les rallyes de la Coupe des pays de l'Est ont maintenant une longueur plus raisonnable et l'état du terrain s'est lui aussi nettement amélioré.

RENAULT ET LES PAYS DE L'EST

La régie Renault est sans aucune discussion le constructeur occidental, avec Fiat, qui fait le plus pour la promotion commerciale de ses produits à l'Est. Du fait de l'absence de publicité, Renault joue à fond la carte compétition, et ce, depuis 1968. Ce service assistance des pays importateurs a été créé par Alain Ducharme en 1968 qui a ensuite passé le relais à Hubert Melot ; ce dernier a fait son chemin depuis, et il dirige maintenant un département de recherche à Billancourt où actuellement il travaille sur la mise au point de l'Alpine 310 V6. C'est maintenant Patrick Landon qui s'occupe du service assistance, qu'il a étendu au-delà des pays de l'Est puisqu'il a obtenu de brillants résultats en Turquie, au Koweït, au Liban et même au Canada. Comment s'organise Renault ? Si tel pays a une usine de montage comme Dacia en Roumanie, Renault installe un service compétition, sinon des accords sont passés entre les Automobile-Clubs et les fédérations, qui selon la nature du contrat reçoivent des voitures en prêt, ou les achètent à des tarifs préférentiels.

Renault est ainsi implanté dans chaque pays et les résultats obtenus sont très éloquentes : plus de vingt titres nationaux et trois Coupe des pays de l'Est ! Ceci a d'ailleurs créé une émulation chez certains constructeurs comme Skoda par exemple, qui a mis au point un Coupé de 2 litres de cylindres qui s'avère imbattable.

En Roumanie, la régie est représentée par cinq Dacia groupe I (les Renault roumaines) et huit R 12 Gordini. Ce pays est tout de même un ton en-dessous des autres. En Yougoslavie, l'usine de montage IMV possède son service compétition et engage une R 12 Gordini



Un cadre pittoresque, une ambiance volcanique mais une foule peu disciplinée..



La R17 du hongrois Feriancz, qui a terminé troisième du Rallye des Sables d'Or.



La Trabant, une voiture de l'Allemagne de l'Est qui excelle surtout quand arrive le rallye DDR, disputé dans de difficiles conditions.



Biajez Krupa, la vedette polonaise et son co-équipier Miclowsky.

Magnifiquement préparées, les Skoda se révèlent particulièrement redoutables sur tous les fronts et surtout en circuits.



Verifications sommaires à l'assistance pour cette vieille Moskvitch.

"Jaro" le Polonais vainqueur en Pologne qui vient de reprendre la tête du championnat.





Les dérivés Fiat sont très nombreuses dans les pays de l'Est : ici une Jigouli bulgare devant une BMW et une Skoda.

pour Alex Pusnik ; ce pays est le seul à ne pas participer à l'organisation de la Coupe des pays de l'Est, car la réglementation yougoslave n'admet que les groupe 1 et 2. Néanmoins le championnat national est très disputé, car l'usine Zastava, filiale Fiat, y est fortement représentée et dirigée de main de maître par Ilija Palikovic, qui fut il y a quelques années l'un des plus brillants pilotes de Renault à l'Est.

La situation est différente en Tchécoslovaquie où Renault traite avec l'écurie Dukla Prague, qui est une sorte de Bataillon de Joinville où toutes les disciplines sportives sont représentées. Hubacek en est le pilote numéro 1 et conduit une Alpine 1800 gr. 4, car la R12G et la R17G ne peuvent pas rivaliser avec le coupé Skoda 2 litres, 16 soupapes à boîte Porsche qui développe 180 cv ! L'écurie Dukla Prague est néanmoins très efficace et adopte certaines solutions originales sur la berlinette, qui sont suivies de très près par l'usine de Dieppe. En outre, Renault a vendu deux R17 Gordini à la firme de pneumatiques tchèque, Barum, qui engage un excellent pilote en rallyes et en courses de côtes : Civik.

En Bulgarie, la régie traite avec l'Union des automobilistes bulgares, dont dépend la fédération du sport automobile. Le premier pilote, Tchoubrikov est un vétéran qui marche très fort au volant d'une R17 Gordini. Trois R12G sont régulièrement engagées, une en gr. 2 et deux en gr. 4, mais uniquement pour la Coupe des pays de l'Est, car le championnat national bulgare est exclusivement ouvert aux voitures de production de ces pays.

Comme avec la Bulgarie, Renault traite de la manière avec l'automobile club de Hongrie qui confie les voitures à l'écurie Volan. Le premier pilote en est Attila Feriancz qui pilote principalement une R17 Gordini alors que Kiss, le fils du ministre des transports hongrois, participe au championnat des courses de côtes au volant d'une Alpine 1800.

Enfin, dernier pays qui bénéficie de l'assistance Renault, la Pologne, dont l'automobile club national, PZMOT, est remarquablement organisé. Trois pilotes courent régulièrement sous la bannière jaune et noire : Krupa, qui participe au championnat national des rallyes au volant d'une R12 Gordini et à la Coupe des pays de l'Est sur une R17 Gordini ; Kilzanckik, agent Renault de Varsovie qui a remporté l'an passé le championnat des circuits au volant

d'une R12 Gordini gr. 2, et enfin la nouvelle vedette polonaise. Landsberg qui fait un malheur actuellement avec sa R5 TS "kitée".

La présence de Renault mais aussi de EIF sur tous les fronts est donc bien affirmée, et ce n'est pas le travail qui manque pour Patrick Landon, qui vient parfois épauler Christian Pouchelon, mécanicien hors-pair, qui a une expérience de quatre années sur ce terrain et qui fut l'un des pionniers de ce service.

FORMULES DE PROMOTION EN URSS !

Comme on l'a vu, toutes les disciplines sont représentées. Sans oublier les épreuves de tout-terrain qui connaissent un joli succès en Tchécoslovaquie où les buggy sont les rois. C'est dans ce pays d'ailleurs, que le sport automobile connaît le plus bel essor avec une Coupe Skoda et la Formule Skoda ! Le service compétition Skoda emploie 48 personnes !

La Pologne comme la Tchécoslovaquie possède son championnat des circuits, qui sont le plus souvent disputés sur d'anciens aérodromes ou en ville, comme à Brno. En URSS, les sports mécaniques sont très développés, et si nous connaissons les qualités des pilotes de moto-cross et de motos sur glace, l'activité automobile est bien moins suivie par les occidentaux. Sachez néanmoins que de nombreux rallyes sont organisés et que deux championnats de formule de promotion se disputent chaque année. Selon la catégorie, ces monoplaces qui ont bien des points communs avec celles que nous avons l'habitude de voir évoluer, sont animées soit par un moteur de 1399 cc, soit par un 1500 cc. La seule obligation en ce qui concerne la mécanique est qu'elle provienne des modèles de production des pays de l'Est.

JAROSZEWICZ, KRUPA, LES CHEFS DE FILE

Le plus connu parmi les pilotes est actuellement Andrzej Jaroszewicz, pilote polonais qui s'est illustré l'an passé en terminant à la seconde place du championnat d'Europe des rallyes au volant d'une Fiat Abarth. Depuis le début de la saison, Andrzej pilote une Lancia Stratos, et participe régulièrement à ce championnat d'Europe dont il fut le leader précisément grâce à sa victoire des Sables d'Or, devant B. Darniche qui n'allait pas tarder (Antibes) à reprendre la tête.

Un autre Polonais, plus méconnu, parce qu'il court régulièrement à l'Est, est à considérer parmi les meilleurs : Stawowiak, qui a gagné la Coupe des pays de l'Est en 1974 et qui pilote une Fiat Abarth. Le réservoir polonais est décidément très fourni, et aux côtés de ces deux garçons et de Landsberg, il en est un autre, qui est de l'avis des observateurs, le plus doué de sa génération : Blajez Krupa.

Le tenant de la Coupe des pays de l'Est a administré une preuve de son talent lors du Rallye des Sables d'Or en conduisant avec brio une R17 Gordini au train arrière déréglé. Selon Patrick Landon, il serait intéressant que Krupa vienne participer à quelques rallyes occidentaux du type Tour de Corse ou Cévennes afin de jauger véritablement son talent.

L'idole en Bulgarie est Ilija Tchoubrikov. Approchant la cinquantaine, Ilija conduit toujours avec ce même brio qui en fait un concurrent toujours redoutable. Il court depuis de nombreuses années et est un fidèle des mécaniques Renault, qu'il a toutes pilotées, de la R8G à l'Alpine 1600. Navigué par son frère aîné(!), Tchoubrikov a déjà participé au rallye de Monte-Carlo et rêve de renouveler cette expérience.

La Hongrie possède aussi un beau champion en la personne d'Attila Feriancz, autre pilote Renault. La petite rivalité de prestige qui l'oppose à un autre pilote de R17, Krupa, constitue un des hauts faits de cette Coupe des pays de l'Est...

Enfin, en Tchécoslovaquie, les pilotes de valeur ne manquent pas non plus avec Hubacek, pilote Renault, mais aussi et surtout, les vedettes de l'équipe Skoda, les Zapadlo, Cediti et Kvaizat.

LES FORMULES I EN BULGARIE

Cela pourrait devenir réalité si les projets que l'on prête à l'Union des automobilistes bulgares se concrétisaient. On parle avec insistance dans la capitale bulgare de la création d'un circuit ultramoderne qui serait à même d'accueillir un Grand Prix de Formule 1, et ce, dès 1980 ! Le sport automobile se porte décidément bien, là-bas où l'on suit d'ailleurs avec intérêt toute l'actualité internationale. Quand on pense que ces pays ont pu suivre le Grand Prix de Monaco à la télévision, il y a de quoi nous faire rêver...