

CHAMPION - N° 67 du 15 juillet au 15 août 1971

Week-end sur les cîmes

par J.-M. Garin



**Vendredi 25 Juin 1971 — Dix heures.
Hôtel des touristes — LICQ-ATHEREY.**

Depuis trois jours il pleut sur le pays basque et dans la petite salle de l'hôtel des Touristes à Licq-Athérey les commentaires vont bon train. L'odeur du tabac mêlée à celle des cuisines toutes proches suffit à exalter les hommes qui s'y trouvent. Assis dans un coin de la pièce, un basque, béret vissé sur la tête, devise avec d'autres basques... Ils ont l'air de géants et ont en commun : l'éternel béret, le visage basané, un superbe accent, une forte stature et des mains semblables à des raquettes de tennis ! Ils forment le clan des basques.

A l'opposé, devant une carte d'état major, le chef Sabathe, du 1er Régiment de hussards parachutistes de Tarbes, parle à ses hommes. Sanglés dans leur tenue de campagne, ils écoutent religieusement. En 1969 ce régiment avait déjà engagé des voitures et était passé très près de la victoire. Cette année ils sont venus en force avec quatre

véhicules et surtout une formidable équipe d'assistance : jeeps de liaisons radio, camions bourrés de matériel, le grand jeu quoi ! C'est le clan des militaires.

Assis près du bar, deux journalistes parisiens conversent avec des jeunes gens boutonneux à l'aspect juvénile qui paraissent bien frères et qui, pourtant, sont eux aussi venus participer « aux Cîmes » avec leurs buggies. Voici le clan des citadins.

La porte du café s'ouvre. Un homme assez petit, sur la quarantaine bien sonnée, maculé de boue, entre et jette un regard circulaire. Il dit « Je viens de « Jarra », c'est affreux, s'il continue à pleuvoir personne ne passera ». Il va s'asseoir à la table des militaires, il a quatre barettes sur les épaules. La veille au soir, lors d'une reconnaissance, il s'est retourné avec sa jeep. C'est le commandant Pottier.

Il est midi. Tout ce joli monde passe à table, et le petit vin du pays aidant, les conversations reprennent dans la cacophonie la plus complète.

**Vendredi 25 Juin 1971 — 14 Heures.
Fronton de LICQ — Vérifications techniques.**

Les militaires sont arrivés les premiers aux vérifications techniques. Ils ont impeccablement aligné leurs jeeps qui, toutes, sont munies de chaînes en prévision des bourbiers qui les attendent.

Les autres concurrents arrivent dans un désordre sympathique. Les vérifications vont se dérouler de 14 heures à 18 heures sous la pluie ininterrompue. Là encore l'ambiance est fantastique. C'est comme une foire le samedi matin : le commissaire quelque peu guindé de l'A.C.B.B., voisine avec le berger descendu voir les « drôles de petites voitures », un observateur venu d'Angleterre pose des dizaines de questions auxquelles les autochtones essaient de répondre en Franco-basque ! Nous avons tous reçu un merveilleux béret d'un rouge saisissant, que nous portons fièrement. Nous ne sommes que suiveurs, pourtant... Nous faisons connaissance avec notre Renault-Rodeo 4x4, mis à notre disposition par la Régie Renault et Elf, piloté par Bernard Heu, qui va nous permettre d'effectuer l'intégralité du parcours « tous chemins » et une bonne partie du « tous terrains ».

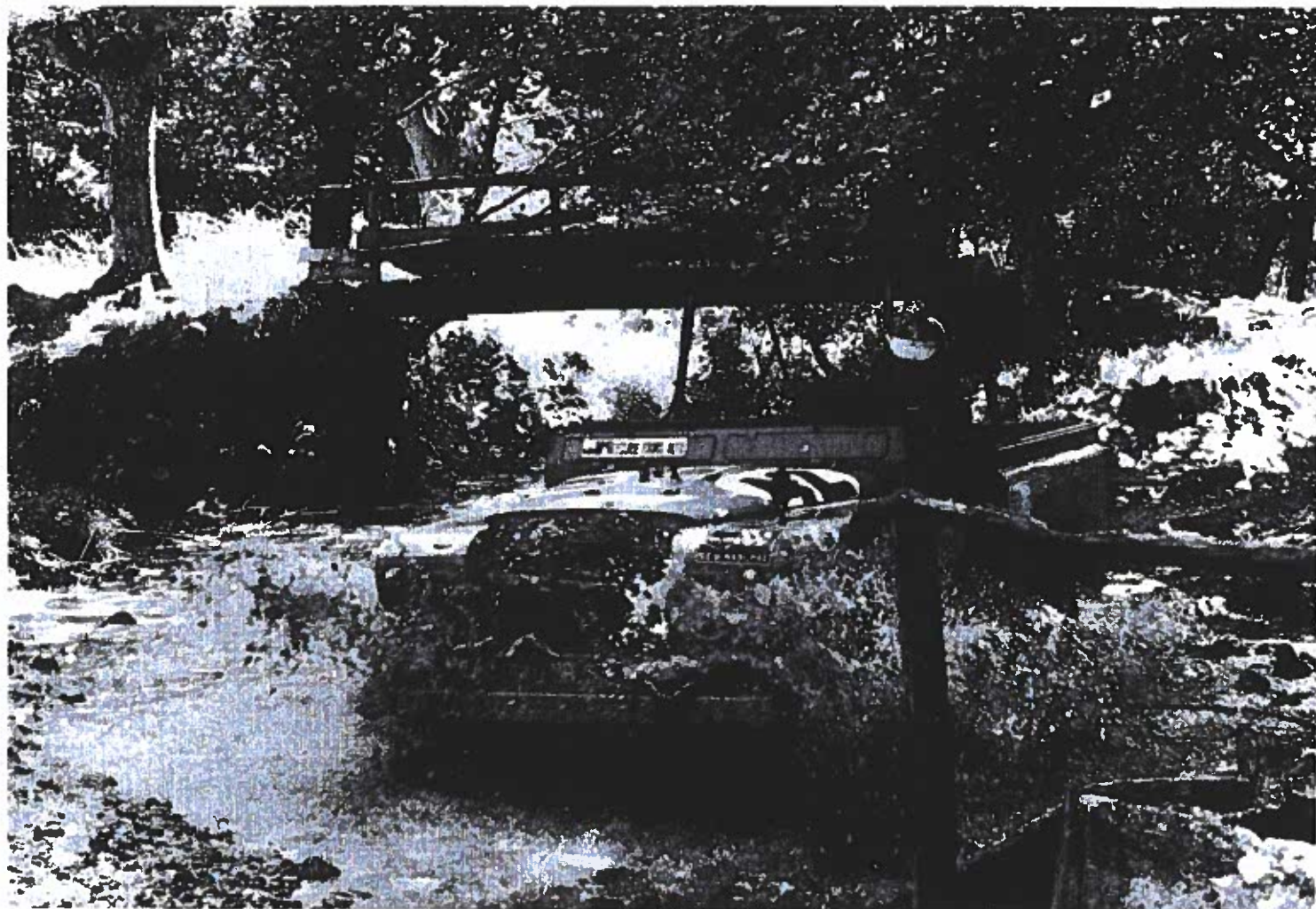
Samedi 26 Juin 1971 — 6 heures.

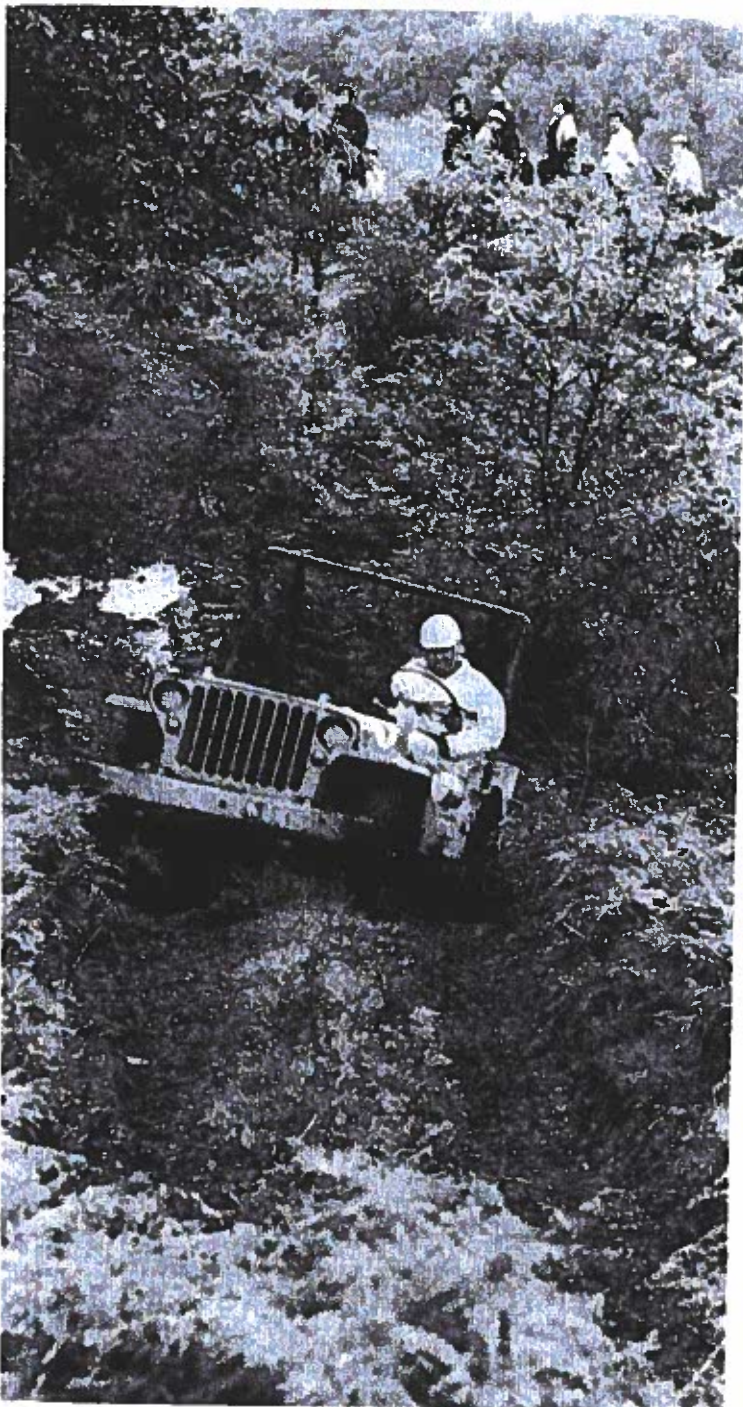
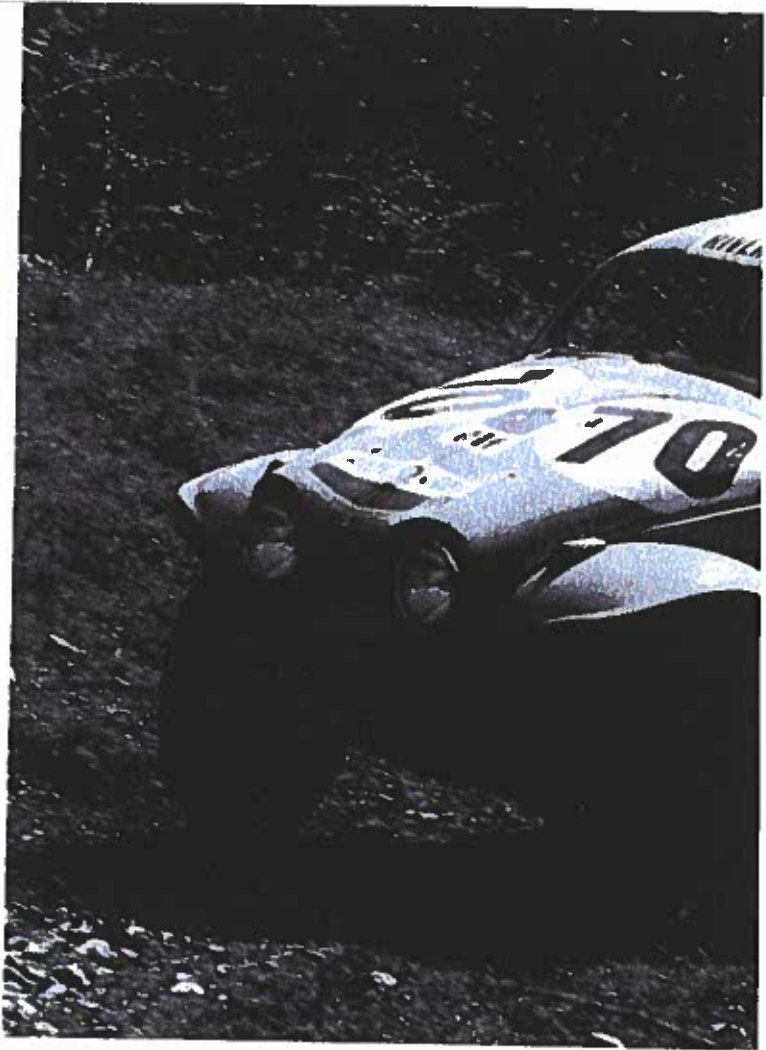
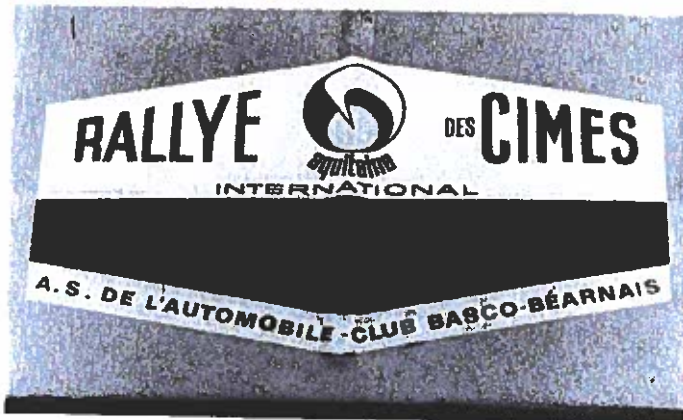
A l'heure où les noctambules parisiens vont se coucher, les concurrents du 15ème rallye des Cimes ayant revêtu blousons, cirés, casques et bottes, partent à l'assaut des sommets pyrénéens.

Miracle ! la pluie a cessé. Un pâle soleil crève les dernières nappes de brouillard et flirte avec les pilotes encore mal réveillés. Quelques tours de roues et c'est déjà la première spéciale : Bosmendiette, un nom qui claque comme un défi.

Legrand a mis dans sa jeep un moteur de BMW 2002 TI. L'effet est saisissant, à la moindre sollicitation de l'accélérateur, la jeep se cabre. C'est un véritable cheval sauvage qu'il faut dompter, la moindre erreur et la « bête » est prête à désarçonner son cavalier.

Vainqueur en 1970, Legrand va faire le meilleur temps dans cette 1ère épreuve (1'44") talonné par le chef Lutun et le lieutenant de Lantivy.





Après l'épreuve du col d'Oganbidesca les positions sont les suivantes :

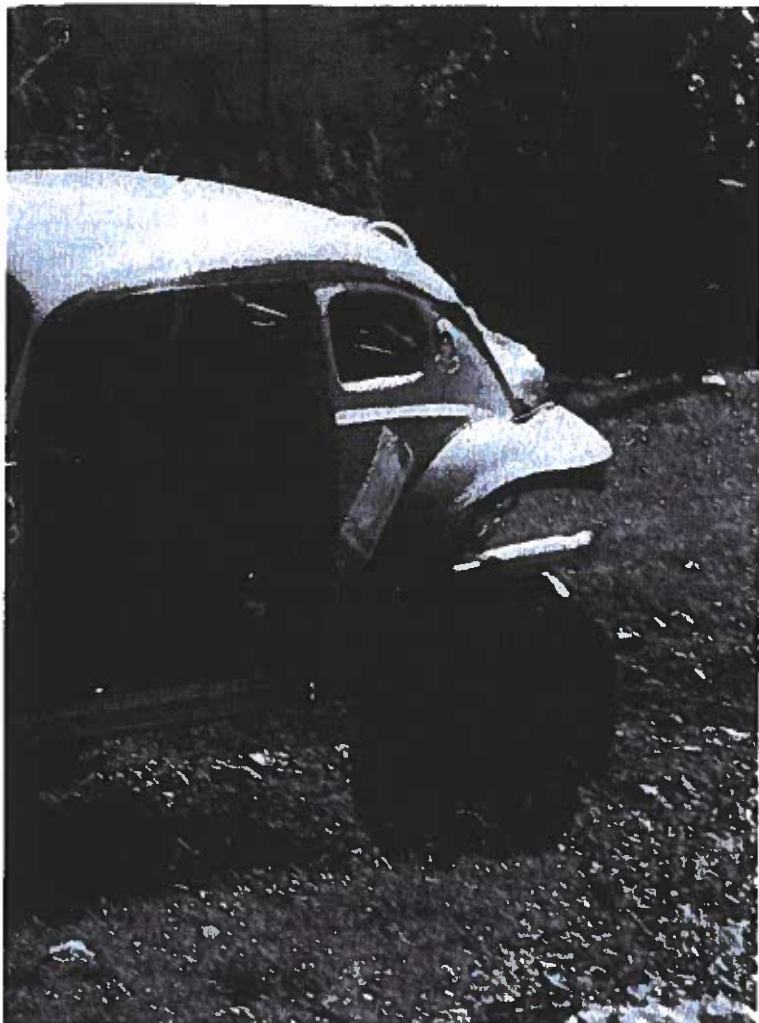
1. Legrand
2. Chef Lutun à 13 secondes
3. Lieutenant de Lantivy à 1'11"
4. Etchecopar à 2'58"

La lutte annoncée entre basques et militaires s'annonce sérieuse, mais déjà les pistes ont fait des ravages : Arnaud Bouchet, autre célébrité locale, a dû abandonner carter brisé.

Samedi 26 Juin — 15 heures.

Après un rapide et frugal repas notre Renault Rodéo 4 x 4 nous mène à l'arrivée du morceau de bravoure de l'épreuve, la course de côte de Parguetakoa, une véritable synthèse de toutes les difficultés que l'on puisse espérer : fondrières, éboulis, rocailles, dalles glissantes, pentes abruptes, piste à peine plus large que deux mulets et, pour couronner le tout, « dame nature » qui nous y déverse toutes ses larmes. Oui, il pleut et au sommet, les caméras de télévision, les caméramen, les suiveurs, les officiels pataugent dans une superbe mélasse du plus bel ocre. Les hommes sont maculés de boue. On a du mal à se tenir sur ses deux jambes, on voudrait être chèvre ! On glisse, on tombe, les jurons fusent. La première voiture arrive, le moteur hurle (au diable les tours minutes), les roues tournent sur place et projettent abondamment boue et pierres, puis accrochent. La voiture fait un bond en avant, retombe sur une dalle qui projette le pilote à 50 cm au-dessus de son siège. Quelques mètres encore, et c'est la ligne d'arrivée. Legrand est éliminé (transmission) et Etchecopar réalise le meilleur temps en 4'49". Autre exploit, celui de de Montcorge qui s'est engagé sur Buggy Volkswagen et réussit le 6ème meilleur temps dans cette épreuve réputée intranchissable par les deux roues motrices. Mais que d'émotions pour de Montcorge : à peine la ligne d'arrivée franchie, le Buggy glisse, tombe dans les fougères et ne peut repartir. Il ne faudra pas moins d'une vingtaine de bras solides, d'une corde et d'une jeep pour l'en sortir après un quart d'heure d'efforts.

Du côté des dunes-Buggies la course semble jouée. En tête nous trouvons un Buggy Multimaco piloté par Refuvielle suivi de Petitjean sur Buggy Apal. En catégorie deux roues motrices, Zanirollo pilotant un Farmobil Chrysler, grâce à une course régulière, se hisse en tête.



Dimanche 27 Juin — 6 heures.

Décidément, les gens du Basco-Béarnais sont des « lève-tôt » ! Mais qu'importe, puisque cette journée dominicale allait être enfin dominée par le soleil. Et quel suspense !

Effectivement, sur un parcours de liaison, le Chef Lutun alors en tête entre en collision avec une autre jeep militaire ! Bilan : un nez cassé, deux voitures inutilisables, une première place perdue.

Le lieutenant de Lantivy prend alors le commandement, talonné par Toffolo, de son état entrepreneur à Cambo, et pilotant remarquablement une jeep prototype à moteur Ford V6.

Encore deux spéciales où la boue cède la place à la poussière, et les concurrents rejoignent St Jean de Luz où nous apprenons que Etcheopar et Zanirulli sont mis hors course pour « poussettes abusives » !

L'avenir

Unique en Europe, le rallye des Cimes organisé par l'Automobile Club Basco-Béarnais grâce aux concours de Elf et de la S.N.P.A. a réuni pour sa 15^{ème} édition 21 véhicules à 4 roues motrices, 6 Dune-Buggies, 3 véhicules à deux roues motrices.

Bravant les pistes où seuls se hasardent les mulets des bergers pyrénéens, bravant la pluie, la boue, la rocaïlle, les montagnes, ils sont arrivés sur les cimes, prouvant par leur audace et leur ténacité que pour vaincre, il suffit de vouloir.

Malgré quelques détails à revoir dans l'organisation, l'épreuve est fort originale et sympathique. Elle mérite qu'un plus grand nombre de possesseurs de Buggies et autres véhicules spéciaux s'y intéressent. L'épreuve se nuit à elle-même par des temps morts néfastes pour son rythme. Pourquoi ne pas la réduire dans le temps, et ne la faire porter que sur une journée pleine ? Pourquoi surtout ne pas accepter les motocyclistes, qui sont capables de rivaliser avec les meilleurs véhicules tous terrains ? (La preuve nous a été donnée cette année par Coiffard qui a piloté, hors concours, une Bultaco 250 cm³ et a souvent réalisé les meilleurs temps absolus). Pourquoi enfin ne pas organiser une ronde, type « ronde Cénevole » pour véhicules tous terrains ? Et pour la plus grande joie des spectateurs et des pilotes.

Nous serions alors très près du « Nec plus ultra ».

