

XIV^e Rallye des Cimes

par Thierry SCHIMPF

Le soleil se levait tout juste. Déchirant le silence de la montagne pyrénéenne d'Orgambidesca que tout au long de l'année seuls les bêlements des moutons ou les coups de fusils des chasseurs à la palombe viennent troubler, le bruit caractéristique d'un gros V 8 américain se faisait de plus en plus proche. Nous l'apercevons soudain, bondissante, jamais en ligne, fouillant de ses quatre roues le sol gluant du "chemin", ses 240 CV à la recherche d'un minimum d'adhérence. Pilote et machine se lancent courageusement à l'assaut du traître raidillon rocaillieux où, vicieusement, nous nous sommes placés. De dalle en dalle, la jeep grimpe en sautillant mais soudain deux roues glissent au fossé rempli de fougères accueillantes. Le moteur cale, laissant échapper un nuage d'inquiétante fumée bleue. Peu à peu, les foudrards de soie dont il s'était muni à l'aube de Licq-Atherey dans un matin poisseux quittent le cou d'Armand Bouchet. Ruisselant, il se défait de son anorak et laisse son casque rouler à terre. Il venait de passer en tête après un temps remarquable dans Bosmendiette, reléguant le second, Collet sur Simpar à quelque 50 secondes. Hier dans "Teinture" baignant dans les nuages, détrempée par la pluie persistante, seul Toffolo au volant de sa Willys Ford l'avait battu.

Legrand et son Hotchkiss-BMW comptaient déjà 1'30 de retard, la Land Rover était trop lourde, l'Haflinger limitée par ses 700 cc ne pouvait lutter avec lui. On l'avait donné favori à juste titre et voilà qu'une petite erreur réduisait ses espoirs à néant. Déjà deux fois vainqueur, Armand ne réussirait pas la passe de trois au Rallye des Cimes que son père Sauveur Bouchet avait créé en 1951.

Une épreuve démentielle

Au País de Soule, les jeeps rachetées à l'armée fourmillent. Elles sont alors les seuls engins sur le marché capables de gravir les pentes abruptes que le piéton n'oserait attaquer, estimant que ces escalades sont exclusivement réservées aux chèvres et aux mulets. Un soir, à l'hôtel des Touristes que tient Bouchet, après quelques verres d'Izara, on décide de faire une course sans arrêt jusqu'à la forêt d'Iraty. Dix-neuf ans plus tard, le Rallye des Cimes est reconnu par le folklore basque à l'égal de la pelote et de la contrebande. Il est devenu une folle course de 270 km dont 8 spéciales représentant à elles seules 32 km. Il s'agit en fait pour les concurrents de tenir quelque 18 heures, réparties sur deux jours et demi, de "tape-cul" hors de la route, à travers des borbiers, des éboulis, sur des pistes à peine tracées, à flanc de pente, côtoyant dangereusement des ravins profonds de 600 mètres. De temps à autre une voiture plonge, les pilotes heureusement ayant toujours su s'éjecter à temps. En "tout-terrain", il est obligatoire d'être décapoté, pare-brise rabattu et sans ceinture de sécurité. Les difficultés sont si éprouvantes pour les mécaniques que chaque édition connaît un important déchet. On n'osait imaginer au départ des véhicules qui ne soient pas spécialement conçus pour le tout-terrain, traditionnellement lourds, à quatre roues motrices et crabotage.

Les Buggies apparaissent

Or cette année, André Olibet, directeur de course, eut la surprise de recevoir les demandes d'engagement de trois Buggies à mécanique Volkswagen, un Apal et deux Multimaco. Rires parmi les gens du pays. De fait, ayant omis de "chaîner", aucun Buggy ne réussira à gravir la première côte chronométrée. L'Apal abandonne mais les Multimaco de Cyril Bourlon, de Rouvre et Jacques Pigeon reprennent la route le lendemain. Avec une rare volonté et beaucoup de courage, ils

réussirent, les deux roues motrices patinant follement sur la glaise, le châssis tapant sans arrêt la roche, à passer là où personne ne les attendait. Mieux, lorsque le sol redevenait sec, les Buggies réalisèrent des temps remarquables, remportant même l'épreuve de maniabilité de "La Montagne aux Dames". Leur préparation n'était pas suffisante, la formule ne fait que débiter en Europe mais l'an prochain avec moult renforts de caisses, des chevaux en plus, des ponts autobloquants et peut-être des boîtes automatiques, on en reparlera.

La course

L'entrepreneur Raymond Toffolo prenait au volant de sa Willys Ford 100 CV le commandement le premier jour. Bouchet le passait mais sur la sortie de route que l'on sait, perdit toutes ses chances. René Ostarid (vainqueur de l'Infernal en janvier dernier), sur son extraordinaire Haflinger Steyer Puch, malgré sa faible puissance, grâce à son adresse faisait figure de vainqueur possible quand il partit en tonneaux. Au petit jeu des éliminations précoces, après cinq spéciales, à la neutralisation de Saint-Etienne-de-Baigorry, on pointait l'Agenais Legrand, pilote régulier d'une Willys B.M.W. 2 000 T2 en tête. Bénéficiant d'une puissance supérieure à son suivant immédiat, l'adjudant chef Bigot, il semble s'acheminer vers sa première victoire. Cependant le lendemain matin, sur le parcours de liaison conduisant vers la Rhune, Legrand, gêné par des concurrents moins rapides dans un chemin large comme les voitures, écopait de six minutes de pénalisation. Après la messe dite sur l'autel improvisé que constituait le capot d'une jeep, devant un des plus beaux panoramas que montagne et océan assemblés puissent offrir, l'arrivée était jugée à Saint-Jean-de-Luz. On affichait Bigot vainqueur. Les militaires dont les quatre équipes au départ étaient à l'arrivée, avec une sportivité et une élégance rares laissèrent s'effectuer une rectification restituant à Legrand, le meilleur de loin dans les spéciales, sa victoire. Celui-ci avait porté réclamation pour capots ouverts dans le parc fermé.

Perspectives d'avenir

Ce petit incident qui aurait pu venir gâcher de belles journées sportives, va inciter les organisateurs à modifier le règlement. Un parc ouvert devrait être institué en cours de rallye, il y va de la sécurité des pilotes. On peut envisager aussi de modifier sans cesse l'ordre des départs afin qu'un concurrent brillant le premier jour ne vienne obstruer la route, sa voiture devenant poussive. Pourquoi ne pas accepter, en leur offrant un parcours convenable, les "tout-chemin" et même les motos ? Ce genre d'épreuve est amenée à se développer. Les Cimes seront les 24 Heures du Mans des "tout-terrain". L'organisation est en tous points remarquable, bien soutenue par la S.N.P.A. et Elf. Elle mérite des encouragements et son épreuve, une renommée dépassant largement le cadre régional.

Legrand Robert (Hotchkiss BMW), 1 h 16'35" 1^{er} en prototypes, "Adt chef Bigot (Hotchkiss Willys, 1 h 24'02" 1^{er} en série; Périssé (Hotchkiss Hurricane), 1 h 26'31"; Mal des logis chef Lutun (Hotchkiss Willys), 1 h 28'52"; Lt Douvergne (Hotchkiss Willys), 1 h 32'06"; Bergerot (Hotchkiss Willys Diesel), 1 h 32'15", 1^{er} en diesel; Etchecopar (Hotchkiss Willys), 1 h 33'13"; Fougrousse (Land Rover Diesel), 1 h 43'57"; Lt Cl Combette (Hotchkiss Willys), 1 h 44'11"; Garcia (Hotchkiss Willys), 2 h 02'50".

Les pénalisations sont comprises dans le temps.

