

Voici la traduction par Gemini en français de l'article, intégrant les images à leur emplacement d'origine dans le texte :

RALLYE DES CIMES 1976

Par John Hilton

Les 4 et 5 septembre s'est déroulé le 20ème Rallye des Cimes. Organisé dans le sud-ouest de la France, au cœur des Pyrénées-Atlantiques, cet événement marquait la première tentative en compétition d'une équipe de l'AWDC (All Wheel Drive Club).

Notre « équipe » comprenait Ernie Hamilton et son Haflinger à moteur VW 1300, John Pugh et John Williams avec un ARO 240 (Land Car), ainsi que John Mills et Patrick Alford avec un buggy à moteur VW 1800. D'autres membres étaient venus pour observer et donner un coup de main : Chris Goddard, Barry Dixon, Paul Dollin et son équipe, Chris Nash, Dave et Melanie Simmonite, Tim Harber, Trevor et Jackie Skinner, Doreen Smith et Sally Ann Rowe.

Il y avait cinq personnes dans mon groupe, y compris Ernie, car j'avais remorqué son Haflinger avec mon Range-Rover. Il nous a fallu un jour et demi pour atteindre Mauléon, en nous arrêtant pour la nuit juste au sud de Poitiers en chemin. Nous sommes arrivés à notre camping de Mauléon en milieu d'après-midi le mercredi précédant le week-end du rallye, où nous avons rencontré les autres concurrents de l'AWDC. L'ARO avait développé un problème de différentiel avant pendant le trajet ; la dépose du différentiel pour l'emmener dans l'atelier d'un garage local a donc dû être lancée rapidement. Le lendemain matin à 10h00, le garage avait fabriqué deux bagues en bronze phosphoreux et les avait insérées à la presse pour remplacer les roulements d'arbre de sortie qui avaient lâché. Pendant ce temps, John Mills était parti acheter d'autres pneus à Pau. Après une course en ville, Ernie et moi sommes partis avec le Haflinger pour repérer l'étape de classement, située à six miles plus bas dans la vallée, à Licq-Athérey.

Nous avons attaqué l'étape assez prudemment en deuxième vitesse. Nous avons franchi un passage étroit, pris une épingle à gauche suivie d'un virage serré à droite. La piste était rocheuse, assez glissante et montait abruptement. Nous avons rapidement atteint un autre virage serré à gauche, cette fois-ci orniéré, boueux et très raide. La piste s'est ensuite stabilisée – comparativement parlant – et longeait le flanc de la montagne avec un précipice boisé d'un côté. Bientôt, la piste tournait à droite pour grimper une épingle très raide, pleine d'ornières et de boue. C'est là que nous nous sommes tankés. Ernie a reculé et a réessayé, avec le même résultat. Nous avons analysé le problème et avons constaté que l'arrière du Haflinger était posé sur le châssis (« high-centered »). Ernie avait l'air un peu pensif. Nous avons parcouru

environ 100 pieds de l'étape de classement et les choses ne tournaient pas en notre faveur. J'ai suggéré qu'une trajectoire de type « mur de la mort » autour de l'épingle, avec un bon élan, valait la peine d'être tentée. Ernie a reculé presque hors de vue. Puis, pied au plancher, le Haflinger a accéléré sur la piste en direction de l'épingle. La séquence du « mur de la mort » autour du virage était des plus impressionnantes, mais le « Haf » perdait rapidement de la vitesse dans la montée raide et orniérée juste au-dessus du virage, et a commencé à retomber progressivement dans les ornières. Le Haf s'est arrêté, toutes roues patinant, tous blocages de différentiels engagés. Nouvelle discussion. Je suggère d'essayer la 3ème. Ernie recule et fait une autre tentative. Cette fois, c'est le succès. Nous nous sentons légèrement soulagés, mais avant d'atteindre le sommet après quelque 942 pieds, nous nous sommes enlisés cinq fois de plus dans des épingles similaires, en utilisant à chaque fois le même remède. Nous délibérons. Un retour immédiat en Grande-Bretagne est envisagé, mais nous décidons de faire une autre tentative sur l'étape de classement après avoir jeté un coup d'œil à Salhagagne, le reste de la première étape du samedi. Cette partie est assez simple, orniérée par endroits et monte en lacets vers le haut, à n'en plus finir, mais aucun autre problème ne survient. Nous redescendons les 2 242 pieds de la montagne pour tenter à nouveau l'étape de classement. Cette fois, Ernie conduit comme s'il n'y avait pas de lendemain dès que le terrain devient difficile. Le moteur VW Autocavan 1300 du buggy permet d'utiliser la 3ème tout du long et nous atteignons le sommet cette fois-ci avec un seul arrêt. Ernie est ravi. Sans passager, il est confiant de pouvoir terminer l'étape sans incident.

Ensuite, j'ai servi de guide à John Mills et son buggy. Des bruits de fracas provenant du dessous nous ont indiqué qu'une garde au sol plus importante serait souhaitable, mais nous avons terminé l'étape sans encombre. À ce stade, je connaissais assez bien le parcours et je me suis donc assuré de bien écraser le champignon avant les sections délicates. La même procédure a été répétée pour l'ARO avec les deux John (Pugh et Williams).

De retour au camp, les discussions ont commencé sur ce qui serait nécessaire pour l'année prochaine, et ce avant même d'avoir commencé.

Vendredi est arrivé. Contrôle technique à Mauléon – documents oubliés au camping – pas de chaînes – une mauvaise orthographe des noms sur la liste des engagés manque de provoquer un suicide (ou était-ce un meurtre ?) jusqu'à ce que l'inscription soit régularisée. Problème de carburant sur le Haflinger. Quoi qu'il en soit, tout le monde a survécu d'une manière ou d'une autre et s'est dirigé vers l'étape de classement de l'après-midi. Comme il avait plu pendant la nuit et que l'eau ruisselait sur la piste, les chaînes ont été rendues obligatoires. L'ordre de départ sur cette étape n'avait pas d'importance. Quatre-vingt-deux concurrents devaient tenter

la montée et les 70 meilleurs prendraient le départ du rallye samedi. Nos compétiteurs étaient très nerveux, conscients qu'ils pouvaient être éliminés avant même d'avoir commencé. Un homme qui s'est lié d'amitié avec nous et nous a tenus informés était un habitant de Mauléon, le Dr Ray Bunwaree, qui avait étudié à Londres pendant quelques années et parlait un excellent anglais avec un accent impeccable. L'aide qu'il nous a apportée tout au long de l'événement a été absolument inestimable, et l'ARO n'aurait même jamais pris le départ sans l'assistance qu'il a organisée au garage de son beau-père à Mauléon.

L'étape de classement, 942 pieds de dénivelé sur 1,7 km, a pris tout l'après-midi. Il y a eu de nombreux retards dus à des véhicules bloqués ou en panne. La voiture d'ouverture était un Toyota châssis court équipé de pneus Transport Titans en 750x16 et de chaînes aux quatre roues. Cette machine hissait les victimes jusqu'à la ligne d'arrivée. Très impressionnant ! Un Land-Rover de série n'aurait même pas envisagé une telle tâche. Alors que les résultats commençaient à tomber, le meilleur temps a été réalisé par Gretha sur une Jeep à moteur Alfa en 3' 46" 8, et le second était le vainqueur de l'année dernière, Pachiaudi, dans son buggy Porsche avec un temps de 3' 56" 0. Au départ de chacun de nos concurrents, nous retenions notre souffle jusqu'à leur retour. Pierre Fougerousse s'est classé 16ème au volant de son nouveau Toyota, qui n'arborait que des lames de ressort supérieures doublées comme unique modification. Son temps était de 4' 15" 6. Un LR Series III conduit par Moureu a signé un temps de 5' 05" 4 et s'est classé 38ème.

L'équipe de l'AWDC n'a pas terminé l'étape sans incident. L'ARO a percé son réservoir de carburant et nous a fait vivre un moment des plus angoissants pendant que nous tentions de le remplacer. Les 19 gallons et demi d'essence qu'il contenait n'ont pas arrangé les choses. Quoi qu'il en soit, le temps de John Pugh a été de 5' 51" 6, le plaçant 49ème. Le buggy de John et Patrick s'est bloqué dans une épingle, mais il a rapidement reculé et a fait une nouvelle tentative. Son temps était de 7' 35" 1 et sa place 59ème. Juste une place derrière se trouvait Ernie avec un temps de 7' 45" 3. Sa course avait été ralentie par un basculement dans une épingle et une crevaison. Avec le temps, il s'est avéré que tous les véhicules atteignant le sommet seraient qualifiés. Seuls 68 des 82 partants y sont réellement parvenus. Un homme qui respirait plus librement était Burgana, dont le Landrover (Series III avec moteur et transmission de Range-Rover) était tombé en panne à mi-hauteur et avait bloqué l'étape pendant près d'une heure pendant qu'il réparait. Son temps était de 1 h 00' 25" 9, et doit figurer comme l'un des temps de qualification réussis les plus lents de l'histoire. Cependant, il a fini par terminer le rallye à la 30ème place, la leçon est donc évidente.



«Notre équipe » testant la suspension d'Ernie.

Le samedi matin, les concurrents se rassemblent à l'aube au Parc Fermé. L'ARO termine Salhagagne, 2 240 pieds sur 5 km, dont la première partie était l'étape de classement du vendredi. Le Haflinger passe aussi sans problème, mais doit prendre un second départ en raison d'une étape bloquée près du début. Le buggy est hors course. Les chaînes se sont détachées et ont emporté les conduites de frein par la même occasion. La deuxième étape, Orgambidesca, 1 364 pieds sur 2,5 km, commence dans une vallée et il faut négocier le lit d'un ruisseau. Les concurrents décrivent le parcours comme une ascension de marches rocheuses pouvant atteindre 3 pieds de haut. La seule méthode semble être de projeter le véhicule contre les rochers en espérant qu'il grimpe. Le Haflinger se pose sur le châssis à un endroit, mais reçoit l'aide des spectateurs.

La troisième étape, Occabe, 1 430 pieds sur 3,5 km, sortait d'une haute vallée par une piste forestière très raide serpentant autour d'infinies épingles à cheveux. La piste s'aplanissait ensuite avant de tourner brusquement pour une autre ascension raide vers le sommet. Le Haflinger a connu des difficultés lorsqu'il a abordé le champ de boue au pied de la montée raide avec une vitesse insuffisante. Il s'est planté et le moteur a calé. Pire encore, le démarreur ne fonctionnait plus. Ernie a commencé à dégager l'arrière du Haf' à mains nues. Alors que le Haf' glissait en arrière, il a sauté à bord. Cela s'est produit à nouveau avant qu'il ne prenne assez de vitesse pour franchir la boue.

Sur le chemin de la quatrième étape, les concurrents devaient traverser une crête montagneuse marécageuse. Ernie s'est de nouveau enfoncé. Au bout d'un moment, deux motards ouvrant la voie à un buggy sont arrivés derrière lui. Comme il occupait la seule trajectoire possible à cet endroit, ils ont été obligés de le remettre en mouvement. Il a ensuite rendu la politesse en remorquant le buggy à travers la zone. Puis il a suivi le buggy pendant que les motos les guidaient sur le meilleur itinéraire.

L'étape suivante, Arrodo, 1 070 pieds sur 2,5 km, se situait juste au nord de Saint-Jean-Pied-de-Port, avec Jara, 1 750 pieds sur 2,8 km, juste à l'ouest. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas cet événement, les étapes se terminent souvent directement au sommet de la montagne, et les vues depuis les sommets sont fantastiques. Jara possède une route goudronnée menant à un pylône radio que les spectateurs utilisent pour y accéder. Si vous y allez l'année prochaine, assurez-vous de monter jusqu'au sommet, les mots ne peuvent décrire la sensation ressentie à l'arrivée au sommet. Les dernières étapes du samedi étaient Parguetakoa, 1 140 pieds sur 2 km, et Baigoura, 1 300 pieds sur 2 km. Baigoura était suivie d'une section de liaison particulièrement longue (23 km) qui comportait du tout-terrain assez difficile.

Le dimanche est arrivé, trop vite malheureusement, et les équipages qui n'avaient pas lu correctement leurs instructions étaient encore au lit lorsque le convoi des concurrents est parti pour Bidarray, où une heure d'assistance était autorisée. L'ARO s'est élancé et a foncé à la poursuite du rallye. Le Haflinger n'a pas eu cette chance. À cinquante mètres du Parc Fermé, les roues se sont soudainement bloquées. Des tentatives frénétiques avec une corde et le Landrover de Paul Dollin n'ont pas permis de débloquer la situation. Un serrage du moteur a été diagnostiqué. Plus tard, il s'est avéré qu'une des pattes du démarreur était tombée dans le carter d'embrayage et avait coincé le volant moteur.

L'ARO était cependant toujours en course et a continué à progresser régulièrement à travers les étapes du dimanche : Chanco, 910 pieds sur 1,8 km, Gakoeta, 845 pieds sur 3,5 km, et enfin La Rhune, 1 200 pieds sur 1,4 km. Pour ceux qui aiment les statistiques, une distance verticale totale de 3 miles en étapes a été parcourue par chaque concurrent ayant terminé l'épreuve.



La Willys de Jean Boutet, classée 6ème.

Lorsque les résultats ont été publiés, il s'est avéré qu'il n'y avait que 31 équipages à l'arrivée, et que le membre de l'AWDC Pierre Fougerousse avait terminé 4ème avec une nouvelle victoire de classe (et 5 000 F), faisant de ce résultat un autre jalon dans son incroyable carrière de pilote avec 45 rallyes courus et 43 rallyes terminés.

John Pugh et John Williams ont terminé à une très honorable 20ème position, surtout compte tenu de l'état du véhicule à son arrivée à Mauléon. Yves Pachiaudi a de nouveau remporté l'épreuve (pour la quatrième fois) avec un temps total d'étape inférieur à 1 heure.

Nos félicitations vont à Dominique Fougerouse qui a terminé 19ème au volant d'une Jeep Willys, et qui a remporté de manière très méritée le prix des Dames.

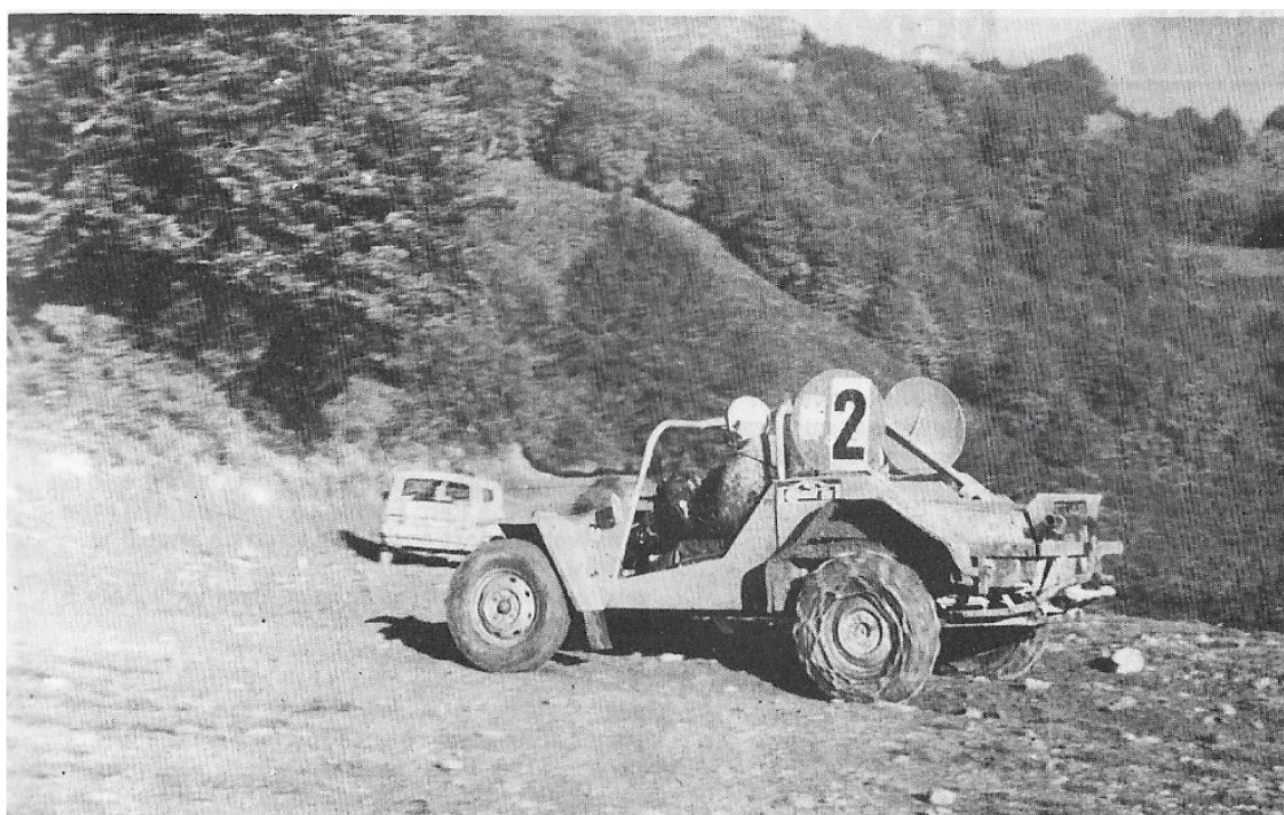


John Pugh et John Williams en route vers la 20ème place.

RÉSULTATS

P os .	N°/ Classe	Véhicule	Pilote	Heur es	Minute s	Seconde s
1	2D	Pachiaudi	Yves Pachiaudi	0	58	30.7
2	8B	Hotchkiss	J. P. Kurrer	1	1	47.1
3	23B	Willys	A. Barbe	1	3	35.9
4	16A	Toyota	P. Fougerouse	1	4	36.2
5	19B	Willys	G. Debussy	1	5	57.3
6	18B	Willys	Jean Boutet	1	6	56.2
7	42D	Apal	J. Porter	1	9	12.2
8	21D	Apal Mexican	P. Zankroli	1	10	11.2
9	14D	Apal	J. J. Petit	1	11	58.7
10	10D	Cam	Maurin Gerard	1	12	40.1
11	28D	Apal	Robert Belier	1	13	00.4
12	24D	Bab	R. Baboulin	1	14	29.1
13	8A	Rover	Didier Moureu	1	15	3.6
14	36D	VW	J. C. Hourdebaigt	1	16	41.9
15	53B	Renault Sinpar	Jackie Hass	1	19	24.7
16	41A	Willys	G. De Trogef	1	22	51.3
17	40A	Willys	Guy Jaffre	1	22	54.3
18	32D	Bubus Cross	Herve Cotel	1	24	19.5
19	43A	Willys	D. Fougerouse	1	27	28.8

P os .	N°/ Classe	Véhicule	Pilote	Heur es	Minute s	Seconde s
20	49A	A.R.O.	John Pugh	1	30	3.1
21	34A	Willys	B. Portier	1	30	20.3
22	47B	Willys	J. Gaitte	1	32	22.1



Le buggy vainqueur d'Yves Pachiaudi.

COMPTE-RENDU DU PILOTE

Par John Pugh

Le rallye a commencé pour moi-même et John Williams en conduisant du centre du Pays de Galles à Peterborough le lundi férié d'août, sans capote et sous une pluie battante. À notre arrivée à Peterborough, on nous a installé une capote et fourni des pièces de rechange pour le rallye, puis nous sommes partis pour Douvres afin de prendre le ferry à 3 heures du matin le mardi. Nous sommes arrivés à Calais à 7 heures. Après un retard de 4 heures à la douane et un dépôt de 40 francs pour les pièces de rechange, nous avons entamé le voyage de 700 miles vers le quartier général du rallye, où nous sommes arrivés mercredi à la mi-journée. Avec seulement 3 heures de sommeil du lundi au mercredi, nous nous sentions tous les deux très fatigués et avions besoin d'un bon repos. Après les derniers préparatifs sur l'ARO, John Hilton nous a fait découvrir la section de qualification. Le vendredi a eu lieu le contrôle technique et la manche de qualification pour le rallye, qui s'est soldée par un réservoir d'essence fendu et le numéro de course 49 pour le rallye.

Nous nous sommes attelés au changement du réservoir devant la porte d'une ferme où l'on nous avait ordonné de le faire, avec l'aide de Paul Dollin qui, tout comme moi, s'est retrouvé trempé par les 5 gallons d'essence restants du réservoir de 20 gallons.

Le samedi matin a commencé tôt, avec la sensation d'avoir des « papillons dans le ventre » (le trac), ce dont je n'ai pourtant jamais souffert, et une répétition de l'étape de qualification, suivie d'une étape encore plus cassante. Vers la fin de celle-ci, nous avons remarqué ce qui ressemblait à un grand nid d'aigle dans les arbres, mais en passant, nous avons pu voir qu'il s'agissait d'un beach buggy qui avait rebondi directement sur les rochers, équipage indemne. Au fil de la journée, le rallye semblait devenir plus difficile à chaque étape, avec des véhicules abandonnés un peu partout sur le parcours et de longues attentes au départ des étapes, causées par des véhicules incapables de grimper les sections raides, même avec des chaînes – que nous n'avions pas, mais avec nos pneus fraîchement retaillés, nous n'avons pas trouvé cela trop difficile. Les descentes ou sorties de certaines étapes étaient plus dangereuses et effrayantes que les étapes elles-mêmes, John Williams marchant devant l'ARO pour s'assurer que les roues ne glissaient pas hors de la piste. Certaines crêtes et certains virages étaient si serrés que tout ce que je pouvais voir, c'était le vide, et avec un précipice de 2 000 pieds, on ne pouvait pas se permettre de mettre une roue de travers. En dehors de cela, le samedi n'a pas posé trop de problèmes et s'est terminé quelque 50 miles plus près de la frontière espagnole. Les résultats ont été publiés dans l'heure et nous étions classés 28ème au général, ce dont nous étions plutôt satisfaits. Nous nous sommes ensuite installés pour un steak bien mérité suivi

d'une grande quantité de vin, et nous nous sommes retrouvés à partager une tente avec Paul Dollin et sa famille.

Le dimanche matin a commencé de manière très mouvementée, et nous sommes arrivés au Parc Fermé pour constater que l'ARO était le seul véhicule restant et qu'un Français nous criait dessus de manière sauvage. Heureusement, il y avait un long parcours de liaison et nous sommes arrivés au contrôle horaire avec seulement 5 minutes d'avance.

La première étape était une longue course de côte qui était très glissante à cause de la rosée encore présente sur le sol, et les étapes ont continué à devenir de plus en plus rudes et le temps de plus en plus chaud. La pause déjeuner a donné lieu à un repas très bien préparé et encore plus de vin, et le rallye s'est poursuivi avec d'autres contrôles horaires sur des pistes et des chemins de terre, la dernière étape près de la frontière espagnole comprenant une longue montée avec d'énormes rochers. La descente à la fin de cette étape était la pire de toutes, où nous avons dû descendre un ravin abrupt pour rejoindre un lit de rivière rempli de grandes dalles de roche.

Sur le chemin du retour vers l'arrivée, une Jeep nous a dépassés et s'est retournée, et une Volkswagen a décidé de nous donner un coup oblique et s'est détruite.

Cependant, le Rallye des Cimes a été l'événement le mieux organisé auquel j'ai participé en 10 ans de rallye, avec des ambulances, des hélicoptères et la police apportant un soutien total à tous les concurrents. Quiconque envisage de participer à ce rallye devrait considérer que c'est une épreuve qui en vaut la peine, à condition d'avoir le véhicule adéquat pour résister au test.