

Avant-propos

Pierre PAGANI

Rédacteur en chef de nombreuses années dans la toujours jeune revue Échappement, Pierre Pagani, excellent pilote, a offert à la discipline un traitement digne des plus grandes épreuves automobiles françaises.

J'ai participé au tout premier Infernal en 1968. C'était le premier rallye tout terrain de l'histoire organisé en plaine et c'était vraiment une nouvelle aventure au milieu des forêts, des champs et de la « mer de sable » d'Ermenonville. L'ambiance fut d'emblée formidable où nous trouvions toutes sortes d'engins hétéroclites. Lors des éditions suivantes, des pilotes comme François Cevert, Jean Pierre Nicolas ou Johnny Servoz-Gavin y ont participé. Servoz-Gavin s'est blessé à un œil en heurtant une branche. Peu après il a renoncé à poursuivre sa carrière en F1 au GP de Monaco. On s'est vite rendu compte que ce qui marchait le mieux, c'était les buggies. Après avoir gagné dans ma catégorie, puis fini 3e et 2e, j'ai fini par gagner la 8e édition, en 1977, au volant d'un buggy Strakit dont c'était la première sortie. Cette année-là, l'Infernal avait acquis un tel succès qu'il y avait plus de 200 concurrents au départ !



■ Pagani et Carlotti, seconds au Rallye Premières Terres - 1976

Par la suite, d'autres rallyes du même type ont vu le jour, mais le rallye Infernal avait été un déclencheur. Il y avait bien, avant l'Infernal, le rallye des Cimes en Pays Basque, mais c'était un rallye confidentiel où il n'y avait que des jeeps et des Basques... jusqu'au jour où les premiers buggies sont arrivés. Existait dans les premières années un débat entre les partisans des

rallyes de franchissement, plutôt cassants, et les rallyes rapides et roulants où le pilotage prédominait. J'étais évidemment un fervent partisan du deuxième type !

J'ai couru principalement sur deux engins différents. D'abord un Bugster (c'était une Volkswagen Coccinelle raccourcie, très allégée et dotée d'un moteur VW de 1,9 litre offrant une centaine de chevaux). Puis, à partir de 1977 un buggy Strakit (700 kg, moteur Volkswagen 120 chevaux). C'était un engin assez rustique avec les suspensions VW d'origine et des freins à tambours, mais il était léger et s'avérait très efficace. Ce buggy rouge m'a offert une dizaine de victoires et de nombreux podiums. J'ai gagné notamment l'Infernal, l'Ile de France, Plaines et Vallées, Boue et Haricots, Chemins creux, Quercy, Causses, Cahors, Nancy, etc...

Lorsque les rallyes tout terrain mélangèrent buggies et voitures d'usine, j'ai terminé 2e du rallye de la Première Terre, derrière la Toyota usine de Jean Luc Thérier (à un moment j'étais même en tête devant Thérier, Chatriot, Neyret et Nicolas). À un contrôle je vais voir Jean Luc et je lui dis : « Ça me fait quand même drôlement plaisir d'être devant toi dans certaines spéciales ! » Jean Luc me répond : « Vos buggies pèsent 700 kg, nous on a 400 kg de plus, c'est normal que vous soyez devant... ». Il avait raison !

Peu après, au rallye des 1000 Pistes, Peugeot me prête un mulet 504 et je finis à nouveau 2e derrière Thérier, mais devant Andruet, Nicolas et Fréguelin. Puis Citroën me confie une Visa 1000 Pistes au rallye Terre de Provence où je suis en tête devant Wambergue avant d'abandonner, moteur cassé. Je me souviens aussi d'une très belle victoire à la course de côte sur terre de Cahors. Cette course était une innovation, dans l'idée de créer toute une série de courses de côte sur terre, mais il n'y a malheureusement pas eu de suite.

Ces résultats m'ont permis d'être vice-champion de France en 1978. Mais il faut relativiser : j'avais la chance d'avoir une très bonne machine, facile à conduire et efficace, préparée et entretenue par la petite équipe très motivée et passionnée de Strakit : Didier Lefort, Armel Legourrierc et Jean Michel Rivard. De plus, le fait de faire de nombreux essais pour la revue *Échappement* me permettait de m'entraîner régulièrement : je conduisais beaucoup et c'était un avantage. N'importe quel jeune

Jean AGUERRE

Descendant d'une famille de rebouteux qui soignaient les pèlerins sur le chemin de Saint Jacques de Compostelle, Jean a perpétué la tradition des ancêtres, embrassant le métier de masseur kinésithérapeute et adoptant le bâton de pèlerin du levier de vitesse...

Incité par Arnaud Bouchet, j'ai débuté en course au rallye des Cimes 1972 au volant de ma 4L de service.

Le pari était osé ! Les portes retirées, je m'élançais seul face à l'inconnu. J'ai galéré comme je n'aurai jamais imaginé. J'en ai vu des étoiles. Souvent en rade, j'ai fini bon dernier avec des souvenirs à la pelle, dont celui-ci : en panne face à un mur de roches dans la spéciale d'Orgambidesca, les spectateurs avaient renversé l'auto contre la paroi rocheuse. Pendant qu'ils démontraient le cardan cassé, Jean-Pierre Bidart était descendu aussi vite qu'il le pouvait pour m'en ramener un neuf. Cette solidarité m'avait marqué.

L'année suivante, je remets le couvert, cette fois-ci avec une 4L 4x4 Sinpar équipé d'un moteur 1100 Gordini. Ce rallye sera le déclic car j'y réalise mes premiers exploits. Le journaliste local avait écrit : « *En gagnant la Rhune, dernière spéciale du rallye, Aguerre sauve l'honneur des Basques et des 4x4 !* » En effet, la victoire de Thierry de Montcorgé avec son buggy 2 roues motrices a été vécu comme un tremblement de terre. Quant à ma performance, je la devais surtout à un ami, Jacky HAAS, le patron de Sinpar. À chaque assistance, il me passait au besoin des pièces mécaniques, si bien qu'à l'arrivée, mon auto était quasiment neuve. En haut d'Orgambidesca où je réalise le second temps derrière le favori Arnaud Bouchet, Yves Pachiaudi s'approche de ma 4L. Il a dû se demander qui était ce cinglé qui jouait aux nez et à la barbe des spécialistes avec sa 4L.



© Pasajes - 1975

Palmarès TT

13 victoires, 34 podiums, 40 top 5

1974 : 3ème Cimes

1975 : 3ème Cimes

1976 : 1er Labourd

1978 : 2ème Labourd, 1er Madeleine (côte)

1979 : 3ème Labourd, 2ème Montagnes de Soule, 1er Cimes, 2ème Madeleine (côte), 2ème Plaines et Vallées

1980 : 1er Labourd, 1er Haut Bugey, 3ème Crémieux, 3ème Sallanes, 2ème Montages de Soule, 2ème Gorges de la Semène, 1er Chemins Creux, 1er Cimes, 2ème Cidres et Calva

1981 : 1er Haut Bugey, 3ème JDF, 3ème Ile de France

1983 : 2ème Labourd, 2ème Haut Bugey, 2ème Montagnes de Soule

1984 : 1er Montagnes de Soule, 2ème Cimes

1985 : 1er Montagnes de Soule

1986 : 1er Labourd, 1er Cimes

1990 : 2ème Cimes

1991 : 2ème Cimes

1993 : 1er Cimes

1999 : 3ème Cimes

2000 : 3ème Cimes

2001 : 2ème Orthez





et la coque par sécurité. Nous cherchions à diminuer les risques de bras écrasés lors des tonneaux vécus dans les années 70. Nous avons également désaxé les tubes supérieurs sur les côtés pour éviter les chocs avec nos casques. Vendre 10 à 15 châssis par an nous imposait une cadence de travail de 10 à 12 heures par jour 7 jours sur 7.

J'ai également construit deux phils'cross (monoplaces pour l'autocross), sans avoir le temps de m'y consacrer sérieusement. J'ai vite compris l'incompatibilité à courir après deux lièvres à la fois.

Puis vint le 4 roues motrices.

C'était l'évolution logique. En 1982, on entendait déjà qu'il fallait un quatre roues pour être champion de France. Comme je l'ai annoncé plus haut, on ne pouvait pas le construire au début (trop précurseur) mais le tout était d'y arriver progressivement. Les réglementations avantageuses dans chaque groupe n'obligeaient pas de remporter le rallye pour engranger de gros points pour le championnat. Sans parler de l'écart en performances entre les deux conceptions de buggy qui n'était pas considérable, idem pour le budget, bien moins gourmand en 2 roues.



© Robert Ollivier / Pierre et Bernard, l'osmose parfaite.

Quels sont les avantages d'être pilote-constructeur ?

L'opportunité de vivre à 100 % pour la course en découvrant des tas de choses au volant. La facilité de constater rapidement ce qui marche et ce qui ne va pas. J'ai également pu m'appuyer sur Éric Briavoine. Expérimenté, l'analyse souvent pointue et juste de cet excellent pilote a énormément fait progresser la marque Phil's Car.

« En tant que constructeur, j'ai essayé de ne jamais m'éloigner des souhaits de mes clients »



© Yvonnick Jambon / Le N°1 colle bien à la peau du phil'bug 4 RM

L'entreprise vivait énormément du 2 roues motrices, la réglementation en 1992 qui mélangeait tous les buggies a t'elle fait chuter les commandes ?

Ce fut un coup d'arrêt dont le TT se remet tout juste 25 ans plus tard. La disparition du groupe 5 et des berlines a provoqué 30 à 40 % d'engagés en moins ce qui a entraîné un effet "cascade" avec la disparition de plusieurs rallyes. Cette réglementation qui déroulait le tapis rouge aux spécialistes de l'Afrique avec leur 4x4

fut un échec car ils ne sont jamais venus, trop habitués aux grands espaces. De nombreux pilotes qui couraient au coup par coup en tout terrain ont raccroché, refusant d'investir dans plusieurs normes, toutes imposées en même temps : baquet, harnais, réservoir souple, etc... Des règles parfois absurdes comme les extincteurs automatiques qui se déclenchaient en course avec les vibrations (règle vite abandonnée par la fédération).

Le TT tient à peu de choses.

J'ai l'impression que la marque Phil's Car doit tout à son pilote maison ?

Peut-être, j'étais la meilleure publicité en étant présent sur l'ensemble du championnat durant plusieurs saisons. Ce que je peux ajouter, c'est que j'ai essayé de ne jamais m'éloigner des souhaits de mes clients. J'aurai pu avoir la plus

belle et la meilleure auto réalisée comme une pièce de collection, mais au final, j'en aurais vendu combien ?

Rien ne vous pesez après tant d'années ?

Professionnel, plus question de faire marche arrière car c'est ton gagne-pain. Mon frère m'a suivi longtemps comme associé et copilote. Je n'oublie pas les suivants Dominique Girard, Joëlle Rovaldieri, Christian Gillet puis Guillaume Buisson.

Avez-vous couru à l'étranger ?

Non mais j'ai vécu de l'intérieur un rallye du championnat du monde. J'étais mécano de l'équipe Strakit en assistant Pierre Pagani et François Chauche

Joseph IRIBAREN

En bon basque, Jojo fait partie de ces pilotes à tempérament. Pilote de montagne par excellence, il se délectait également sur les tracés de plaine. Homme d'expérience, il a trusté les podiums durant 20 ans. Et ce n'est pas fini car son fils Didier agrèmente désormais le palmarès familial. Avec les Iribaren, vous en prendrez pour longtemps...

Jojo, comment tout a commencé ?

La vitesse m'a toujours grisé. J'ai usé ma première auto, une 4 chevaux, en faisant le con dans les champs. Diplômé en mécanique générale, je n'ai pas hésité à monter à la capitale pour vivre de cette passion. Intégré chez Renault Sport pour la préparation moteur de la coupe R8 Gordini, j'ai côtoyé des prestigieux noms : Jabouille, Darniche, Snobeck, etc... Nostalgique du Sud-Ouest, je redescendais au pays aux vacances d'été. Début septembre avant les premières migrations des palombes, les gens n'avaient qu'un sujet à la bouche : le rallye des Cimes. Je le connaissais depuis tout petit et avais gardé en mémoire ce regard d'enfant plus préoccupé par le bruit que par les performances des pilotes. Plus mature en 1973 en connaissant le monde de la compétition, mon regard avait tellement évolué que j'ai eu l'impression d'une découverte. Ma première image sera l'auto de l'homme attendant d'être appelé pour un départ de spéciale. Un buggy aux courbes épurées par rapport à ses poursuivants. À son bord, un pilote relax, les pieds sur le volant, cigarette à la main, tapant la causette. Habitué à des comportements professionnels chez Renault, je m'étais interrogé « *P... qu'est ce qu'il va nous faire celui-là ?* » Au moment du décompte, la magie allait entrer par effraction dans mon cerveau ; le puissant Porsche au bruit assourdissant avait arraché le buggy de la ligne de départ. « *Et béeéh dis donc, il avance pas mal son bordel !* », littéralement impressionné. Le pilote que je découvrais se nommait Thierry de Montcorgé.

Après 10 ans en haut, je fais le pari de réussir ma vie professionnelle chez moi en montant un garage. Tout bascule le jour où mon père passe entre

Palmarès TT

4 victoires, 20 podiums, 29 top 5

1978 : 2ème Cimes, 1er Madeleine

1979 : 1er Haut Bugéy, 2ème Madeleine

1980 : 2ème Labourd

1982 : 3ème Labourd

1983 : 2ème Chalosse

1984 : 1er Chalosse, 1er Cimes

1991 : 3ème Labourd, 3ème Cimes

1992 : 2ème Labourd

1993 : 1er Labourd, 2ème Gers, 3ème Cimes, 2ème Dunes et Marais

1994 : 1er Cimes

1998 : 3ème Ronde Arnaud Bouchet

2000 : 2ème Basse Navarre, 2ème Cimes



© Robert Ollivier / Jean Aguerre et Joseph Iribaren à bord du buggy Périssé - Labourd 77



Pyrénées » de Jean Bruno qui, quotidiennement donnait de mes nouvelles après mon accident aux Cimes 1979... Partout où j'allais ensuite, tout le monde me reconnaissait et m'appelait parfois le 'Miraculé'. Jean fut pour moi quelqu'un d'exceptionnel et très humain. Aujourd'hui, avec du recul et les leçons de vie, je suis et resterai un mec modeste avec des relations que je n'aurais jamais soupçonnées et qui, ont été

porteuses tout le long de ma vie. Elle est belle la vie, en conserver le meilleur nourrit...

Francis Bernad est de cette race de gens qu'il fallait rencontrer ! »

Propos recueillis par Marie-France Estenave
Juin 2016

Actuellement journaliste sportive à Pyrénées Presse, 'Mimi' pour les intimes, s'est passionnée pour les sports mécaniques dès son enfance en accompagnant sur le terrain son papa, Jean Bruno. Elle a fréquenté toutes les disciplines et a croisé durant sa carrière de nombreux pilotes mondiaux (de circuit, rallyes et rallye-raid). Aujourd'hui, elle reste au cœur de l'action en tenant informés tous les passionnés grâce à son site : www.mfe-live.com



© Robert Ollivier / Location Fouquet 1994



©Jean Duverdier / Humour ambiance Cimes 1983

Souvenirs De 1990 à 1992



1991 : record d'engagés

116 Arzacq, 131 Labourd, 90 Haut Bugey, 103 JDF, 130 Perche, 82 Teilleul, 125 Chalosse, 103 Gers, 106 Cimes, 120 Cidres et Pommiers, 120 Dunes, 154 Plaines et Vallées.

1992 : Laissez les courir !

Voilà l'ambiance du début de saison 1992 : Nouvelle réglementation technique basée sur le rallye raid est appliquée aux TT : but attirer les concurrents des grands espaces qui finalement ne viendront jamais. Mais le mal est fait, la multitude de normes toutes prises en même temps (extincteur automatique, durites aviation, échelle poids, réservoir souple périssables, etc...) crée un énorme bouleversement. Ajoutées la disparition du groupe des buggies 2RM, ces mesures ont provoqué une chute de plus de 30 % des engagés. Aussi très vite vont disparaître un à un tous les rallyes hors championnat. Conséquences quelques années plus tard : disparition de toutes les épreuves dans l'Est, disparition à 90 % des rallyes en Normandie-région parisienne. Le TT ne s'en remettra vraiment que plus de 20 ans après.