



Une confirmation : l'ASA Côte Basque a trouvé la bonne recette pour tracer un parcours ralliant la grande majorité des suffrages. La réussite de l'édition 86 a valu cette année aux organisateurs un afflux de concurrents sans précédent : 93 partants, ça ne c'était jamais vu et c'est la preuve que notre sport favori se porte mieux que jamais. S'il fallait en témoigner, autant demander l'avis au récidiviste Eric Briavoine, déjà vainqueur l'an passé pour sa première sortie en rallye avec le Phil's Bug : « Je suis tombé amoureux du Pays Basque et du Béarn, je m'y sens vraiment bien. C'est plus caractéristique des rallyes tout-terrain que les rallyes de plaine. Ici, depuis deux ans, le terrain a été adouci : on va vite sur le sec, sans trop casser ; la preuve, les favoris sont à l'arrivée. C'est un rallye complet, avec des passages en plaine, des collines et un côté montagnard qui demande du pilotage. Ça change des lignes droites-équerre des rallyes de plaine ! Je suis très, très fier d'avoir bien réussi ces deux rallyes-là ».

Les organisateurs étaient soutenus cette année par la Compagnie d'assurances Plein Air Auto-Moto et les 12 concessionnaires du Team Lada-Sud-Ouest. Des nouveautés au niveau de l'animation, avec exposition de véhicules tout-terrain de série, défilé de protos du Paris-Dakar, restauration à la Carrière et les commentaires d'un speaker plus que disert pendant la durée de la course. Deux fausses notes cependant dans le chœur des louanges : passage contestable au milieu d'un bois de pins dans la spéciale de Chipateyko (le « ruisseau aux petits poissons », pour les non initiés), une information déficiente pendant l'épreuve tant au plan des concurrents que de la presse.

Samedi, Saint-Pée sur Nivelle

Le test déterminant l'ordre des départs se dispute près du lac de Saint-Pée sur un terrain assez gras qui incitera la plupart des concurrents à monter des pneus cramponnés. Lignac (Fouquet-Renault) se montre le plus rapide devant Genty qui étrenne un Phil's Bug rutilant sous sa robe pailletée. Burgana (Fouquet-Peugeot turbo) précède Briavoine, alors que Cosson est cinquième sur son Phil's Bug deux roues motrices. Contre performance pour Pachiaudi (18ème temps) et Achéritéguy (40ème) en panne d'essuie-glace. Quant à Lansac (Lada) un bris de cardan l'empêche de prendre le départ : il fermera donc la marche. Dans la foulée on attaque les dix épreuves de classement disputées autour de Saint-Pée sur Nivelle. Trois boucles de trois spéciales : Ourlou, 4 kms, déjà courue l'an dernier, Gathoubiague, la « colline aux deux chats », 6 kms et Chipateyko la plus longue avec ses 8 kms. La journée se terminera par un ultime Gathoubiague portant à 60 km le parcours chronométré. Sur le rapide tracé d'Ourioua on s'attendait à ce que la puissance parle. Surprise, c'est l'équipage Bernard et Brigitte Garat (Strakit-Renault 2 litres, 2 roues motrices) qui dame le pion aux ténors : Briavoine, Lignac, Pachiaudi et Bidart. Les premiers abandons : Calzavara-Debussy (incendie au niveau du filtre à air), Gardet qui claque le joint de culasse de sa Jeep et Motsch (Lada) ; les jeunes Rivet et Rovaldieri s'offrent une sortie de route les pénalisant de quelques 20 minutes. La spéciale suivante, bien que rapide, est beaucoup plus technique : épingles serrées, dévers, quelques ornières à éviter demandant un pilotage attentif et précis. Briavoine est le meilleur à ce jeu là, suivi à 2 secondes par Pachiaudi et Garat alors que Nantet (Lada-Poch), de plus en plus

à l'aise, pointe quatrième devant Lainé. Chipateyko, c'est les montagnes russes : montées très sèches, descentes en dévers, changements de directin à 180°, alternance de parties roulantes et de passages moins évidents à négocier dont le fameux petit bois et un tronçon très creusé avant l'arrivée. Ici aussi la meilleure performance est pour un outsider, le jeune Esteinou (Phil's Bug-Renault deux roues motrices) devant Briavoine, Pachiaudi, Lignac et Cosson qui attaque de plus en plus fort. A l'issue de cette première boucle on ne comptabilise plus que 79 voitures en course : le petit bois est passé par là ! On y a perdu Goni, Turon-Barrère, Junqua, Gabardos et encore Genty. D'autres comme Bergès ou Carrel, ont tapé et s'en relèveront mais certains plus ou moins éclaboussés ne passeront pas le cap de la spéciale suivante : Desjouis, S.Clévenot et Alessandria, rotule cassée et Bonneau, fusée brisée... Herbert ne repartira pas, fourchette de marche arrière out ; Jo Irribaren qui faisait sa rentrée sur un PUNCH 4x4, préférera abandonner, ventilateurs de radiateur d'huile en panne de même que Jean Garat sur rupture de transmission.

Briavoine, Pachiaudi et les autres

C'est un Dominique Bidart (Champion de France 1983) très en forme qui passe à l'attaque au début de la seconde boucle : il améliore de 13" le temps de Garat sur la spéciale d'Ourloua : impressionnant à voir d'autant que la maîtrise des quelques 300 ch du V8 Porsche ne doit pas relever de l'évidence... Briavoine est second alors que Cosson et Esteinou n'arrivent pas à se départager pour la troisième place. Lignac rame un peu : il a du remplacer son alternateur et n'a pu faute



Grande forme pour E. Briavoine : 1 seule E.S. au-delà de la 3^e place. Belle performance pour Gilles Nantet qui commence à avoir l'auto en mains (9^e à 6'37" à quelques secondes de la 6^e place). A surveiller dans les prochains rallyes. Premier équipage féminin (43^e sur Suzuki) : Patricia Lartigue et Patricia Berges.

de temps changer les pneus. Le terrain est maintenant sec et les crampons ne sont plus de mise. Garat est un peu moins présent, ses freins lui jouant des mauvais tours. Laper doit s'arrêter : problème inexplicable d'embrayage puis tête d'allumeur éclatée. Les deux autres

spéciales seront pour Pachiaudi mais Briavoine, Lainé et Cosson restent toujours aux avant-postes.

A noter dans l'E.S.5 : Nantet, Lignac, Lainé, Garat sont crédités du même temps : à quand le chronométrage au centième pour départager les ex-aequo... Achérétéguy qui a toujours besoin d'un peu de temps pour donner le meilleur de lui-même pointe maintenant dans les dix premiers et Sanchis sur son gros Range Rover se permet d'avancer les meilleurs Lada au sein du groupe 4. Quelques précieuses minutes de perdues par contre par Rovaldieri qui,

Ils ont dit...

Yves Pachiaudi

« J'ai commis deux erreurs : je n'ai pas mis mes lunettes dans la dernière spéciale samedi et j'ai pris de la poussière plein les yeux ; j'ai fait une impasse sur la spéciale d'Atxulai et je me suis planté dans deux épingles ! Cette année j'ai trouvé le terrain idéal, mais actuellement pour aller vite quand c'est très coulant il faut absolument un navigateur. Il y a beaucoup trop d'endroits où seul on hésite. J'appréhendais un peu ce rallye car j'en avais de mauvais souvenirs. Mais aujourd'hui, c'est super ! Alors je suis content, quel que soit mon classement parce que je me suis fait un énorme plaisir, la même défonce qu'à Arzacq le dimanche... J'ai fait des bons temps, tout va bien, je n'ai aucun problème avec l'auto ; elle est lourde, 1 000 Kg à sec, mais très fiable : après 6 courses on n'a fait aucun gros travail de mécanique : ça c'est important ! Et maintenant je cours pour le plaisir, pas pour le Championnat. J'espère courir encore cinquante ans, construire encore des autos : la course automobile, c'est ma vie... »

Claude Berges :

« L'ambiance est très sympathique et aujourd'hui j'ai trouvé le terrain super : la montagne, la Carrière, c'est bien. Hier par contre dans certaines spéciales il y avait trop de trous pour les véhicules de série : on était vraiment limite. Le passage dans le bois n'a plu à personne : c'était du casse-bagnole. On ne doit pas faire du trial dans une épreuve du Championnat de France. Il ne faut pas chercher à éliminer systématiquement les gens : 93 au départ, 45 à l'arrivée c'est trop ! »

Gilles Nantet :

« Je prends tout mon retard dans le bois : avec le moteur à l'avant, ça te jette et tu n'as plus de direction. Je me bats toujours avec la voiture. Le bois aurait été acceptable dans le contexte d'aujourd'hui où l'on ne roule pas trop vite. Hier, cela provoquait une trop grosse cassure : on appuie un peu malgré soi et c'est là qu'arrive le pépin. Le contraste est trop violent : casser un rythme égale danger... »

Classement général scratch

		Temps spéc.
1. Briavoine E./Petat J.-C.	Phil's Bug*	1h34'19"
2. Pachiaudi Yves	Pachiaudi	1h34'22"
3. Lignac J. Bos D.	Fouquet	1h36'38"
4. Laine P. Cassou	Phil's Bug	1h37'6"
5. Amoux Claude	Amoux	1h39'55"
6. Achérétéguy J.L. & G.	Buggy*	1h40'31"
7. Rovaldieri G. & J.	Phil's car	1h40'55"
8. Ardurats J. Bielle J.J.	Fouquet	1h40'55"
9. Nantet G. Delan J.M.	Lada	1h40'56"
10. Dulou J.P. Hélin Ch.	Strakit	1h41'23"
11. Burgens J.L. Bergera J.	Fouquet	1h41'47"
12. Vignau L. Monteiro C.	Phil's Bug	1h43'46"
13. Laralde Marticorena	Punch	1h49'17"
14. Beola Jean	Bab	1h49'49"
15. Bidart Dominique	Bidart	1h50'20"
16. Bernard J.M. Ravanne F.	Phil's Car	1h52'39"
17. Barbe A. Barbe B.	Proto	1h52'49"
18. Uhart M. Arla P.	Proto Uhart	1h54'11"
19. Berges C. Coche S.	Mitsubishi*	1h57'45"
20. Veyssière D. André J.P.	Lada	1h0'9"
21. Rodrigo J.L. Perez Ch.	Land Rover	1h3'13"
22. Courbin Y. Bardeloup B.	Lada	1h3'56"
23. Tronchon M. Collas B.	Toyota	2h4'49"
24. Bayon J.L. Piloz A.	VW Baboulin*	2h5'17"
25. Gaffuri D. Barton L.	Suzuki*	2h7'8"
26. Raulet C. Villette D.	Toyota	2h7'33"
27. Garicoix A. Garicoix J.	Buggy	2h7'45"
28. Fauconnet B. & L.	Lada	2h9'42"
29. Berdot R. Berdot C.	Lada	2h9'55"
30. Real O. Laroche Ph.	Lada	2h9'59"
31. Monnier J. Duvignau A.	Lada	2h10'2"
32. Di Meglio M. Vapadie J.	Toyota	2h10'48"
33. Lavignotte P. Bouesse	Buggy	2h10'58"
34. Laroussaud B. Giry E.	Lada	2h11'16"
35. Lansac G. Dandeville D.	Lada	2h12'14"
36. Urrutia M. Sagardoy J.M.	Buggy	2h12'33"
37. Chamayou J.M. Garric J.	Lada	2h13'18"
38. Lagrange J.C. Barraud J.	Lagrange Pro.	2h15'18"
39. Oyhénart F. Lucu F.	Citroën	2h17'10"
40. Dailhe J. Serrat J.	Itis VW	2h20'4"
41. Leforgue G. Couget J.	Lada	2h22'10"
42. Blay Ch. Elmon Ch.	Lada	2h22'25"
43. Lartigue Berges	Suzuki	2h26'13"
44. Carrel A. Carrel Ch.	Buggy Proto	2h27'36"
45. Etcheverria P. & F.	Alfa Romeo	2h57'53"

* Premiers de groupes (dans l'ordre) : 6 ; 5 ; 2 ; 3 ; 4.

découvrant l'épreuve, se fait une belle chaleur dans l'E.S. 6 et pour Bernard à nouveau retardé par ses durites de turbo.

Retour au parc, on fait les compte avant l'ultime boucle : la liste des abandons s'allonge avec Esteinon, Rivet, Breton et le bouillant Nunez du Team Lada Sud-Ouest : reste 60 équipages en course, quatre spéciales et 5" d'avance pour Briavoine : l'empoignade avec Pachiaudi va être sévère !

En gentlemen, ils se partageront équitablement les premières places faisant dégringoler les chronos au fil des passages. Les chiffres sont éloquentes :

- temps de Briavoine dans Gathoubiague 1 : 5'36" ;
- temps de Pachiaudi dans Gathoubiague 4 : 5'02" les dix premiers passant sous la barre des 5'36"...

Et bien sûr encore de la casse : Bidart est très retardé dans Chipateyko, Sanchis a durement tapé, Cosson, Aguerre, Lacaze ne rejoindront pas le parc fermé à Ainhoa. La journée a été dure, comme le dit Jean Ardurats : « C'est fatigant et ça va vite. Pour suivre ceux de devant, c'est presque limite. Pourtant on appuie ! Il y a 4 ou 5 pilotes qui marchent pied dedans. Ils ne nous mettent pas des valises mais on est toujours de 10" à 20" derrière. J'ai l'impression d'être au maximum de ce que je peux faire : l'auto va bien donc c'est moi qui ne suis plus à la hauteur : soit je n'ai pas assez d'inconscience, soit je suis trop prudent... »

Tard le soir, ça dispute ferme autour du panneau d'affichage : 9" d'écart entre les deux premiers, Briavoine et Pachiaudi, 18" entre Lainé et Lignac, Nantet jouant en cinquième





position, au milieu des buggies. Le groupe 5 se dispute entre Basques : Garat, sixième, garde pour l'instant un mince avantage sur Achéritéguy. Ce qui suppose d'intéressantes perspectives pour le lendemain où se courent les spé-

ciales dites « de montagne »... En groupe 2, Bergès (Pajero) a fait un carton en se classant vingtième, ne concédant qu'une seule spéciale à Raullet (Toyota). Beau résultat aussi pour Duhau, en tête de sa classe sur une 2

CV Citroën bi-moteurs. Dans le clan Lada, c'est la bagarre en groupe 6 entre le chevronné Veyssière et le débutant Courbin qui fait une excellente première course ; Fauconnet, très régulier, est leader des « groupes 4 » malgré un Réal très performant mais qui a manqué son coup dans la dernière E.S.

Tout nouveau, tout beau

Première sortie du Phil's Bug 4x4 de Jean-Philippe Genty équipé d'un Renault Turbo 2 : « Le comportement d'un 4x4 est très déroutant : beaucoup plus sous-vireur, moins plaisant à conduire que le 2 roues motrices, il demande une certaine accoutumance que je n'ai pas encore acquise. Il faut absolument changer de style de conduite. Le moteur est très pointu : il donne sa pleine puissance à partir de 4 000-4 500 tours, mais le temps de réponse est très court, voire imperceptible, sauf en première. Les papillons d'accélérateur sont au ras de la culasse, dès qu'on appuie la pression vient aussitôt : ça marche presque comme un atmosphérique ! »

Patrick Calzavara a touché un nouveau châssis Fouquet particulièrement bien préparé. La suspension a été étudiée et réalisée par Pierre Faucher, préparateur KTM et Husqvarna à Aurillac, également mécanicien de Kervella et Morales : vous ne serez pas étonnés d'apprendre qu'elle est assurée par 4 paires d'amortisseurs Ohlins à gaz qui ont depuis longtemps fait leur preuve en moto... Quant à la motorisation, elle a été confiée à Renault 21 Turbo, ni plus, ni moins !

Retour à la compétition du sympathique Jo Iribarren qui a mis à profit son interruption pour construire un Punch 4x4 à moteur Porsche. Il a la particularité d'être équipé d'un pont avant à cliquet, comme celui des frères Poincelet, le système agit en quelque sorte comme une roue libre de vélo et doit

permettre d'éliminer le défaut majeur des 4 roues motrices, le sous-virage, puisque le pont avant peut être débrayé à la demande, lors des braquages en particulier. Là aussi accoutumance nécessaire !

Claude Arnoux est définitivement converti aux 4 roues motrices : après le buggy du Paris-Dakar, le voici en Championnat de France avec un nouvel engin. Samedi soir il se posait beaucoup de questions quant au bien fondé de la chose et pensait que le jeu n'en valait pas la chandelle. Les performances réalisées dimanche devraient le faire changer d'avis !

Comment augmenter le débattement des suspensions arrière (jusqu'à 450 mm) tout en ayant un buggy parfaitement équilibré et gagner en même temps une bonne soixantaine de kilos ? La quadrature du cercle... Que non, bien sûr : Jean Garat teste actuellement en course des cardans étudiés par Claude Pelin pour le trial (buggy de Baboulin) et maintenant adaptés au tout-terrain. L'emploi de coulissex à billes permet de les faire travailler avec un angle de 45°, ce qui donne la possibilité de reculer de 25 cm l'ensemble moteur-boîte vers l'habitacle et de diminuer le porte à faux arrière : le recentrage des masses ainsi obtenu a une influence sensible sur la tenue de route. Le gain de poids s'effectue sur le châssis, plus court et de section moindre. Et puis on peut encore gagner 20 kg par rapport à une boîte Renault en utilisant le carter Kombi et la pignonnerie adaptée. A suivre....

Suspense dans la montagne

Dimanche le rallye s'enfonce au cœur du Pays Basque, flirte avec la frongière espagnole et joue ses classiques : trois spéciales courues deux fois, Grachienko, Llundia Atxluai, Ziburuko (je ne puis résister au plaisir de les énumérer) et deux tours pour finir dans la fameuse Carrière d'Ainhoa, soit en tout 37 km d'après le règlement. Des paysages somptueux, des pistes au profil varié avec des grimpettes serrées entrecoupées de portions rapides sur les plateaux ou spectaculaires le long des versants abrupts... et le soleil ! A signaler : un énorme travail de l'organisation qui a mis en place un balisage plus que conséquent.

C'est parti en trombe pour Pachiaudi qui dès la première E.S. reprend 5" à Briavoine tandis que Lignac, Lainé et Bidart n'arrivent pas à se départager pour la troisième place. Arnoux, peu à l'aise la veille au volant de son nouveau buggy 4x4 dans cette partie qui consiste en une montée abrupte, aux virages serrés, entrecoupée de passage de gués. Pachiaudi doit s'y reprendre à deux fois pour négocier une épingle : 25" de perdues sur Briavoine, auteur du meilleur temps devant Lignac qui rattrape son retard, Bidart, Dulou et Arnoux. L'ultime spéciale de la première boucle sera pour Bidart. Mais Pachiaudi n'a pas pour autant

baissé les bras : il concèdera plus une seule seconde à Briavoine, signant trois scratches et deux places de second derrière Bidart, auteur d'une formidable fin de course. Bilan à l'arrivée : 3'' seulement d'écart au bénéfice de Briavoine... Derrière eux, à 2'16'' tout de même, Lignac fait la bonne opération puisqu'il devance Lainé de 28''. En 5ème position, c'est Claude Arnoux, bien revenu après le début de course que l'on sait.

Intense bagarre chez les deux roues motrices : dès la première boucle Achéritéguy (6ème à l'arrivée) grignotte son retard sur Garat et termine avec 10'' d'avance. Une spectaculaire sortie de route dans la descente de Ziburuko 2, double tonneau avant (casquette pour les connaisseurs) heureusement amorti par les branches d'un chêne, mettra fin aux espoirs de Garat. Surprise en groupe 4, c'est Gaffuri (Suzuki) qui devance Fauconnet après un inexpliqué changement de catégorie. Moins de chance pour Sanchis : ses ponts ne tiendront pas jusqu'au bout. Exit également J. Clevenot et Barberens, déjà victime d'une touchette la veille. Bergès, emputé des vitesses courtes et dont le train avant ouvre plus que de raison, continue sur sa lancée, termine 19ème au scratch et remporte son groupe avec plus de 5' d'avance sur Rodrigo. Deux Baboulin se disputaient en groupe 3 : Lavignotte-Bouesse, en tête le samedi, finiront dans un panache de fumée noire laissant la victoire à leur ami Baylon.

Un petit tour chez les Lada. Nantet, qui n'a pas roulé depuis Arzacq, termine 9ème et satisfait : « Je suis content : se battre avec le buggies et pas les plus mauvais sur ce terrain, avec un handicap de 400 Kg, ce n'est pas mal. Laissez venir les rallyes plus roulants, comme Jean de la Fontaine, et on en rediscutera. Le principal est de prouver à mes patrons que je suis capable de bien conduire l'auto. Je crois que c'est le cas ce week-end ». Veysièrre est 20ème, Courbin 22ème après un tonneau dans la Carrière. Puis viennent les « groupés 4 », à la queue-leu-leu : Fauconnet, 28ème, Berdot, Real et Monnier, 20'' séparant le premier du dernier : chaud, chaud le Challenge ! Un mot pour les dames qui disputaient leur premier rallye : Patricia Lartigau et Patricia Bergès se sont partagé le volant d'un Suzuki. Elles terminent 43ème sur 45 classées, émues, heureuses et prêtes à recommencer !

Il y avait une Jeep à l'arrivée et non la moins glorieuse puisqu'il s'agissait d'Amatchi (« A maman » - N. du T.), victorieuse ici en 77 entre les mains de Georges Debussy, Champion de France tout-terrain cette même année et actuel président de l'A.S.A. Côte Basque. C'est Pierrot et Frédéric Etcheverria qui ont eu l'honneur et le plaisir de l'amener jusqu'au bout, à 1 h 23 des premiers tout de même : une page de l'histoire du tout-terrain, et non la moindre, est définitivement tournée...

Prochaine épreuve : 30 avril/1er mai - Rallye du Haut-Bugey.

Innovation : il sera possible de reconnaître le parcours en voiture ou en moto le vendredi toute la journée.

BRIAVOINE: ET DE DEUX!