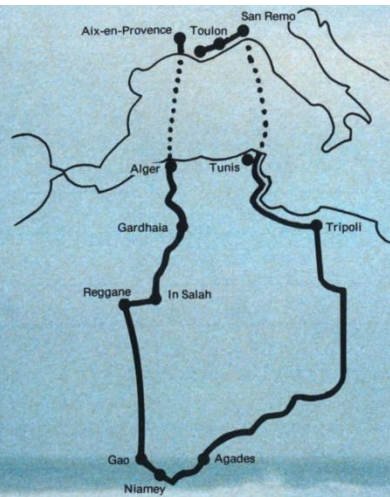


5/5 ET PARIS-DAKAR



les camions aussi...

Reportage et photos de D. Stéphan et A. Barbagli

Depuis déjà plusieurs années, on assiste à un engouement croissant pour les rallyes tous terrains.

S'inspirant à la fois des grands raids automobiles de l'entre deux guerres et de compétitions américaines, comme la prestigieuse Baja California, différentes épreuves ont déjà proposé aux motards et aux automobilistes en mal d'aventures, la poussière et la sueur, mais aussi parfois le sang et les larmes.

Faisant suite à Alger/Le Cap, ou Côte d'Ivoire/Côte d'Azur, les rallyes Paris/Dakar et 5/5 se disputaient les faveurs des pilotes de tous terrains en proposant, à des dates chevauchantes, leur lot

de sable et de pistes défoncées, grandes dévoreuses de mécanique.

Une telle concurrence posait évidemment un problème de choix aux sponsors, aux constructeurs et aux concurrents.

En tout état de cause, les concurrents furent assez nombreux et les sponsors assez généreux pour permettre aux deux épreuves de coexister.

Fait nouveau dans ce genre d'épreuve, on allait assister à une confrontation entre camions. Le camion est d'ordinaire l'auxiliaire indispensable des rallyes, le cheval de bât en quelque sorte. En

faire un cheval de course constituait un peu une gageure.

Certes, Unic avait dès l'an dernier, engagé des véhicules dans le Paris/Dakar, mais n'ayant d'autres adversaires que les motos et les voitures, il ne pouvait guère qu'espérer figurer à l'arrivée.

Il décida de récidiver cette année en engageant dans le rallye 5/5, trois 190 PAC 26 - 4X4, pilotés par une équipe féminine de spécialistes des rallyes, le Team Aseptogyl.

De son côté, Renault Véhicules Industriels fort du résultat obtenu l'année précédente avec un

TRM 4000 (SM 8 4X4) - qui avait effectué le parcours sans problème comme véhicule d'assistance radio - engageait pour la seconde édition du Paris-Dakar deux TRM 4000.

Ces véhicules, comme ceux de l'organisation Sabine ou d'Africatours, étaient prêtés par la Direction des Marchés et Matériels Militaires.

De son côté, la Direction Commerciale France décidait de fournir également deux véhicules de rallye 5/5.

Renault Véhicules Industriels était donc représenté dans les deux épreuves.



Le 5/5 Rallye des sables

Jean-Claude Bertrand avait conçu l'ambitieux projet de faire passer son rallye par l'Espagne, Gibraltar, le Maroc, pour ensuite traverser l'Algérie et rejoindre Niamey au Niger, avant de remonter par la Libye et l'Italie. En fait, pour diverses raisons, il fut obligé de raccourcir son parcours. En conséquence, après le départ d'Aix en Provence et la petite spéciale en circuit fermé à Vitrolles, le bateau conduisait les concurrents de Marseille à Bejaïa (Bougie) où les choses sérieuses commençaient: traversée du sahara jusqu'à Niamey par Reggane, Bordj Moktar et Gao, puis remontée par Agades, l'Arbre du Ténére et la Libye, un parcours très dur. Puis c'est Tripoli, Sfax, Tunis et l'embarquement pour Gènes, l'arrivée devant se faire à Toulon.

Ce rallye se déroulait donc essentiellement dans le désert, avec des pistes de caillasse et du sable, du sable...

Les poids lourds face à face

Face aux Unic, Monsieur Georges DANTON, Directeur Commercial France de Renault Véhicules Industriels, décidait d'engager deux véhicules.

Son ambition n'était pas d'engager des bêtes de course, mais deux camions strictement de série, des Berliet L 64.8/RM 4X4. Avec une puissance de 16 ch à la tonne, contre 24 pour les Unic, les L 64 se trouvaient surclassés d'entrée de jeu. Mais l'objectif assigné à Pierre Mathian, le Chef de l'équipe était d'effectuer le parcours sans casse. La mission principale d'un camion étant



L'équipe Renault du 5/5

de transporter une charge d'un point à un autre, avec la meilleure fiabilité possible, l'objectif correspondait tout à fait à la vocation de ce camion.

Face aux six «Panthères Roses» d'Unic: Mesdames Cambiagli/Andersen, Hoepfner/Barezi et Perrier/Palayer, virtuoses des rallyes, Renault Véhicules Industriels engageait quatre professionnels du poids lourd, ayant déjà une grande expérience de l'Afrique.

Sur le premier véhicule, Pierre Mathian, 43 ans, Responsable de l'équipe et Chef de l'Exploitation du Service Démonstration et Michel Parpette, 38 ans, Assistant de démonstration. Sur le second, Henri Ferri, 47 ans, Inspecteur Technique et Guy Thibert, Assistant de démonstration.

Tous les quatre avaient déjà effectué de nombreuses missions en zone désertique et participé au Raid Afrique en 1973.



Quant au véhicule, le Berliet L 64 de 11,5 T de PTAC, c'est un vieil habitué de l'Afrique, Héritier des Gazelles des missions Ténére et Afrique verte, il est produit depuis 1962 et exporté à 80% sur le continent africain.

Doté du fameux 5 cylindres de 150 chevaux, d'une boîte 6 vitesses avec boîte de transfert à 2 vitesses et de 2 ponts moteurs, il constitue un porte-outil robuste avec d'excellentes capacités de franchissement.

Il était cependant évident, que, face aux PAC 26 Unic de 260 ch, réceptionnés de surcroît à 13,2 tonnes au lieu de 19 tonnes, à cause de leur monte pneumatique en simple, les L 64 ne pouvaient rivaliser en vitesse pure.

Mais, nous l'avons dit, les objectifs étaient d'assurer la présence de Renault Véhicules Industriels dans ce rallye qui traversait de nombreux pays africains à forte implantation Berliet et où le L 64 était largement diffusé, de soutenir l'action de Monsieur Chambilly, concessionnaire Renault Véhicules Industriels, associé à J.C. Bertrand, et qui avait lui-même mis trois L 64 à la disposition de l'organisation, et enfin de montrer qu'un véhicule strictement de série pouvait figurer honorablement dans une telle compétition.

Vitrolles: Ça commence mal

Le 23 Décembre 1979, à Vitrolles, où avait lieu une course spéciale en circuit fermé, destinée à établir l'ordre de départ pour la première étape Africaine, les choses commencèrent plutôt mal pour les camions.

Au fond d'un petit vallon, la piste traversait une zone marécageuse, remblayée tant bien que mal avec divers déchets, du genre vieux sommiers ou rouleaux de fil de fer, recouverts de terre.

Complètement gorgée d'eau, la piste commença très vite à se dégrader au passage des motos et des voitures. Le premier Berliet passa, mais le second qui partait un peu plus tard dans la matinée ne put franchir le bourbier. Le sol se déroba et le véhicule s'enfonça jusqu'aux ponts.

Après quelques vains essais de «renflouement», J.C. Bertrand fit passer les concurrents suivants dans l'espace laissé libre, mais, lorsque le premier Unic se présenta, il subit le même sort que le Berliet. La piste était donc obstruée par les deux camions enlisés côte à côte. Les équipages restaient au volant, ne pouvant sortir au risque de s'engluer dans la vase.

Le Berliet naufragé fut sorti en fin d'après-midi par son compagnon d'écurie aidé du G.M.C. de service. Mais l'Unic, posé sur un terrain plus mouvant, penchait un peu plus à chaque effort pour le tirer et s'enfonçait par l'arrière. Mesdames Perrier et Palayer à son volant, commen-

çaient à trouver le temps long. Il ne fallut pas moins de trois camions et un puissant tracteur agricole à 4 roues motrices pour l'arracher à la vase.

Cette épreuve, qui ne préfigurait absolument pas le genre de difficultés qu'allaient rencontrer les concurrents dans le sable du désert, eut néanmoins pour conséquence d'établir entre les équipes camions concurrentes, une solidarité et des rapports sympathiques qui ne se démentirent pas pendant tout le rallye.

Le lendemain, les véhicules embarquaient pour l'Algérie, et les concurrents passèrent Noël en mer.

Gain de poids imprévu

A l'arrivée à Bejaïa, les autorités Algériennes firent le maximum pour faciliter le débarquement. Quittant Bajaïa à 18 h, les concurrents roulèrent pratiquement sans arrêt pendant 1600 km, pour arriver le lendemain soir à Adiar, après avoir traversé dans la neige et le verglas les montagnes de l'Atlas.



La rodéo 4X4 de Jausaud victime de problèmes de filtration

Jusqu'à Reggane, il n'y avait que de la liaison, mais Reggane - Bordj Moktar était une spéciale. Dans cette étape, très roulante, les Unic grâce à leur vitesse maxi prenaient le meilleur sur leurs adversaires.

Dependant les 2 L 64 connurent le même incident fâcheux: ayant accepté de transporter les pièces de rechange de plusieurs autres concurrents dont Jausaud, qui courait sur Rodéo 4X4 Sinpar, ils furent victimes de leur serviabilité. Les caisses rajoutées en dernière minute, mal calées,



Renault Formule 1 V6 Turbo

défoncèrent les autres caisses puis le plancher et c'est ainsi que les deux Berliet semèrent sur la piste la plupart de leurs pièces et de leurs outils.

Il ne leur restait qu'un cric, un extincteur et une masse, récupérés par d'autres concurrents!

Au cours de ce rallye, les pilotes de camions furent pénalisés, comme ce fut le cas d'ailleurs, dans le Paris Dakar, par leur heure de départ tardive.

En effet, l'ordre de départ étant déterminé par le classement au scratch, les camions, qui, en raison de leur vitesse plus lente, sont généralement en queue de peloton, partent dans les derniers. Les motos partant d'abord, puis les voitures environ 1 heure plus tard. Entre chaque concurrent, il y a un intervalle d'environ 1 minute.

Les camions partent donc facilement 2 ou 3 heures après les premières motos, au moment où le sable, déjà chaud, n'offre plus une portance aussi bonne qu'à l'aube. De plus, ce retard ajouté au temps de roulage plus long des camions, les condamnaient presque systématiquement à arriver à la nuit tombée.

Après une nouvelle étape spéciale entre Tessalit et Gao, et une longue attente à Tillabery pour cause de passage de ministre, le rallye arrive enfin à Niamey le 31 Décembre et pour beaucoup le réveillon se passe en mécanique.

Nouveau départ

A Niamey, le 5/5 effectue la jonction avec le rallye italien Transafrica qui arrive d'Abidjan et c'est là que la véritable épreuve doit commencer.



Nouvelles difficultés

En réalité, les deux groupes n'ont que peu de choses en commun et ne se mêlent pas. Les Italiens sont venus plus en touristes qu'en concurrents du rallye.

La spéciale Talcho - Tahoua est assez dure, beaucoup de sable, piste défoncée, des arbres, mais les camions passent bien dans l'ensemble.



De Tahoua à Abalak, il n'y a qu'un parcours de liaison avant la nouvelle spéciale Abalak - Agadès.

Dans cette étape, la piste croisait la nouvelle route en construction, évidemment meilleure et que de nombreux concurrents préférèrent emprunter. En fait, cette route n'était pas terminée et s'arrêtait brusquement au bout d'une cinquantaine de kilomètres, obligeant les véhicules (dont un Berliet et un Unic) à faire demi-tour. Bien entendu, ce petit détour de 100 km se solda par un retard important.

A Agadès, nouveau coup dur. Dans la matinée, après le départ des motards, une tempête de sable se lève brutalement, interrompant la course et obligeant J.C. Bertrand à partir à la recherche des motos.

Le soir même, Bertrand, décide de mener ses concurrents en convoi jusqu'à l'Arbre du Ténére.

Il faut plus de 10 heures aux 300 véhicules pour parcourir les 200 km dans la nuit et la poussière, après des parties de stock-car, dans les passages réservés, des séances de pelletage dans le sable et des divagations hors piste pour certains. Ce fut une nuit très éprouvante, pourtant, à l'aube, le départ de la spéciale vers Dirkou est donné.

Dans cette étape, en raison de la consommation élevée due au tirage du sable, de nombreux concurrents sont tombés en panne sèche. Une fois encore, J.C. Bertrand se démène comme un beau diable et parvient à récupérer son monde.

Cependant, à Dirkou, une soixantaine d'Italiens décident de laisser tomber et de suivre leur propre route.

Le rallye continue tout de même et dans l'étape Dirkou Séguédine, Henri Ferri, conducteur du deuxième L 64, a le plaisir de retrouver la première balise qu'il avait plantée 20 ans auparavant au cours de la mission Ténére Berliet.

Le lendemain, deux étapes dans la journée: Séguédine - Madame et Madame - Toumo, et passage de la frontière entre Niger et Libye. Les Libyens accueillent les rescapés du rallye avec des caisses d'orange, du café, du pain, des olives.

La fin du voyage

Encore une étape très dure entre Toumo et Gatrun, un col de sable et de rochers à franchir, et le rallye est

fini. Tout le reste n'est que liaison jusqu'à Tunis où se fera l'embarquement.

La route n'est cependant pas de tout repos, car très étroite et très fréquentée.

Le troisième Unic se traîne, victime de problèmes d'alimentation en gasoil.

Les Berliet sont victimes d'un accident qui aurait pu être grave. Un camion qui les croisait perd son chargement de bois. Le camion de Ferri et Thibert a un côté arraché et les pilotes peuvent bénir l'arceau de sécurité qui leur a sans doute sauvé la vie.

Puis c'est l'embarquement à Tunis et la fin du voyage à Toulon.

Ce rallye mouvementé a vu la victoire logique des trois Unic, qui, d'entrée, avec une puissance double de celle des Berliet, faisaient figure de favoris.

Cependant, les L 64, n'ont pas démerité, car ces véhicules, dont la conception date de 20 ans, ont encore une fois prouvé leur robustesse. Les équipages n'ont pas eu à faire la moindre intervention mécanique, et, en fin de compte, la perte, dès le départ, de



leurs pièces et de leurs outils, ne les a pas handicapés.

De même, les trois L 64 de l'organisation, malgré leur tâche harrassante d'assistance, n'ont connu aucun problème important et ont pu accomplir leur mission jusqu'au bout.

Enfin, il faut rendre hommage, et notre titre «Hommes et Camions» paraît ici restrictif, aux équipages féminins des Unic qui ont fait preuve de beaucoup de courage et de virtuosité dans cette course difficile.

