

SPORT • AUTO

**SPECIAL
RALLYE**



monte-carlo

**RALLYE
PARIS-DAKAR**



M 2636 - 228 - 13 F

HOMME 

N° 228 MENSUEL JANVIER 83

FRANCE 13,00 F.

SUISSE 4,50 FS

ITALIE 3000 L.

CANADA 3,95 \$

RECHERCHE 100 FR

ESPAGNE 275 Ptas

C.F. : « Bénéficiaire au niveau des retombées également ? »

T.S. : « Très largement, en effet, puisqu'un sondage IFOP réalisé tout de suite après ce deuxième Paris-Dakar a révélé que 77 % d'un échantillonage représentatif de la population française avait été sensibilisé par le Rallye, ce qui est déjà énorme. J'en fus le premier surpris, je l'avoue. On m'aurait dit trente pour cent, j'aurais déjà été étonné, mais 77... Dans le même temps, nous avons poursuivi l'organisation de l'Enduro du Touquet et de la Croisière Verte, ainsi que la création d'autres événements, puis est venu le moment de penser à ce troisième Paris-Dakar. Nous nous sommes soudain retrouvés sans sponsor, car Oasis ne pouvait plus suivre, d'autant qu'un événement d'une telle ampleur n'entraîne plus dans le cadre de leur politique générale. Match a immédiatement accepté de prendre la suite, avec beaucoup d'enthousiasme. Nos autres soutiens sont restés, on n'oubliera pas la S.F.P. qui couvre toute la partie audiovisuelle et revend aux télévisions françaises, étrangères, etc. L'opération est devenue internationale, puisqu'on trouve aussi bien au départ des Suisses que des Belges, des Allemands, des Hollandais, des Japonais, des Anglais... »

Nous avons, cette année, près de 300 concurrents engagés, mais n'en prendrons que 250. Voilà où nous en sommes. »

C.F. : « Quels ont été les problèmes que vous avez rencontré du premier au troisième Paris-Dakar ? »

T.S. : « La première préoccupation a été de m'assurer que les concurrents allaient manger à leur faim, ce qui n'a pas été systématique lors de la première édition. De même, il s'est révélé que l'assistance médicale, en suivant le rallye, ne servait pas à grande chose, et qu'il valait mieux qu'elle le précède. J'ai résolu la première partie de ce problème en jouant un coup de poker avec Africatours, devenu sponsor, qui a pris le taureau par les cornes et réussi un tour de force l'année dernière en nourrissant six cents personnes le soir et le matin, avec des camions équipés de roulettes prêtées par l'armée française et qui marchaient en tirage, devant la course. Au niveau médical, l'assistance avait été mise au point en 1980 avec des véhicules prêtés par Citroën ; cette année, c'est Lada qui fournira ses Niva 4x4, ce qui nous permet de disposer de véhicules adaptés au terrain et, qui, marchant en tirage en fonction d'une stratégie toute militaire, couvriront chaque étape intégralement en faisant des points fixes et des points mobiles : le moindre blessé sera secouru en un minimum de temps. Ces Lada Niva se trouveront également en liaison radio avec des avions qui couvrent toute l'opération, notamment des avions sanitaires prêts à se poser partout. »

C.F. : « Avez-vous déjà eu à déplorer des accidents graves ? »

T.S. : « Oui, hors-course dans le premier rallye. Il s'agissait d'un concurrent qui se rendait de son lieu de camping à la course et qui est tombé dans les rochers. L'an dernier, nous n'avons pas eu plus d'accidents que pendant un week-end de pleine folie »



Citroën a l'intention de gagner Paris-Dakar. et la CX 2400 GTI que Jacky Ickx (qu'on ne présente plus) partagera avec le comédien Claude Brasseur ne sera pas la moindre des favorites.

La Renault 20 des frères Marreau sera l'une des rivales des Citroën, avec son moteur de R18 Turbo, ses quatre roues motrices et ses 130 ch. Bernard et Claude Marreau connaissent bien le Paris-Dakar, pour l'avoir disputé en R4.



Les Lada Niva 4x4 ont elles aussi les meilleures chances d'enlever la catégorie auto. On sait que la victoire au scratch, ces deux dernières années, est revenue à la moto Yamaha 500 de Cyril Neveu.





dans une station de sports d'hiver à la mode ! Le moral étant au fond de la gamelle, il est sûr que les gens risquent moins de se casser s'ils sont bien nourris et physiquement équilibrés. »

C.F. : « *Considérez-vous votre épreuve comme un véritable rallye, au même titre qu'un Bandama ou un Safari ? Comment réagissez-vous quand on dit qu'il y a beaucoup de frime autour et au sein du Paris-Dakar ?* »

T.S. : « Pour en avoir disputé pendant plusieurs années, je sais ce que c'est qu'un rallye. J'ai un grand attachement à cette spécialité sportive, et ce que je peux dire, c'est que Paris-Dakar correspond à un nouveau type de compétition automobile, que c'est une course avant tout, plus qu'un rallye, plus que n'importe quoi, et pas un raid, où le chronomètre est le seul arbitre, et où aventure et aspect humain entrent en ligne de compte, ce qui n'existe plus dans les épreuves européennes, ni même dans certains rallyes africains qui sont avant tout des épreuves européennes transposées en Afrique. Elles n'offrent ni dépaysement ni aventure, mais seulement l'esprit de compétition. Il faut admettre l'existence d'une nouvelle forme de course, au travers du Paris-Dakar, et quant aux gens qui pensent que c'est de la frime, je crois qu'ils n'ont probablement ni les possibilités physiques, ni le cran de faire une telle épreuve, et je suis prêt à les inviter pour qu'ils viennent l'apprécier eux-mêmes sur le terrain. Je crois que nous ne les garderons d'ailleurs sûrement pas longtemps avec nous, car ils craqueront avant la fin. Paris-Dakar est une course d'amateurs où les professionnels ont leur place. Mais le côté amateur créant le côté grand public, la presse suit, et c'est une chose que je tiens à préserver. Je suis passé en Côte-d'Ivoire pour les reconnaissances. Le Rallye du Bandama est une très belle épreuve, qui réunit de très bons pilotes et de très bonnes voitures, dans un très beau pays, mais il se court sur des pistes que nous, en tant que participants de l'aventure du Paris-Dakar, considérons comme des autoroutes : une piste africaine sur laquelle on peut rouler à 180 de moyenne, c'est quand même dément.

Quand nous arrivons, nous, à atteindre une moyenne de 100 en Haute-Volta, au Mali ou au Sénégal, c'est vraiment le grand maximum, et à l'arrivée on a intérêt à avoir une très bonne assistance. »

C.F. : « *Est-ce justement très raisonnable de faire évoluer des amateurs dans des conditions extrêmement difficiles, comme c'est le cas au Paris-Dakar ? Est-ce qu'il n'y a pas un décalage dangereux entre le niveau des concurrents, aussi courageux soient-ils, et les risques encourus ?* »

T.S. : « Ce qui est bon là-dedans, c'est

La Renault 30 de Jojo Houel est plus renforcée que l'an dernier, surtout au niveau du train avant. Mieux préparée, elle affiche une autonomie de 250 litres.

L'équipage de la Range Rover VSD le plus en vue est composé du journaliste T.V. Bernard Giroux et du sympathique René Metge.

