

Suite à un briefing avec les techniciens Mercedes qui nous informent que le moteur de Jacky iCKX n'avait apparemment pas toute sa puissance et à cause de notre Aventure à l'arbre du Ténééré qui nous a retardé au classement, le team manager prend la décision d'intervenir les moteurs de nos deux 4x4 !! Ca n'était vraiment pas notre jour. Je reste près du 4x4 je discute avec le mécano lui demande de contrôler et de faire certains réglages sur notre Nouveau moteur puis je pars me coucher.

L'équipage Christine CARON et Bernadette SACY se perdront dans ce Ténééré. Une bonne nuit de sommeil et nous avons oublié nos mésaventures. Nous réalisons le 1er temps scratch de l'étape du jour. En fin de compte il marchait très bien ce moteur ! Un nouveau jour arrive c'est l'étape dite Marathon, 1400 Kilomètres non stop avec un arrêt obligatoire de 4 heures à mi parcours. Il nous faut absolument reprendre du temps aux 4x4 classés devant nous.

Il est 22 heures nous arrivons au village de l'arrêt obligatoire, la place principale est envahie par la population qui nous dit qu'il ne faut pas dormir ici à même le sol : le coin serait rempli de serpents. Peu importe ! Il nous faut contrôler notre 4x4 avant de repartir et après un morceau de gâteau sec venant de nos rations de survie nous n'aurons pas le temps de dormir.

Sur la deuxième partie de cette spéciale marathon nous trouvons René METGE (concurrent Range Rover officiel) arrêté sur le bas coté de la piste devant une boulangerie industrielle, nous nous arrêtons il nous informe que son moteur est out nous lui laissons un bidon d'huile et repartons jusqu'à l'arrivée.



Sur les pistes du Sud Algérien



Arrivée mouvementée d'une étape tunisienne

## RALLYE de TUNISIE AVRIL 1988,

10 jours de course intense pour 2400 Kilomètres ou sont engagés 108 véhicules 4x4 et camions. Ce Rallye de Tunisie démarre par un prologue à Saint Tropez qui sera annulé pour les 4x4 par la Fédération Française des Sports Automobiles. Tous les 4x4 seront alors exposés au public sur le port de Saint Tropez à commencer par les Pajero Mitsubishi le n°201 version Dakar 88 de P. LARTIGUE, le n°202 version Dakar 88 de A. COWAN, le n° 200 version Dakar 87 de Jean da SILVA (le 200 premier numéro de course auto en raison de ma victoire en 1987), les Peugeot : deux 405 pour VATANEN et PESCAROLO, la 205 de M. MOUTON, la Porsche de J. LAFITTE, le Buggy d' H. AURIOL.

Nous passerons quant même une très bonne journée à Saint Tropez sous un beau soleil où le team Mitsubishi participera à un concours de pétanque sur la place des Lys.

Le début du rallye s'annonce bien pour le team Mitsubishi ; les Pajero de COWAN et LARTIGUE prennent de suite l'avantage sur les Peugeot.

Vers la fin de la course des problèmes de freins et de transmissions sur le 4x4 de COWAN et des problèmes de frein sur le 4x4 de LARTIGUE les retarderont et n'ayant plus de pièces de freinage en stock dans nos camions je céderai mes étriers de frein à P. LARTIGUE qui finira 2ème et COWAN 4ème.

Associé à H. MAGNE je terminerai à la 7ème place du classement général avec des ralentisseurs à la place des freins.

Je suis puni par l'usine Mitsubishi suite à l'accident du Paris Dakar 1987, ils m'ont fait comprendre que je ne pouvais piloter pour la victoire et manager en même temps le team RALLY ART Mitsubishi (ce en quoi ils avaient raison). J'en ai profité pour engager Pierrot LARTIGUE qui est le seul pilote qui à mon avis roule aussi vite que VATANEN sur une épreuve comme le Paris Dakar.

Après un excellent prologue (dans mon jardin comme écrivait le journal L'Equipe, ce prologue se déroulait à 5 kilomètres de mon domicile) où je réussissais le 17ème temps à 2 secondes de la Peugeot de KANKKUNEN et dans la même seconde que la Peugeot 205 d'AMBRO-SINO, heureux car j'étais au volant d'un Pajero châssis long plus lourd que les prototypes sur un terrain boueux qui ne m'avantageait pas.

P. LARTIGUE au volant du Pajero gagne ce prologue.

Départ place du château de Versailles, un monde incroyable à 06h00 du matin, jour de l'an les fêtards du réveillon ne se sont pas couchés. Sur le podium de départ, je suis une fois de plus impressionné par l'intérêt du public pour cette épreuve qu'est le Paris Dakar. Je repars avec mon équipier du Dakar 1987 Jean-paul qui je l'espère sera très bon en navigation afin de compenser la différence de performance de notre 4x4.

Le responsable sportif de cette édition Paris Dakar 1988 après le décès de Thierry SABINE est René METGE que je croyais être le personnage le plus approprié pour organiser cette épreuve.

Premier jour de course et première étape en Algérie avec un départ en ligne (qui est pour moi une erreur ; beaucoup d'accidents par manque de visibilité ont eu lieu les années passées) puis au sud de la ville d'El Oued et après seulement 40 Kilomètres les premières grandes dunes apparaissent. Je suis très bien placé en ce début de course (dans les 15 premiers) mais malheureusement à l'attaque des premières dunes une première galère pour moi sur ce Paris Dakar 1988, l'embrayage de mon Mitsubishi cède, il est vrai que nous avons cette année essayé des pièces d'embrayage différentes.



Départ au château de Versailles

Résultat très satisfaisant pour ce début de course, 2<sup>ème</sup> du général auto derrière la Peugeot de SHEKTAR MEHTA et devant COWAN, RAYMONDIS et la Peugeot d' Ari VATANEN. Un deuxième jour de course sans gros problèmes sauf qu'un bruit à chaque saut me fera ralentir pour assurer et protéger la mécanique de mon Pajero, les mécaniciens remplaceront la boîte de transfert au bivouac du jour.

Troisième étape je pars au classement juste derrière COWAN je le rattrape rapidement, il s'arrête un problème de suspension à l'arrière de son 4x4. Nous constatons un amortisseur cassé, je démonte un des miens pour lui donner c'est une erreur de stratégie, puis COWAN repart devant moi et la 3<sup>ème</sup> voiture pilotée par H. RIGAL me suit.

Quelques kilomètres se passent nous roulons ensemble COWAN s'arrête de nouveau, encore un amortisseur cassé nous attendons ensemble (2<sup>ème</sup> erreur de stratégie de ma part) notre 4x4 d'assistance qui arrive rapidement mais nous constatons que le pilote pour une raison inacceptable à retiré les amortisseurs de secours de son véhicule celui à qui j'avais fait confiance m'a trompé il jouait évidemment une place au classement alors que je l'avais embauché et rémunéré pour piloter le véhicule d'assistance.

Nous démontons un amortisseur sur le 4x4 d'Hubert RIGAL et repartons ensemble vers l'arrivée, nous avons (les 3 4x4 Mitsubishi officiels) perdu beaucoup de temps dans cette affaire, nous sommes restés bêtement ensemble au lieu de laisser filer au moins une des 3 voitures vers l'arrivée mais j'en prends l'entière responsabilité.

Cette nouvelle étape clôture la fin de la première semaine de course faisant suite à mon erreur de la veille où j'avais privilégié l'esprit d'équipe.

Après une bonne nuit et un petit déjeuner au bivouac AFRICATOURS, Je lâche les chevaux au top départ du commissaire. Parti en 5<sup>ème</sup> position de Tamanrasset le couteau entre les dents

j'arrive sur une piste balisée de vieux fûts que je dois prendre à gauche mais après seulement quelques kilomètres mon copilote Jean-paul me signale que nous avons peut être fait une erreur, qu'il lui manque un repère sur son Road book : tu es sur ! c'est le copilote qui décide donc je freîne et retourne en arrière en lui disant que c'est la bonne piste en direction d' Arlit au Niger, en



arrivée de l'étape 2, les mécanos écoutent ce bruit inquiétant

Résultat très satisfaisant pour ce début de course, 2<sup>ème</sup> du général auto derrière la Peugeot de SHEKTAR MEHTA et devant COWAN, RAYMONDIS et la Peugeot d' Ari VATANEN. Un deuxième jour de course sans gros problèmes sauf qu'un bruit à chaque saut me fera ralentir pour assurer et protéger la mécanique de mon Pajero, les mécaniciens remplaceront la boîte de transfert au bivouac du jour.

Troisième étape je pars au classement juste derrière COWAN je le rattrape rapidement, il s'arrête un problème de suspension à l'arrière de son 4x4. Nous constatons un amortisseur cassé, je démonte un des miens pour lui donner c'est une erreur de stratégie, puis COWAN repart devant moi et la 3<sup>ème</sup> voiture pilotée par H. RIGAL me suit.

Quelques kilomètres se passent nous roulons ensemble COWAN s'arrête de nouveau, encore un amortisseur cassé nous attendons ensemble (2<sup>ème</sup> erreur de stratégie de ma part) notre 4x4 d'assistance qui arrive rapidement mais nous constatons que le pilote pour une raison inacceptable à retiré les amortisseurs de secours de son véhicule celui à qui j'avais fait confiance m'a trompé il jouait évidemment une place au classement alors que je l'avais embauché et rémunéré pour piloter le véhicule d'assistance.

Nous démontons un amortisseur sur le 4x4 d'Hubert RIGAL et repartons ensemble vers l'arrivée, nous avons (les 3 4x4 Mitsubishi officiels) perdu beaucoup de temps dans cette affaire, nous sommes restés bêtement ensemble au lieu de laisser filer au moins une des 3 voitures vers l'arrivée mais j'en prends l'entière responsabilité.

Cette nouvelle étape clôture la fin de la première semaine de course faisant suite à mon erreur de la veille où j'avais privilégié l'esprit d'équipe.

Après une bonne nuit et un petit déjeuner au bivouac AFRICATOURS, Je lâche les chevaux au top départ du commissaire. Parti en 5<sup>ème</sup> position de Tamanrasset le couteau entre les dents

j'arrive sur une piste balisée de vieux fûts que je dois prendre à gauche mais après seulement quelques kilomètres mon copilote Jean-paul me signale que nous avons peut être fait une erreur, qu'il lui manque un repère sur son Road book : tu es sur ! c'est le copilote qui décide donc je freîne et retourne en arrière en lui disant que c'est la bonne piste en direction d' Arlit au Niger, en



arrivée de l'étape 2, les mécanos écoutent ce bruit inquiétant