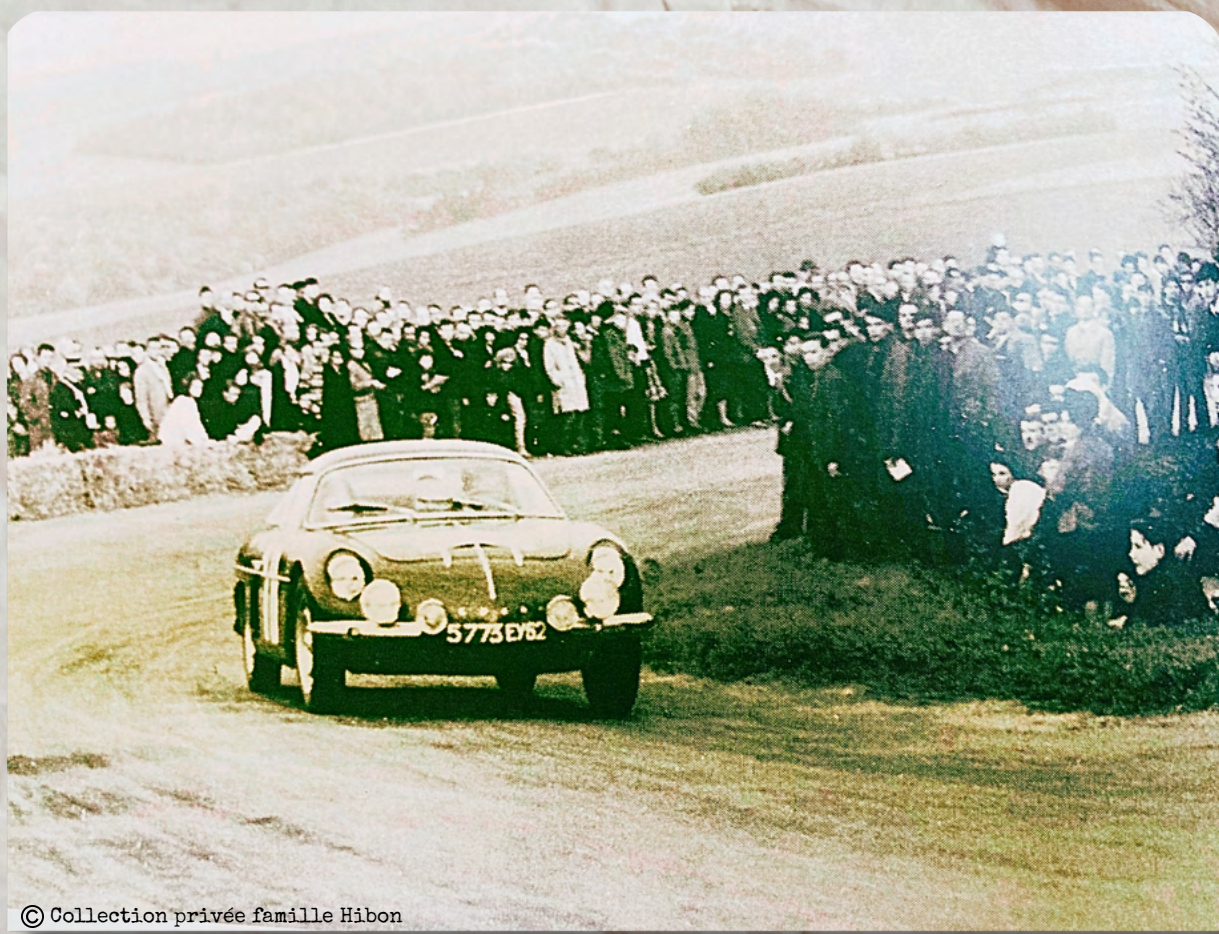


L'AGE D'OR DES RALLYES

1962-1963

CHRONIQUES ET RÉSULTATS

DOSSIER
DE
PRESSE



© Collection privée famille Hibon

ÉDITIONS NEO POLYCHRONO

L'AGE D'OR DES RALLYES

1962-1963

CHRONIQUES ET RÉSULTATS

-SOMMAIRE-

L'AGE D'OR DES RALLYES

Chroniques et résultats 1962- 1963

Pascal Bolmont

Préface de Claude Laurent


Illustrations de François Chevillon

- p2. le mot de l'auteur
- p3. remerciements
- p4. photos
- p6. préface et illustration
- p9. biographie de l'auteur
- p10. le rallye, mode d'emploi
- p14. les éditions Neo Polychrono
- p15. l'interview de l'éditeur
- p17. où trouver l'Age d'or des rallyes?

le mot de l'auteur

“ À cette époque, on pouvait gagner un rallye avec une petite auto populaire! ”

PASCAL BOLMONT

A portrait of Pascal Bolmont, an elderly man with a friendly expression. He is wearing a dark brown leather jacket over a blue collared shirt, a maroon baseball cap with a logo, and dark sunglasses. The background is a soft-focus green, suggesting an outdoor setting with foliage.

Je suis resté le petit garçon de sept ans qui sillonne à pied le 7e arrondissement de Paris pour se rendre à l'école. Un quartier chic, où je logeais dans une chambre de bonne avec ma mère. Animé d'une curiosité enthousiaste, mon regard s'accrochait aux voitures rutilantes et aux modèles d'exception de la jet-society. Je les observais sans oser les toucher, fixant chaque détail dans ma mémoire avec application, pour ne pas en perdre une miette. Je ne le savais pas encore, mais l'amour était déclaré : j'allais aimer toute ma vie les autos.

Mon inoxydable passion pour le sport automobile a ainsi germé dans l'univers de mon enfance. Lecteur assidu de *l'Automobile*, ce mensuel d'autrefois qui engloutissait mon maigre argent de poche, j'imprimais dans mon esprit toutes sortes d'autos, camions et autres engins mécaniques couchés sur le papier. Mais le jour où, affichant à peine dix ans au compteur, j'ai vu défiler et ronronner sous mes yeux les premières voitures de courses en rallye, je suis devenu spectateur émerveillé de la réalité. Je suis passé du noir et blanc des journaux, à la couleur du réel, de mes lectures solitaires à la ferveur partagée, dans le bruit et les effluves d'huile de ricin.

Mon adolescence, je l'ai traversée sur mon vélo, à foncer voir les spéciales de montagne de jour comme de nuit sur les routes des Vosges, à trainer mes basques chez les garagistes, préparateurs et mécanos, proposant sans relâche des coups de main aux équipes d'assistance. Dans l'attente de vivre les rallyes de l'intérieur. Recruté enfin pour faire l'assistance, le jeune spectateur débarque dans les coulisses et rêve même de devenir coéquipier. A 16 ans, ma première carte de membre d'une écurie, à 19 ans mon permis, mais pas les moyens d'une voiture à conduire.

A cette époque, n'importe qui pouvait participer à un rallye avec son auto, il suffisait d'avoir un casque, une licence et de coller un numéro sur la portière de sa 404 ou de sa Dauphine. Pharmacien, boucher, instituteur, tout le monde pouvait gagner un rallye avec une petite auto populaire! Les amateurs se faisaient plaisir à conduire vite sur les routes de leur quotidien, sans mettre en danger les autres et en toute sécurité. Les préparateurs étaient surnommés "les sorciers", oeuvrant à la magie de ce clair-obscur.

le mot de l'auteur

Ce sont précisément ces années sur lesquelles je reviens dans l' "Âge d'or des rallyes 1962-1963", ouvrage réalisé sur la base d'archives personnelles et de témoignages collectés au fil d'une vie.

J'adresse une pensée reconnaissante à tous les organisateurs (dont une large majorité de bénévoles) qui ont permis au rallye à l'orée des années 50 de construire sa réputation jusqu'à devenir et demeurer une discipline d'ordre mondial.

“ Bravo et merci à un nombre impressionnant de pilotes, navigateurs, mécaniciens, journalistes et autres participants, qui de leur passion et leur engagement ont fait de cette activité annexe, une discipline essentielle du sport automobile. ”



© Pascal Bolmont

En partant des listes d'engagés et jusques aux feuilles de classement, il serait parfaitement impossible de dresser un simple inventaire.

Je n'évoquerai que quelques pionniers et pour les plus connus, Robert Buchet, Bernard Consten, Jacques Feret, Henri Greder, Roger de Lageneste, Claude Laurent, Christian Poirot, Jean Rolland, Claude Storez... et tellement d'autres, tous aussi présents au cœur du sujet. Ils me pardonneront mes omissions les concernant, lesquelles ne sauraient en aucun cas ressembler à de l'oubli.

remerciements

A Jeannot Lahache, garagiste, géniteur de vocations chez de jeunes gérômois qui deviendront des pilotes, des navigateurs au palmarès évocateur de leur talent, des directeurs de « team », des mécaniciens de course.

Ne citons dans ce domaine que Pierre Meny, Jean François Lienere, Christian Hot et son frère Jean Sébastien, Pierre Golly ainsi que Pascal Goury, Jean-Yves Chipot et Maurice Iung.



Salut aussi à Marius Jené qui, à l'époque, a abreuvé de sa grande expérience cette génération de passionnés de la fin des années 1960. Cela guide à penser que Gérardmer, petite commune des Vosges de 8 000 habitants, ne doit pas être seulement connue pour ses sports d'hiver ou son Festival du film fantastique mais aussi pour ses dispositions à engendrer des vocations précoces de passionnés du sport automobile.

A tous mes équipiers et équipières, ces dangereux complices dans de nombreux rallyes aux épilogues divers...

A tous celles et ceux avec lesquels j'ai partagé les émotions que procure ce sport et desquels la somme des identités constituerait une liste, pour mon grand bonheur, très longue.

Au merveilleux artiste, au pilote, au directeur de circuit et "bugattiste" distingué qu'est François Chevalier.

D'immenses mercis à Jean-Pierre Hanrioud, ce grand champion, pour son aide et ses encouragements ainsi qu'à Dominique Thiry, autre pilote émérite en rallyes, duquel les récits m'ont apporté nombre d'éléments fort utiles.

Enfin, souvenir ému vers mes amis disparus Daniel Weber et Maxence Balas.

Pascal Bolmont
[@contact](#)



photos



© Pascal Bolmont



© Pascal Bolmont

photos

Les nombreuses photos sont issues de collections privées et renferment chacune une histoire....

© Claude Laurent, Famille Hibon, Thais66, Carlos Beltran, Patrice Moinet, Pascal Bolmont, Yves Gallet...

Un grand merci à Maurice Louche pour ses précieuses archives photographiques.

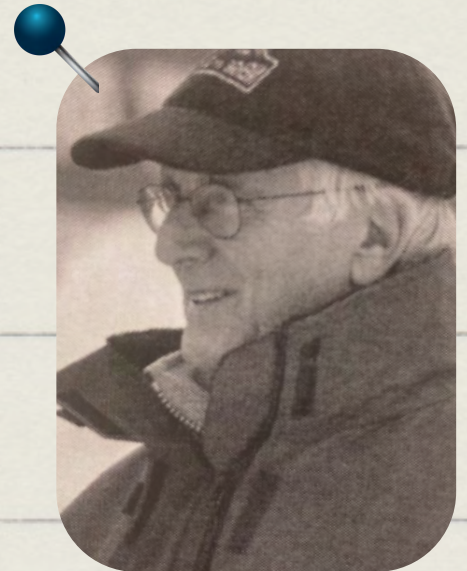


© archives Maurice Louche

Claude Laurent

Claude Laurent, est un pilote automobile français qui a gravé son nom sur l'asphalte. Il s'est illustré principalement en rallye et en circuit, remportant 18 épreuves en rallye.

Le pilote originaire d'Orléans affiche plus de 80 victoires de classes à son compteur à l'arrivée de ses trente ans de carrière et de passion pour le sport automobile.



Ce grand pilote signe de son nom prestigieux et de sa passion la préface de l'Age d'or des rallyes 1962-1963

préface et illustration

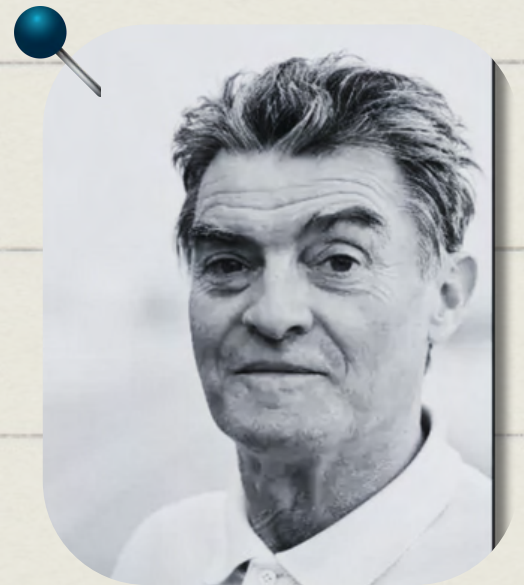
François Chevalier est un artiste qui a fréquenté les circuits, au volant d'autos de course, avant de les représenter, en peinture comme en sculpture.

Moniteur en 1964 à Nogaro de l'une des premières écoles de pilotage créées en France, il troque définitivement sa blouse universitaire contre une combinaison en 1965 et devient instructeur au Bugatti (le circuit court du Mans).

Licencié ès lettres, pilote automobile, il fut directeur du Circuit Paul-Ricard en 1969 jusqu'à la fermeture de ce dernier, en 1999.

Il a été également organisateur de grandes épreuves automobiles.

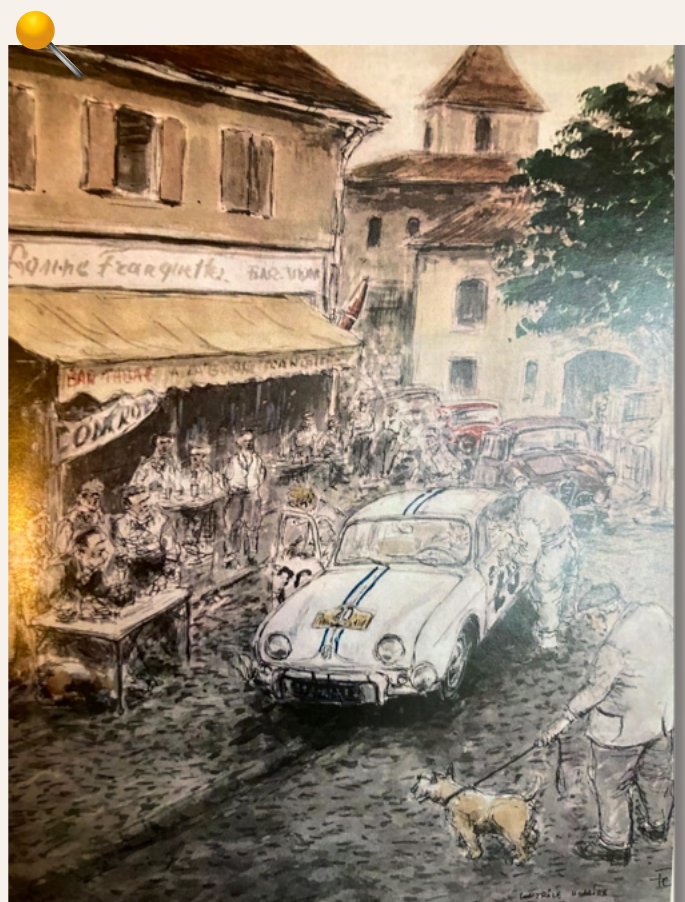
François Chevalier



L'artiste signe de son talent l'illustration de l'Age d'or des rallyes 1962-1963

francoischevalier.blogspot.com

préface et illustration



Biographie de l'auteur

Pascal Bolmont est né à Paris en 1949 où il réside jusqu'à ses 10 ans. Il s'installe ensuite dans les Vosges, à Gérardmer où il passera toute sa jeunesse. C'est dans ces montagnes de l'est de la France que le jeune garçon, passionné de mécanique et d'automobile va découvrir l'univers des rallyes.

Diplômé de l'Ecole Supérieure des Transports de Paris (EST), le jeune papa décide en 1975 de prendre en famille la direction de la Provence où il vit encore à ce jour. Sur le circuit Paul Ricard, il est élève de l'Ecole de pilotage Winfield, avant de participer en tant que pilote à une centaine de rallyes, une vingtaine de courses de côte et quelques épreuves en circuit, au titre de modeste amateur mais toujours animé d'une inusable passion.

Aujourd'hui retraité, il consacre son temps à l'écriture.

“Je n'ai jamais connu la frustration de rester un amateur, mon plaisir c'était tout simplement courir”

P.Bolmont/
G.Le Fèvre
R5 LS
Rallye Jean Behra
1977



©Jean-Baptiste Chally



P.Bolmont/
M.Gerbelot
Lotus Elan
Critérium 83
2002

le rallye, mode d'emploi

Les contrôles



Le principe est de faire parcourir à des automobiles un itinéraire précis, suivant des horaires précis, le tout vérifié par des contrôles de passage (CP) (afin qu'aucun concurrent ne puisse raccourcir le parcours) ainsi que des contrôles horaires (CH) afin de veiller au respect des temps impartis donc des vitesses moyennes à respecter. Ces deux types de contrôles peuvent être assurés en un même point. La vérification des passages et des horaires sont assurés par des commissaires de route nommés par la FFSA (Fédération Française du Sport Automobile).

Sur la route

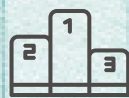
Initialement, les rallyes ont souvent des visées touristiques, puis deviennent de plus en plus sportifs. Les routes empruntées restent ouvertes à l'ensemble du trafic général. Plus tard, certains tronçons seront fermés à la circulation publique par arrêté préfectoral et réservés pour un temps déterminé aux concurrents de l'épreuve automobile en question et ce en vue de préserver et garantir la sécurité des usagers normaux ainsi que celle des participants. Sur la partie "route ouverte" (appelé secteur de liaison) le parfait respect du code de la route est exigé, les équipages ont d'ailleurs un carnet d'infractions sur lequel la maréchaussée inscrit le motif en même temps qu'il dresse procès-verbal.

En fonction de la gravité de la faute, les organisateurs peuvent décider la mise hors course du contrevenant. Une vitesse horaire moyenne est définie par les organisateurs. A chaque contrôle, le "navigateur" (qui a la charge de gérer toutes les questions d'horaires, de régularité du suivi de l'itinéraire imposé) après avoir pointé, calcule immédiatement l'heure à laquelle il devra pointer au contrôle suivant en fonction du temps qui lui est impartie pour s'y rendre en ajoutant donc à son heure réelle de pointage le temps qui lui est impartie pour se rendre au CH suivant.



Prenons un exemple volontairement très simple : ayant pointé au CH 1 à 13h17, le temps pour aller au CH 2 étant de 60 minutes, son heure idéale de pointage au contrôle suivant sera donc 13h17mn + 60 minutes, 14h17mn. Il faudra pointer alors entre 14h 17 et 14 h 18. Un pointage avant ce battement d'une minute comme un pointage après sera sanctionné par des points de pénalités pour avance comme pour retard. Il est important de noter qu'on ne peut cumuler ni retard ni avance ; le temps impartie pour aller au CH suivant s'ajoute bien entendu à l'heure réelle de pointage, même si celle-ci n'est pas la bonne.

le rallye, mode d'emploi



Le classement

Avec l'augmentation des performances des autos et des équipages, les organisateurs ont été assez vite confrontés à la nécessité de départager les concurrents ex aequo.

Rien n'empêche en effet que plusieurs équipages passent tous "à zéro", c'est-à-dire sans pénalité, pour être parfaitement restés dans les temps impartis. D'où l'apparition des épreuves dites "de classement" qui sont de longueurs différentes, et sur des tracés différents (portions de routes fermées, circuits automobiles, slaloms sur place publique) mais alors toujours fermées à la circulation.

Au terme du rallye, le classement est alors obtenu par l'addition des performances sur le tracé routier (régularité) à celles réalisées dans les dites épreuves de classement où les temps sont convertis en points, suivant les barèmes établis.



©Ledermann-70 Vesoul

le rallye, mode d'emploi



Les spéciales

Dans ces épreuves aussi dénommées "étapes spéciales" ou plus communément "spéciales" (toujours sur routes fermées ou sur circuit), il s'agit là encore, comme sur le parcours routier, de rouler en respectant des moyennes imposées, pour la plupart irréalisables même par les plus grands pilotes et les meilleures machines. C'est donc à l'équipage qui s'approche au plus près du temps idéal que revient la première place du classement et tous les concurrents se classent dans l'ordre des temps réalisés, du plus près au plus éloigné de l'objectif prévu.



Les coefficients

Entre les années d'après-guerre et les années 60, l'intention des organisateurs est d'attirer le plus grand nombre possible d'amateurs à la compétition routière. Mais alors, quand on possède et conduit une voiture populaire de petite cylindrée, comment se lancer à affronter des pilotes pour le moins chevronnés chevauchant des voitures de sport infiniment plus performantes. La réponse est alors donnée par l'attribution de coefficients multiplicateurs des temps réellement établis, ces coefficients étant établis en fonction de la cylindrée, du genre de l'auto (de tourisme, de sport...) Par exemple quand une voiture équipée d'un moteur de 700 cc fait un temps de 2 min, ce temps est pris en compte tel quel. Dans la même épreuve une voiture de sport de 3,5 litres verra son temps multiplié par le coefficient qui la concerne...1,3 - 1,4....

Des barèmes grilles sont établis et c'est ainsi que dans des épreuves où la maniabilité est un meilleur atout que la puissance pure, on voit de petites autos s'imposer au classement général de prestigieux rallyes : les 4 cv et Dauphine Renault (845 cc) au Tour de Corse, les Saab (850 cc) et BMC Mini (1000 puis 1300 cc) au Rallye de Monte Carlo, sans oublier l'immense carrière des DKW 750 et des BMW 700. Ce principe des coefficients a aussi été utilisé pour récompenser des équipages desquels les performances étaient remarquables en fonction de leur monture, c'est ce que l'on nomme le classement à l'Indice de Performances.

Ensuite, on a classé les autos en fonction de leur genre (Tourisme, Grand-Tourisme, Sport, Prototypes) et de leur cylindrée, celles-ci étant mises en exergue à l'intérieur des divers classements et en dehors du classement général et les coefficients ont disparu.



La course

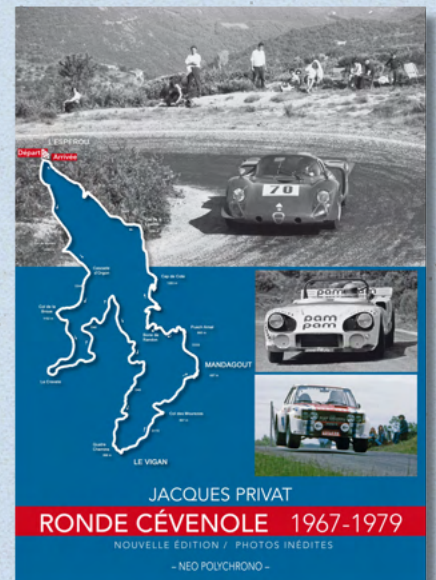
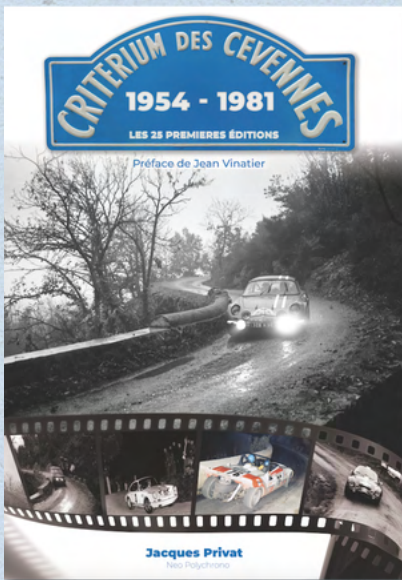
Et puis, tout allant de plus en plus vite, les constructeurs ont été présents ou officiellement engagés par des écuries et le rallye est devenu une course tout simplement. Il est alors apparu quelque peu hypocrite de continuer à imposer des moyennes horaires irréalisables qui obligeaient les concurrents à rouler tout le temps "à fond" sachant que de toute façon, c'est précisément celui qui aurait roulé le plus vite qui aurait gagné. Alors, autant en arriver là où nous sommes depuis déjà pas mal de temps : un parcours routier aux moyennes imposées suffisamment basses donc réalisables assez facilement sauf impondérables et qui relient entre elles des épreuves chronométrées aujourd'hui au 100^e de seconde.





Les éditions Néo Polychrono

Publications de livres,
contenus éditoriaux, photos...
les éditions Néo Polychrono
sont spécialisées dans la course automobile.

Créée en 2018 par Yves Gallet, journaliste photo reporter durant 50 ans au service du sport automobile, cette maison d'édition indépendante place la passion en dénominateur commun avec ses lecteurs.

Editions Neo Polychrono

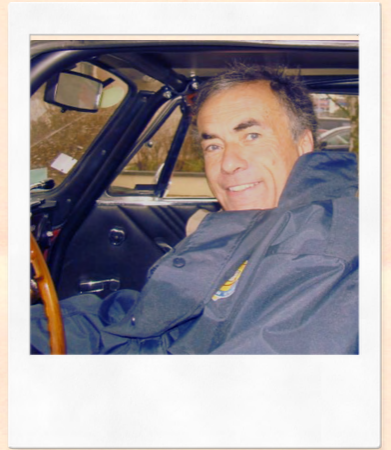


-  neopolychrono.fr
-  10,1e Quinquis 22170 Lanrodec
-  contact@neopolychrono.fr
-  06 12 90 04 83



L'interview de l'éditeur

“ La liberté et l'indépendance sont la marque de fabrique de la maison ”



Yves Gallet est un journaliste et photographe lyonnais, rédacteur en chef de nombreux magazines, dont Retrocourse qu'il a dirigé jusqu'à sa retraite. Il crée Néo Polychrono en 2018 pour continuer à partager sa passion et ses documents d'archives. Auteur lui même de nombreux ouvrages, il est par ailleurs, depuis plus de quinze ans, membre de l'organisation du rallye de Portugal Historique en qualité de coordinateur des équipages étrangers.

QUELLE ROUTE VOUS A CONDUIT A CRÉER VOTRE PROPRE MAISON D'ÉDITION ?

En cinquante ans de journalisme dans le monde des rallyes, j'ai amassé des milliers de photos et j'édite des livres pour continuer à les partager. En tant qu'observateur privilégié du monde automobile, j'ai pu vivre les courses de l'intérieur, avoir un accès direct aux pilotes, aux organisateurs, aux mécaniciens, aux directeurs de course, ce qui n'est plus possible aujourd'hui. Alors au travers de Neo Polychrono, je propose mes photos à tous les professionnels qui sont intéressés.

Et puis surtout, je me fais plaisir. Je veux publier les gens que j'ai choisis pour la qualité de ce qu'ils proposent, pour leur rigueur et leur sérieux.

QU'EST CE QUI VOUS A SÉDUIT DANS LE MILIEU DE LA COURSE AUTOMOBILE ?

J'ai couvert principalement des championnats du monde et des championnats de France. A l'époque, ce milieu était très ouvert, les rapports entre les gens étaient simples, pas de contrats, ni d'attaché de presse, on croisait les pilotes à l'hôtel et on discutait avec eux. Ce qui n'est plus possible aujourd'hui. J'ai rencontré à mes débuts de grands pilotes que j'admirais et qui ont été des mentors. Plus tard, j'ai trouvé sur ma route de grands champions qui sont devenus des amis, parce que la photo m'a permis de les approcher.



L'interview de l'éditeur

On partageait une passion commune, mais aussi des joies et des peines. Des gens sont morts en course et ça laisse des traces. Mais ce que j'ai aimé avant tout, c'est que le rallye est une grande famille et c'est toujours vrai. Nous avons tous tant de plaisir à nous retrouver

QUEL SOUVENIR PLACEZ-VOUS SUR LA PREMIERE MARCHE DU PODIUM ?

C'est la première victoire de Michèle Mouton en championnat du monde, à San Remo en 1981. C'est la première fois qu'une femme remportait une épreuve, en Italie de surcroît, dans un pays machiste au possible ! Michèle est de ma génération, c'était un moment vraiment très fort.

“ Ce que j'ai aimé dans le rallye c'est que c'était, et c'est toujours, une grande famille ”

YVES GALLET

VOUS SIGNEZ D'AILLEURS UN LIVRE EN 2023 QUI ÉVOQUE CETTE MEME ANNÉE 1981 ?

Le Rallye Monte Carlo 1981, oui, parce que j'avais beaucoup d'archives sur cette épreuve, qui était charnière de l'époque et j'ai rassemblé 6000 chronos à l'intérieur. Maintenant on me demande de faire un livre sur l'édition 1982 (rire), alors on verra bien !

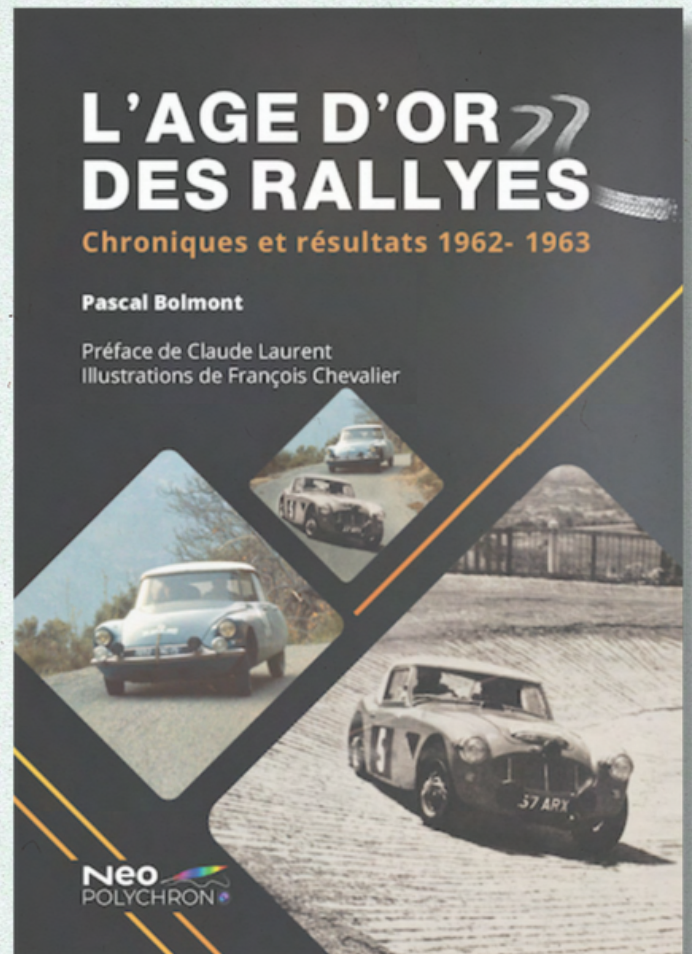
QUELLE EST L'ADN DE VOTRE MAISON D'ÉDITION ?

J'ai toujours été indépendant comme journaliste, toute ma carrière. J'ai choisi la liberté. Donc aujourd'hui, c'est la marque de fabrication de Néo Polychrono. Je me refuse à perdre de l'argent mais en gagner n'est pas ma motivation. Je veux partager ma passion avec d'autres, sans porter les contraintes économiques et éditoriales que j'ai connues toute ma vie dans la presse.

Yves Gallet
06 12 90 04 83

L'âge d'or des rallyes

Cet ouvrage répertorie les principales épreuves françaises (et quelques autres épreuves européennes), collecte les informations les plus importantes ainsi que les classements où petites BMW 700 et Dauphine Renault côtoient Alfa Romeo et Ferrari GT. Dans un premier temps, ce sont les saisons 1962 et 1963 qui sont passées au crible. D'autres époques sont à venir



Où trouver l'Age d'or des rallyes?



neopolychrono.fr

laboutique.com

newsclassicracing.com

motors-mania.com

rallyeandracing.com