

*Mille et mille virages séparent ces deux voitures  
Une seule ligne droite les réunit, l'Esprit Alpine.*

1956. L'Alpine A106 remporte l'épreuve reine de l'époque, les prestigieux "Mille Miles". A près de 100 km/h de moyenne, elle fournit la preuve éclatante de son exceptionnelle tenue de route en terrain montagneux. Aujourd'hui, cent exemplaires numérotés perpétuent l'esprit Alpine. Véritables pièces de collection, les cent Alpine Mille Miles élèvent la conduite sportive au niveau des plaisirs les plus voluptueux. Puissance racée du Turbo V6 de 2,5 litres, 200 ch DIN (147 kW ISO). 6,4 L à 90 km/h, 8,1 L à 120 km/h, 12,8 L en ville. Dynamique sûre et précise : 250 km/h sur circuit, de 0 à 100 km/h en 7 secondes. Sécurité maximale : ABS en série. Luxe discret d'un intérieur tout cuir, plaque numérotée sur planche de bord faisant de votre Alpine Mille Miles un modèle unique. Raffinement du logo sur le capot avant, splendide éclat de la couleur rouge, nacré et vernie. Descendante directe de l'Alpine de légende, l'Alpine Mille Miles Série Exclusive est une série d'exception. Modèle présenté Renault Alpine Mille Miles. Garantie anti-corrosion Renault 6 ans. DIAC votre financement. **RENAULT** préconise **elf**

**ALPINE MILLE MILES** **SÉRIE EXCLUSIVE**





**RENAULT**  
DES VOITURES  
A VIVRE

✓  
778289  
79  
Maurice LOUCHE

**LE  
TOUR DE CORSE  
AUTOMOBILE  
1956-1986**

**(En appendice 1987-88-89)**

***Préface de Jean-Claude ANDRUET***

4° Li<sup>28</sup>  
1365  
Avec la collaboration de l'Association Sportive de l'A.C. de la Corse

*A cette merveilleuse Corse que j'ai découverte et appréciée en préparant cet ouvrage.*



*Rallye des 1000 virages*

CP.6

11-22 NOVEMBRE 1959

4<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE  
AUTOMOBILE  
*International*

ASSOCIATION SPORTIVE DE L'AUTOMOBILE CLUB DE LA CORSE

3<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE AUTOMOBILE  
RALLYE DES 1000 VIRAGES  
INTERNATIONAL

9 ET 10 NOVEMBRE  
RÈGLEMENT

V<sup>o</sup> TOUR DE CORSE AUTOMOBILE INTERNATIONAL

plus la course est dure plus les chances de la Dauphine sont grandes.

43  
4<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE AUTOMOBILE  
RENAULT

18<sup>EME</sup> TOUR DE CORSE  
CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES  
30 NOVEMBRE - 1<sup>ER</sup> DECEMBRE 1974

REGLEMENT OFFICIEL

patroné par

avec le concours du journal LE PROVENCAL CORSE

1<sup>ER</sup> TOUR DE CORSE AUTOMOBILE  
« Rallye des 1000 virages »

REGLEMENT approuvé par la F.F.S.A. le 17.6.56 - VILLE

30<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE RALLYE DE FRANCE  
du 30 avril au 4 mai 1986  
CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

REGLEMENT OFFICIEL

F.F.S.A. ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE CLUB DE LA CORSE

5<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE AUTOMOBILE INTERNATIONAL

1958-1959

29<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE RALLYE DE FRANCE DU 1 AU 5 MAI 1985

REGLEMENT OFFICIEL

CHAMPIONNAT DU MONDE

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1<sup>RE</sup> DIVISION

17<sup>ME</sup> TOUR DE CORSE ESSO  
\* X<sup>ME</sup> RALLYE « ILE DE BEAUTE »

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE CORSE

14 et 2 DECEMBRE 1973  
REGLEMENT OFFICIEL

*Il a été tiré à part de cet ouvrage 300 exemplaires de luxe sur papier couché ivoire 175g numérotés de 1 à 300 constituant l'édition originale.*

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction, même partielles, par tous procédés, réservés pour tous pays.  
© 1989

I.S.B.N. 2-9500738-2-4

*Je dédie cet ouvrage à M. Jean Sermonard, créateur de cette merveilleuse épreuve, et à tous ceux qui, derrière Charles Leonardi, œuvrèrent avec lui ou avec ses successeurs au sein de l'Association Sportive de l'Automobile-Club de la Corse présidée successivement par M. François Siciliano puis par M. Jean Luisi, sans qui le Tour de Corse Automobile "Rallye des 10 000 Virages", baptisé par la suite "Rallye de France", n'aurait pu s'épanouir pour devenir l'un des plus beaux fleurons du Sport Automobile français.*

## SOMMAIRE

	PAGE
REMERCIEMENTS .....	17
PRÉFACE, <i>par Jean-Claude ANDRUET</i> .....	19
LE MOT DU PRÉSIDENT, <i>par Jean LUISI</i> .....	21
INTRODUCTION .....	23
TITRES .....	25
LES COURSES: 1956-1986 .....	26
APPENDICE: 1987-88-89 .....	266
LE PASSÉ-PRÉSENT .....	272
DOCUMENTS COULEURS .....	273
CLASSEMENTS: 1956-1989 .....	305
CLASSEMENTS: ILE DE BEAUTÉ 1957-1973 .....	330
CLASSEMENTS: COUPE RENAULT 5 1979-1980 .....	333
PALMARÈS .....	335
PALMARÈS FÉMININ .....	337
STATISTIQUES VICTOIRES .....	339
INDEX PHOTOGRAPHIQUE PAR MARQUES .....	340
INDEX PHOTOGRAPHIQUE PAR PILOTES .....	342
BIBLIOGRAPHIE .....	347
SOURCES ICONOGRAPHIQUES .....	349





La légère



Plein goût



# ESSO VOUS RAPPELLE QUE L'HUILE C'EST IMPORTANT



MOTEUR DE GTI : PRIX MOYEN 15180 F TTC\*



MOTEUR TURBO : PRIX MOYEN 18 590 F TTC\*



MOTEUR 16 SOUPAPES : PRIX MOYEN 21000 F TTC\*



HDM

EXISTENT EN BIDON DE 1 LITRE, 2 LITRES, 5 LITRES.

## L'HUILE ABSOLUE

\*Prix moyen à litre indicatif de moteurs neufs et échange standard au 7/4/89.





**MARTINI EXTRA DRY.  
UNE SENSATION A DÉCOUVRIR.**



Un goût sophistiqué, frais et sec qui fait surface doucement. Pur sur de la glace, un baiser inoubliable.  
Une mesure de gin, un tiers de mesure de Martini Extra-Dry, c'est le Dry Martini, le cocktail le plus célèbre du monde.

**LA M3 A GAGNÉ :**  
**Le Tour de Corse 1987,**  
**Le championnat d'Europe,**  
**Le championnat de France,**  
**Le championnat de RFA,**  
**Le championnat d'Europe**  
**de la montagne,**  
**et bien d'autres.**



La M3 a gagné tous ces championnats en groupe A sur circuit et le Tour de Corse en rallye, et déjà en 1988 la première épreuve du championnat de France des rallyes : l'Alpin Behra.

**LA M3 A GAGNÉ :**  
**Une banquette arrière,**  
**l'encapsulage du moteur,**  
**4,5 m<sup>2</sup> de tapis de sol,**  
**3,1 m<sup>2</sup> de tissu toit,**  
**les 800 grammes du**  
**système motronic 3<sup>e</sup> génération ,**  
**et rien d'autre.**





 **GROUPE PRIMAGAZ**

64, Avenue Hoche - 75008 Paris



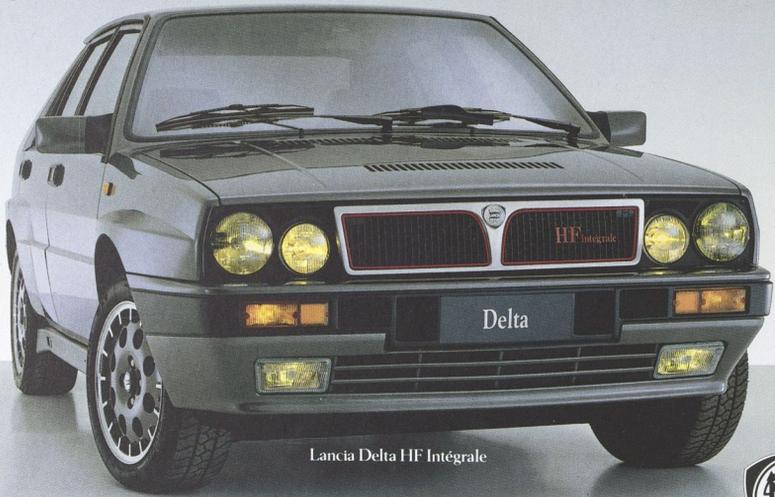
*Chaque jour, la DIAC finance  
1700 véhicules vendus par le Réseau RENAULT.*

**DIAC : LES MOYENS DE VIVRE EN RENAULT.**



Lancia Delta HF Intégrale

**Vous ne serez peut-être pas aussi brillant que nous,  
mais au moins vous aurez la même voiture.**



Lancia Delta HF Intégrale

**LANCIA. CHAMPION DU MONDE DES RALLYES 88.**



## REMERCIEMENTS

Je me dois de remercier tout particulièrement :

- *L'Association Sportive de l'A.C. de la Corse, en les personnes de M. Jean Luisi, Président ; M. Charles Léonardi, Vice-Président, et le secrétariat pour m'avoir accordé spontanément leur confiance en acceptant avec chaleur et gentillesse de contribuer à mon projet ;*

*ainsi que M. Jacques du Chaffaut pour son amabilité et son indispensable collaboration.*

Je remercie également :

- *MM. Georges-Michel Fraichard et Jean-Louis Moncet, du magazine L'Auto-Journal, et M. Philippe Carles, de la revue Echappement, pour les abondantes et riches archives photos si aimablement mises à ma disposition ;*
- *M. Jean-Pierre Laplayne, rédacteur en chef du Provençal ; MM. Joseph Péraldi et Gérard Koch, responsables du service photo à Ajaccio et Bastia, pour la généreuse exploitation des documents iconographiques de ce quotidien ;*
- *M<sup>me</sup> Michèle Bertier, MM. Galeron, Maisonnasse, Morelli et Prysquel, des "pros" de la photo, qui m'ont confié avec complaisance le fruit de leurs reportages ;*
- *MM. Faucon, Guichet, Olivier, Rosinski, Trautmann, Viano, Vinatier pour leurs utiles et précieux renseignements ;*
- *M<sup>me</sup> Anne-Marie Bichard et M. Marius Louche, si efficaces dans la délicate mission de corriger les textes ;*
- *M. Bernard Amigon pour la constance du sérieux dans son rôle d'imprimeur ;*
- *M. Jean-Pierre Aerts, dont la foi en ma passion l'incite toujours à m'apporter son concours professionnel ;*
- *Les Sociétés Renault, B.M.W., Martini, Diac, Lancia, Esso, Rothmans et Primagaz et leurs responsables respectifs MM. Mario Canavesi et Armand de Matharel, Hans Kraft et Yves Makaire, Daniel Schildge, Jean-Luc Gendrot, Luc Savagnac, Régis Mallet et Patrick Surrel, Jos Crabbendam et Jacques Petitjean, pour m'avoir fait crédit ;*

*ainsi que tous ceux qui ont bien voulu m'aider d'une manière ou d'une autre pour que cet historique soit aussi précis que possible.*



## PRÉFACE

*J'aurais pu gagner le Tour de Corse dès ma première participation (1967), mais Jean Rabate, mon coéquipier, et moi formions un équipage occasionnel. Notre manque de métier nous fit rater une occasion facile d'effectuer une entrée exceptionnelle dans ce Tour de Corse qui fut pour moi, tout au long de ma carrière, le ciel mystique que je voulais gagner. Il faut dire que, lorsque Jean me demanda d'être son coéquipier (sa femme est corse), ce ne fut pas très sérieux de ma part d'accepter, car ce n'était pas son métier, mais ses yeux et sa voix étaient empreints d'une telle émotion lors de sa requête, que j'en fus touché. Je tombai moi aussi immédiatement amoureux de cette perle de la Terre et de la plus belle et plus dure course automobile, et j'ai pu comprendre toute son émotion.*

*Depuis, je suis concerné par tout ce qui touche "la Corse".*

*Pourtant, vous dire ce que j'y ai souffert m'est impossible. J'aurais pu gagner quinze Tours de Corse. Chaque année, je me suis trouvé en tête de la course de mon cœur et, presque chaque fois, je fus stoppé par un coup du sort imprévisible!*

*J'ai aimé ce pays comme l'on peut aimer passionnément une femme au paroxysme de la passion. Il m'est arrivé de m'arrêter en pleine reconnaissance la nuit au milieu d'une épreuve et, profitant du clair de lune, de m'imprégner d'un spectacle que la nature corse m'offrait. Je restais ainsi de longs moments, et j'étais tellement ému que rarement je retenais mes larmes.*

*En écrivant ces mots, je ressens aujourd'hui encore cette émotion.*

*J'aimais donc tant ce pays que je souhaitais que tout y fût idéal. Je faisais des projets d'organisation de cette société corse notamment pour l'agriculture de plaine, de montagne, pour que le tourisme profite pleinement à cette agriculture et à la richesse de la Corse, pour l'énergie etc...*

*A ce propos, vous ne pouvez avoir idée du temps que j'ai passé à examiner des sites de montagne pour y déceler les possibilités de barrages hydroélectriques, notamment dans des gorges désertiques, dans la perspective de créations d'emplois en montagne et du reboisement auquel ces barrages auraient contribué, tout en assurant l'autonomie naturelle de la Corse sur le plan énergétique.*

*Je ne parle pas du "Vazio" et des transports... Ceux qui nous gouvernent ont peut-être des motivations qui nous échappent et moi, j'ignore si elles sont nobles ou méprisables, mais elles sont souvent contestables.*

*Et puis, dans mon "idéal corse", je voulais dire aussi au peuple corse les petits efforts à effectuer pour en faire le paradis, notamment de combattre cette jalousie paralysante, que l'on retrouve malheureusement sur la planète entière.*

*Je suis certainement un utopiste mais je souhaitais tellement que tout soit mieux en Corse, que je voulais profiter de mes victoires pour lancer devant les médias des messages concernant ce pays. Je suis sûr que mes propositions étaient positives car je les ai pensées avec tant d'intensité.*

*Et en fait, chaque fois, tout ce travail a échoué en même temps que les coups du sort m'ont frappé, et m'ont laissé brisé sur le bord de la route alors que la victoire était acquise.*

*J'ai aussi connu de vilains moments en Corse. Il y a eu des mariages que je voulais réussir... et que j'ai manqués.*

*En 1969, l'année du bicentenaire, je désirais inscrire mon nom sur cette date historique. J'aurais pu gagner avec une demi-heure d'avance au volant de cette merveilleuse berlinette Alpine 1 600 de Jean Rédélé, dirigée par Jacques Cheinisse, mais dans l'équipe Renault, à l'époque, l'on ne m'aimait pas. J'avais fait de tels temps à l'entraînement... qu'en course mon delco fut mystérieusement décalé... Et pourtant, même sans moteur et en faisant la descente des "Bavella" en roue libre devant les concessionnaires Renault médusés... je faisais le record de l'épreuve!*

*En 1981, l'association Ferrari-Daniel Marin-Tour de Corse-Championnat du Monde des Rallyes était plus qu'il ne fallait pour me motiver. Après quatre épreuves, tout en étant chaussé de pneus durs, j'avais cinq minutes d'avance! Hélas, après le parc d'Ajaccio, le moteur ne marchait plus... ce fut l'abandon... et la découverte dans l'essence d'une substance anormale!*

*Enfin, dernière déception, le comportement des têtes dirigeantes du Tour de Corse, ça me regarde mais c'est un triste constat humain.*

*Cependant, il faut savoir qu'on ne peut aimer sans souffrir et, si cet adage est absolu, alors j'ai vraiment aimé la Corse.*

*Et c'est pour cela que le livre de Maurice Louche m'a enthousiasmé car l'on ne peut écrire un tel livre sans beaucoup d'amour, pour tout ce que représente le Tour de Corse.*

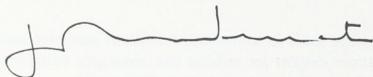
*Il faut dire que je suis heureux d'avoir rencontré Maurice, parce que c'est non seulement un amour d'homme, un passionné de la Corse et de l'histoire, mais aussi parce qu'il consacre sa vie à immortaliser des monuments sportifs, des moments d'émotion, de bravoure, avec le souci de vérité, de justice d'un honnête homme.*

*Merci à toi Maurice.*

*Si je ne dois plus refaire, en principe, le Tour de Corse (sans mon amertume envers les organisateurs, je l'aurais fait en 1989), j'espère toujours venir y finir ma vie et m'y rendre utile. Et puis, il me reste mes souvenirs, mes amis, mes merveilleux amis corses, Gilbert qui nous a quitté, Domi, Marie-France, René, etc... et mes copains de Corte qui voulaient se battre en 78 pour moi, quand Fiat m'a volé ma victoire.*

*C'est un don du ciel de les avoir connus.*

*Vive la Corse.*



*Jean-Claude Andruet*

*P.S. : La Corse est une telle beauté que je souffre, en pensant à elle, de ne pas être immortel. Contrairement à ce qui est dit des îles, je n'ai jamais été heureux de quitter la Corse.*

## LE MOT DU PRESIDENT

*En lisant cette belle histoire du Tour de Corse si remarquablement contée par notre ami Maurice Louche, vous comprendrez quels peuvent être les sentiments de ceux qui étaient déjà présents en 1956, au côté du Docteur Sermonard, véritable père du Tour de Corse!*

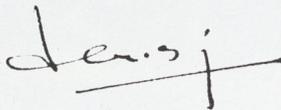
*Que de souvenirs, certains heureux, d'autres qui le furent moins, que de chemin parcouru depuis ce premier départ du "Rallye des 10 000 Virages", avec, il faut bien en convenir, beaucoup d'incertitudes et de doutes. Et pourtant, le Docteur Sermonard, passionné de Sport Automobile, avait eu raison et le premier Tour de Corse fut un succès, réunissant déjà les plus grands noms du Sport Automobile et les grandes marques de l'époque.*

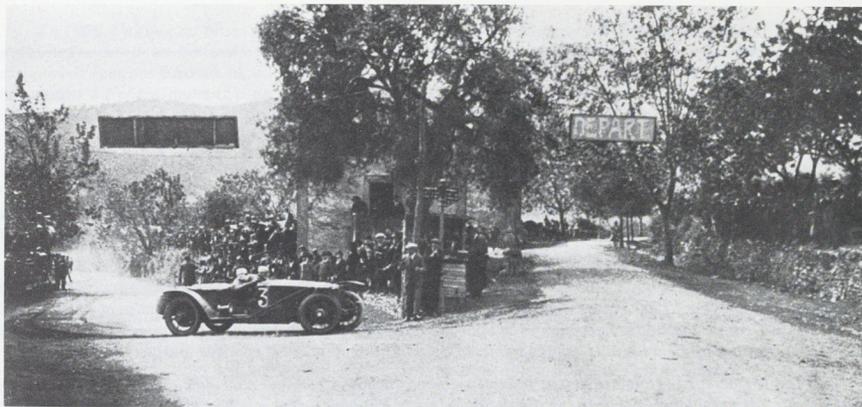
*Hélas, le Docteur Sermonard devait prématurément disparaître ainsi qu'en 1965, en pleine jeunesse, son successeur à la présidence, François Siciliano. Mais l'un et l'autre avaient su communiquer leur passion, leur enthousiasme à cette poignée d'amis qui, reprenant le flambeau et dans des conditions souvent difficiles, avec beaucoup de cœur et de courage, continueront l'œuvre si bien initiée. Le petit groupe du départ grandit au fil des ans en nombre mais aussi en qualité. Des collaborateurs de grande expérience vinrent se joindre à lui. Les soutiens indispensables à la réalisation d'une épreuve dont les exigences croissaient avec le succès, furent obtenus. Et en 1973, consécration si enviée, le Tour de Corse devenait l'épreuve française qualificative pour le Championnat du Monde des Rallyes, ce Championnat où il occupe aujourd'hui, une des toutes premières places.*

*Voilà, très rapidement esquissé la belle histoire du Tour de Corse dont vous pourrez lire tous les détails dans les pages qui suivent. Je voudrais simplement, pour conclure, vous dire les raisons profondes d'une aussi belle réussite. Il faut les trouver d'abord, bien entendu, dans les qualités d'un circuit routier exceptionnel. Ensuite, dans le soutien unanime de toutes les populations de l'île. Enfin et surtout, dans le dévouement total et désintéressé au service d'une passion qui n'a cessé d'animer tous ceux qui eurent et continuent d'avoir la charge de l'entreprise.*

Jean LUISI

Président de l'A.S. de l'A.C. de la Corse

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Jean Luisi', with a horizontal line drawn underneath the name.



*Albert Guyot, sur Bignan Sport, victorieux du G.P. de la Corse en avril 1921.*



## INTRODUCTION

Si le 1<sup>er</sup> Tour de Corse Automobile, en 1956, est le début d'une belle et passionnante histoire, il ne faut pas oublier que, trente-cinq ans plus tôt, l'île de Beauté fut déjà le théâtre d'un ensemble d'épreuves automobiles pour lequel fut créé l'Automobile-Club de la Corse présidé par M. Noël Pinelli.

C'est, en effet, en avril 1921 que, pour commémorer le centenaire de la mort de Napoléon, se déroulèrent, outre le Grand Prix de la Corse (réservé aux voitures de 3 l de cylindrée pesant au minimum 1 000 kg et transportant deux personnes plus un lest correspondant à deux passagers supplémentaires), un Prix des Touristes (véhicules équipés et carrossés en tourisme) et trois tests : km lancé, km départ et arrivée arrêtés et 2 km départ arrêté, ce dernier test réservé aux voitures de tourisme d'Ajaccio.

Un Prix des Voitures légères (voitures de 1,4 l de cylindrée) eut également lieu mais Pierre Delaunay (le seul concurrent) y trouva la mort au volant de sa Bignan Sport en quittant la route à près de 110 km/h lors du franchissement d'un dos d'âne.

Ce tragique accident ternit évidemment le succès remporté par cette manifestation où le G.P. de la Corse monopolisait l'intérêt général.

Influencé par la Targa Florio, ce G.P., constitué par un difficile circuit de 147,3 km de forme triangulaire avec, pour côtés, les lignes Casamozza-Corte, Corte-Cateraggio et Cateraggio-Casamozza à parcourir trois fois (soit 441,9 km), vit la nette victoire, à 72,1 km/h de moyenne, d'Albert Guyot sur Bignan Sport (4 cyl., culbuté, 95 cv à 3500 tr/m, quatre soupapes par cylindre et 900 kg) devant Rougier et Repusseau sur Turcat-Méry, Dauvergne sur Chenard-Walcker, de Bary et d'Avaray sur Turcat-Méry.

C'est également une Bignan Sport qui s'illustra en remportant, à 58 km/h de moyenne avec Inghilbert, le Prix des Touristes. Seul à participer, il concourut sur une voiture de service de la marque après avoir accidenté la sienne aux essais, pour éviter un mouton.

De Bary sur Turcat-Méry au km lancé (49" 4/5 soit 72,3 km/h), Lagache au km départ et arrivée arrêtés (53" 2/5 soit 67,4 km/h) et Diesbach aux 2 km départ arrêté réservé aux voitures de tourisme d'Ajaccio (2'19" 4/5 soit 51,5 km/h) furent les vainqueurs des tests.

Cette manifestation, aussi complète et inédite fut-elle, n'eut pas de lendemain.

Il faudra attendre 1956 et la passion du Docteur Jean Sermonard pour que la Corse renoue avec le sport automobile.

La Grande Aventure commençait.

Une épopée faite de volonté, de courage, d'efforts, empreinte de passion et d'enthousiasme mais aussi de difficultés, de fatigue, de découragement et de désespoir parfois, au cours de laquelle se mesurèrent aux plus grands pilotes de rallyes les plus humbles, suscitant à chaque fois une lutte acharnée et épuisante qui s'amplifia au fil des ans pour atteindre son paroxysme en 1985 et 1986 avec les drames que l'on connaît.

L'effrayant groupe B devint alors tabou. Avec lui disparaissaient en partie le spectacle et le panache qui auréolaient le Rallye.

Des quelque 50 cv de la Renault Dauphine de Gilberte Thirion-Nadège Ferrier aux 450 cv de la Peugeot 205 Turbo 16 de Saby-Fauchille, c'est toute l'Histoire du Tour de Corse Automobile... que voici.

Un crescendo de trente années de course, une histoire d'hommes et de machines forte en émotions qui n'aurait certainement pas été aussi poignante si elle n'avait justement pas eu comme cadre LA CORSE : un terrain de prédilection où le rallye automobile peut se sublimer dans une ambiance chaleureuse et passionnelle.



## TITRES

		Page
1956	HONNEUR AUX DAMES	26
1957	A NICOL-DE LAGENESTE, LA 2 <sup>me</sup> ÉDITION	32
1958	PILOTES CONFIRMÉS + DAUPHINE = VICTOIRE ÉCRASANTE	39
1959	CORSI MAESTRI IN CASA	45
1960	ENFIN LA VICTOIRE POUR PORSCHE	52
1961	L'APOCALYPSE	60
1962	ET DE 4 (victoires) POUR LA DAUPHINE	68
1963	DS BAT COBRA ET TRAUTMANN BAT SCHLESSER	76
1964	VINATIER ET R.8 GORDINI, VAINQUEURS DANS LA TOURMENTE	84
1965	ORSINI-CANONICI, JAMAIS DEUX SANS TROIS	92
1966	PIOT-JACOB SAUVENT L'HONNEUR DE RENAULT	100
1967	LANCIA ENRAYE LA SUPRÉMATIE RENAULT	109
1968	ALPINE, NOUS VOILA!	117
1969	LE RALLYE DU BI-CENTENAIRE A LAROUSSE-GÉLIN	124
1970	DARNICHE INACCESSIBLE	133
1972	ANDRUET-"BICHE"-ALPINE : UN TRIO DOMINATEUR	141
1973	VICTOIRE MÉRITÉE POUR NICOLAS, VICTOIRE SANS VALEUR POUR ALPINE	149
1974	VICTOIRE D'UN TRANSFUGE	158
1975	DERNIER COMBAT AU SOMMET ALPINE-LANCIA	169
1976	HISTOIRE DE STRATOS	177
1977	1 <sup>er</sup> SUCCÈS POUR FIAT-ABARTH	185
1978	A DARNICHE LE SUCCÈS, A ANDRUET LA VICTOIRE MORALE	193
1979	UN TOUR BIEN FADE	201
1980	JUSTE CONSÉCRATION POUR UN PILOTE DE GÉNIE	208
1981	ET DE 5 POUR LA STRATOS, ET DE 6 POUR DARNICHE	217
1982	RAGNOTTI-ANDRUET : UN COMBAT DE TITANS	224
1983	ALEN-KIVIMAKI : DES NORDIQUES ENFIN A L'HONNEUR	233
1984	LE LION A RUGI, LANCIA A TREMBLÉ	240
1985	GLOIRE ET TRISTESSE	248
1986	A SABY-PEUGEOT, LA VICTOIRE... EN PLEURANT	256
1987/88/89	L'APRÈS-GROUPE B	266

## 1956 - HONNEUR AUX DAMES

Date: 17 et 18 novembre

Organisé par: l'Association Sportive (A.S.)  
de l'Automobile-Club (A.C.) de la Corse

Avec le concours: du Conseil Général de la Corse  
et des communes traversées

Sous le patronage: de L'Action Automobile et Touristique

Distance: 1039 km dont 25,5 km en 3 spéciales

Nombre de partants: 43

Nombre d'arrivants: 24 dont 17 classés (39%)

Classement général:

- |  |                      |
|--|----------------------|
| 1 - M <sup>mes</sup> THIRION - FERRIER | Renault Dauphine     |
| 2 - MICHY - RAMBAUD                    | Renault Dauphine     |
| 3 - NATHAN - SCHMITZ                   | Porsche Carrera 356  |
| 4 - NICOL - DE LAGENESTE               | Alfa Romeo Giulietta |
| 5 - HOUEL - SACAZAN                    | Mercedes 300 SL      |

Coupe des Dames:

- |                   |                  |
|-------------------|------------------|
| THIRION - FERRIER | Renault Dauphine |
|-------------------|------------------|



Dans les salons du Grand Hôtel à Ajaccio, Gilberte Thirion (à gauche)-Nadège Ferrier, tout sourire, savourent leur magnifique victoire sous le regard du directeur de course Claude Mazalon (à gauche avec des lunettes).



Schmitz au contrôle. Face à lui, derrière l'horodatrice, Jean Luis. A noter, la vétusté de l'éclairage et la tenue "bourgeoise" des concurrents. Nous sommes en 1956, ne l'oublions pas.

Après avoir organisé un petit rallye automobile dans l'île, le docteur Jean Sermonard, ancien rallyman, Lyonnais établi en Corse depuis peu et Président de l'Automobile-Club (A.C.) de la Corse et de l'Association Sportive Automobile (A.S.A.) qu'il vient de ressusciter, envisage, en début d'année, une épreuve d'envergure afin d'attirer les pilotes du continent et de leur faire découvrir la beauté de la Corse et les difficultés de son réseau routier.

Conscient que cet ambitieux projet n'est réalisable qu'avec des gens compétents, Jean Sermonard contacte, dans un premier temps, Noël Pinelli, Vice-Président de la Fédération Française des Clubs Automobiles et Président d'un Automobile-Club de la Corse depuis 1921, puis cherche des "pros" de l'organisation.



Vainqueurs de deux des trois épreuves de vitesse annexes, Nicol-de Lageneste, sur Alfa Romeo Giulietta, termineront 4<sup>mes</sup>.

L'occasion se présente en juillet, lors des 12 H. de Reims, lorsque son ami Claude Mazalon, ancien pilote et Vice-Président de l'A.S.A. de l'A.C. du Rhône, lui présente trois hommes de valeur : Étienne Viano, Président de l'A.S.A. de l'A.C. de Marseille et Provence, maître d'œuvre de la célèbre Coupe des Alpes ; Jacques du Chaffaut, Président de l'A.C. Vauclusien, responsable de la non moins célèbre course de côte du mont Ventoux<sup>(1)</sup>, et Henri Avril, Secrétaire général de l'A.C. de Marseille et Provence. Mieux que quiconque, tous trois savent organiser et réussir dans leur entreprise.

L'entrevue fut brève mais, ô combien, pleine d'espoir.

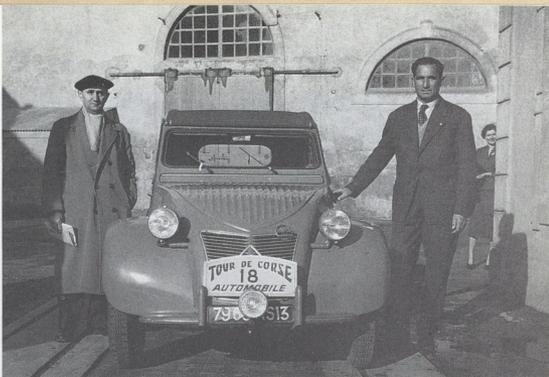
Avec l'assistance de tous les services du département : Préfecture, Assemblée départementale, Communes, Direction de la Santé, Gendarmerie, Ponts et Chaussées, ces éminents spécialistes de l'organisation se mettent au travail, aidés dans leur tâche par une équipe lyonnaise composée de Jean Prilly, Yvan Perret et Louis Clermont, le bras droit de l'instigateur.

Afin de prolonger la saison touristique dans l'Île de Beauté, le mois de novembre a été choisi. Cinq mois, donc, les séparent de l'échéance.

Ainsi la Corse va-t-elle connaître, après trente-cinq ans, une nouvelle aventure sportive automobile. Outre son charme et son pittoresque, cette île méditerranéenne procure, à la suite de l'accident tragique des 24 H. du Mans 1955 qui a entraîné d'importantes difficultés à monter des épreuves en France, une certaine facilité d'organisation grâce à son unité administrative (c'est à l'époque un seul département, ce qui évite des démarches de demandes d'autorisation toujours fastidieuses) et grâce aussi à l'éloignement de son réseau routier à l'égard des agglomérations.

Bien que certains Corses accueillent avec scepticisme ce projet, d'autres soutiennent le "staff" continental qui programme le 1<sup>er</sup> Tour de Corse Automobile "Rallye des 10 000 Virages" pour les 17 et 18 novembre.

(1) "Mont Ventoux, 75 ans de sports mécaniques, 1902-1976" : du même auteur.



Au pesage : la Citroën 2 cv des Marseillais Matheron (à droite) - Philibert (plus connu dans son rôle de chronométreur) ; la Renault 1063 Pichon-Parat (n° 16) de Hocquard-Marx précédant la Simca Sport (n° 62) de Lecornu ; la Fiat Siata Zagato (n° 58) de M<sup>me</sup> Fontana et Monsieur devant la Renault Dauphine des champions marseillais Manzon-Guichet.



Présente au départ mais pas à l'arrivée, la Dyna Panhard de Bayol-Miller.

La machine est lancée, plus rien ne peut l'arrêter. Ou presque.

Un point noir en effet : l'actualité internationale, déjà tendue avec l'invasion de la Hongrie par les troupes soviétiques, s'aggrave en novembre avec la guerre éclair du canal de Suez. Ce raid franco-britannique en Egypte perturbe alors considérablement le sport automobile par son incidence sur l'approvisionnement en carburant.

Le 1<sup>er</sup> Tour de Corse voit donc le jour en une période peu propice à ce genre d'épreuve. Il faillit même ne pouvoir se dérouler puisqu'à quelques jours près, alors que depuis un certain temps déjà le gouvernement lançait des appels au civisme afin que les usagers réduisent volontairement leur consommation habituelle, l'essence allait être rationnée et les stations de carburants fermées du samedi midi au lundi midi après blocage des stocks pour déclaration. C'est, en effet, le 28 novembre qu'une décision gouvernementale octroyait, par mois : 4 litres aux cyclomoteurs, 10 litres aux motocyclettes, 20 litres aux automobiles jusqu'à 4 cv, 30 litres à celles de 5 cv et plus, 40 litres aux camionnettes et 50 litres aux camions.

A dix jours près, le 1<sup>er</sup> Tour de Corse Automobile était une épreuve mort-née. Il eut été dommage qu'il n'ait pas lieu car, grâce à l'action déterminante de Toussaint Rombaldi, Secrétaire général du Syndicat d'Initiative et Directeur de l'A.C. de la Corse et de son A.S., le budget indispensable (2 000 000 F anciens) a été réuni. L'organisation put alors se mettre en place aussi bien à Bastia, avec René Poggioli qui en sera l'âme bastiaise, qu'à Ajaccio avec la "bande" à Sernonard. Quant au commandant de la gendarmerie, considérant que l'utilisation de ses troupes peut servir de manœuvre, il apporte gratuitement toute son aide.

En un mot, tout est fin prêt pour accueillir ceux et celles qui ont décidé de faire du tourisme... accéléré.

Le samedi 17 novembre, à 19 h, après vérifications et attente au parc fermé place Saint-Nicolas, 43 équipages sont au départ de Bastia devant un public enthousiaste. Malheureusement, la pénurie d'essence a entraîné de nombreux forfaits.



Dès cette 1<sup>re</sup> édition, Alpine et Lancia sont présentes au Tour de Corse avec la A.106 "Mille Miles" (n°14) de Goulin-Mirjan et l'Appia (n°40) des Italiens Cubeddu-Carboni, vainqueurs de la catégorie "Série normales".

Parmi les voitures présentes, des Renault (1063, Dauphine et Frégate), Simca (Aronde), D.B., Auto Union D.K.W., Porsche Carrera, Alfa Romeo Giulietta ainsi que quelques engins plus inhabituels : Fiat-Abarth, Alpine, Lancia Appia, Mercedes 300 SL, Triumph TR.3 ou Jaguar.

Parmi tous ces passionnés épris d'aventures, quelques équipages "sortent du lot" : Michy-Rimbaud, Manzoni-Guichet, Lucas-Foulgoc, Frère-Rousselle, M<sup>lle</sup> Thirion-M<sup>me</sup> Ferrier, tous sur Dauphine, Walter-Traut sur Porsche Carrera, Nicol-de Lageneste sur Alfa Romeo, Houel-Sacazan sur Mercedes "portes papillon", Bayol-Miller sur Panhard.



La Porsche Carrera des Allemands Nathan-Schmitz (3<sup>ème</sup>) en action dans le col de la Vaccia.

Terminer ce 1<sup>er</sup> Tour de Corse en 5<sup>ème</sup> position avec une Mercedes 300 SL non adaptée aux routes corses, voilà qui doit pleinement satisfaire Houel-Sacazan.





En Simca Aronde, Carrega-Parodin se classeront à la 8<sup>me</sup> place. Une bien belle performance!

Les 1039 km à parcourir en un sprint non-stop, soit à 56 km/h de moyenne, soit à 58 km/h (selon la série et la classe), dont 25,5 km en trois épreuves annexes de classement dénommées "épreuves d'accélération en côte" (col de Sorba 7 km, col Saint-Eustache 7,5 km, col de la Vaccia 11 km) doivent se charger de faire le tri.

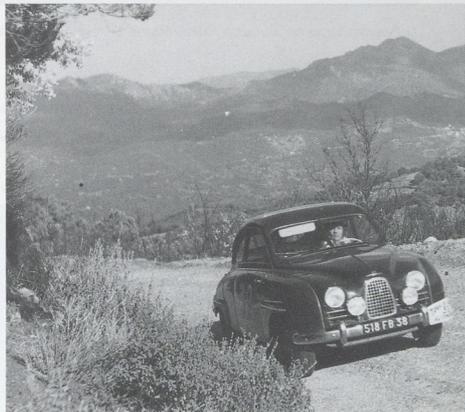
D'ailleurs, dès cette première édition, les pièges, les embûches, la difficulté du tracé, la fatigue et l'âpreté de la compétition, le tout servi par la chance ou la malchance, vont jouer le rôle impitoyable de sélection naturelle et avoir raison des meilleurs pilotes comme des meilleures mécaniques.

L'équipage Michy-Rambaud prêt pour le départ. Leur (belle) 2<sup>me</sup> place à l'arrivée, derrière l'équipage féminin vainqueur, pourrait ressembler à un excès de galanterie. Il en était rien.



Bien que les conditions atmosphériques aient été clémentes cette année-là, le Tour de Corse construisait sa terrible renommée, une renommée qui n'allait jamais défaillir, bien au contraire.

M<sup>lle</sup> Gilberte Thirion (récemment vainqueur avec M<sup>me</sup> Renaud du Tour de Belgique) aidée de M<sup>me</sup> Nadège Ferrier, le seul équipage à réussir l'exploit de terminer en passant dans les temps à tous les contrôles, purent déjà en témoigner. Leur Dauphine Spéciale de 50 cv, bien travaillée par la Régie (équipée d'une tubulure 1063, d'un carburateur double corps et d'une boîte de vitesses à cinq rapports) eut à lutter contre des engins beaucoup plus puissants. Grâce à son cran, à sa résistance et à sa virtuosité, cet équipage féminin relégué Michy-Rambaud sur Dauphine, Nathan-Schmitz sur Porsche Carrera, Nicol de Lageneste sur Alfa Romeo Giulietta et Houel-Sacazan sur Mercedes 300 SL aux 2<sup>me</sup>, 3<sup>me</sup>, 4<sup>me</sup> et 5<sup>me</sup> places et ouvre le fantastique palmarès que connaîtra cette épreuve.



10<sup>me</sup> et 1<sup>er</sup> en Série normales (- de 1000 cm<sup>3</sup>), la Saab de Blanchoud-Primat.

Parmi les 24 arrivants à Ajaccio, 17 seulement seront classés. Matheron-Philibert (Citroën 2cv), Barthélemy-Levresse et Filippi-Marietti (Simca Aronde), Fabre-Aurenson (Renault Dauphine), Di Barbazza-Appietto (Renault 1062), Verbustel-Jean Blanc (Triumph TR.3) et Branche et Madame (Jaguar), dont les pénalisations routières ont dépassé les fatidiques 3600 points, n'ont pas l'honneur de figurer au classement final. Un classement qui n'aura pas recours aux



Avec seulement 50 cv, les "faibles femmes" Gilberte Thirion-Nadège Ferrier, que l'on voit ici dans le col de Teghime, l'emporteront face à tous les équipages masculins.

M<sup>mes</sup> Pozzoli-Cambieri et leur très jolie Fiat-Abarth.



trois épreuves annexes d'accélération en côte, lesquelles sont remportées par Nicol-de Lageneste (Saint-Eustache et Vaccia) devant Houel-Sacazan (Saint-Eustache) et Walter-Traut sur Porsche (Vaccia) et par Houel-Sacazan (Sorba) devant Nicol-de Lageneste. Aux temps cumulés des trois épreuves, ces derniers ont été les plus rapides.

Brillent également les vainqueurs de la 1<sup>re</sup> série Cebeddu-Carboni, sur Lancia Appia.

Quant aux organisateurs, pour un coup d'essai, ils réussissent un coup de maître.

Le président Jean Sermonard et tous ceux qui œuvrèrent pour ce 1<sup>er</sup> Tour de Corse Automobile "Rallye des 10 000 Virages" pouvaient être satisfaits. L'enfant se présentait bien. On pouvait lui prédire un brillant avenir. L'édition suivante allait le confirmer.

Et la fête, qui continua le lundi 19 par un banquet officiel dans les salons du Grand Hôtel d'Ajaccio suivi d'un grand bal, fut déjà l'occasion de lancer les bases de l'édition 1957.

## 1957 - A NICOL-DE LAGENESTE LA 2<sup>me</sup> ÉDITION

Date: 23 et 24 novembre

Organisé par: l'A.S. de l'A.C. de la Corse

Avec le concours: du Conseil Général de la Corse

Sous le patronage: de L'Action Automobile et Touristique  
et Moteurs Course

Distance: 1200 km dont 5 km en 1 spéciale

Nombre de partants: 77

Nombre d'arrivants: 29 dont 21 classés (27%)

Classement général:

1 - NICOL - DE LAGENESTE	Alfa Romeo Giulietta SV
2 - PEINGEON - BOITIER	Porsche Carrera 356
3 - STRAHLE - WENCHER	Porsche Carrera 356
4 - M <sup>me</sup> SOISBAULT - ROUAULT	Triumph TR.3
5 - LAUREAU - JAEGER	D.B. Panhard

Coupe des Dames:

SOISBAULT - ROUAULT	Triumph TR.3
---------------------	--------------

Épreuve comptant pour:

le Championnat de France de Grand Tourisme (coef.3) et le  
Challenge Kléber Colombes inter-écuries (coef.20)



Très belle prestation de Polo Guiraud alias "Monsieur 203" assisté d'Orenga de Galfory enrôlé sur place.

La Citroën 2 cv du service incendie.



Quarante-trois partants en 1956, 76 cette année sur 87 engagés. Dès la 2<sup>me</sup> édition, c'est le succès.

D'autant que l'élite des pilotes (Armagnac, Lucien Bonnet, Buchet, Burggraf, Consten, Cotton, de Lageneste, Frère, Guichet, Guiraud, Gréder, Laureau, Péron, Picard, M<sup>lle</sup> Soisbault, Trautmann...) et des grandes écuries françaises (A.G.A.C.I., Armagnac, Écureuils, Lorraine, Monopole, Paris-Ile-de-France, Provence, Renault, Verte, Violette, D.B., Noire, Chamois, Auvergne, Bresse, Nice, A.S.A.C.C., A.S.A.C.) et étrangères (allemandes, italiennes, suisses, espagnole et monégasque) est présente.

Tout pour faire un triomphe.

C'est ce que souhaitent le Président Sermonard et ses amis désireux de donner également à leur épreuve ses lettres de noblesse en la rendant redoutable.

Ainsi, l'itinéraire est allongé et le tracé s'est durci. Il faut dire que l'Île offre un terrain de prédilection idéal pour concrétiser la renommée que l'on veut lui attribuer. Car, ici, la route n'est faite que de virages. A peine sorti de l'un, on entre dans un autre, il faut sans cesse monter, descendre, remonter, descendre à nouveau, tourner à droite, puis à gauche, encore à droite, accélérer, freiner, accélérer, freiner,



*L'Alfa Romeo Giulietta SV des vainqueurs de Lageneste-Nicol dans la descente du col de Sorba.*

et cela pendant des centaines de kilomètres sur des routes étroites, bosselées, voire défoncées et sans visibilité, bordées de précipices ou étranglées entre des rochers sans pitié. Et lorsque le mauvais temps s'en mêle, cela devient terrible avec, en prime, les gravillons, les feuilles mortes, les châtaignes quand ce ne sont pas les vaches, les cochons sauvages ou les pierres. La route, en Corse, de magnifique et envoûtante en temps normal, devient infernale sinon apocalyptique en rallye.

Au départ de Bastia, 14 400 virages (paraît-il) attendent

ceux qui espèrent devenir les dignes successeurs de M<sup>lle</sup> Thirion et M<sup>me</sup> Ferrier. Cependant, après le contrôle des voitures, un différend opposa momentanément la Régie au commissaire technique au sujet des ressorts de suspension arrière des Dauphine apparemment trop basses (ces ressorts jugés non conformes étaient bien d'origine mais simplement avachis).

Dans une ambiance toute méridionale et sous un ciel lourd de nuages, 76 équipages prêts à s'élancer pensent avec une certaine anxiété aux 56, 58 ou 60 km/h de moyenne



Garée à côté de la curieuse petite Fiat-Abarth de Paturel-Luino, la D.B. (n°52) de Perrier-Janoray.

qu'ils devront respecter. Peu de pilotes y croient. D'autant que le bulletin météorologique annonce pluie et brouillard au-dessus de 900 m.

De Lageneste (à gauche)-Nicol, en pleine scéance de dédicace. Debout, derrière de Lageneste, le docteur Combet, responsable en tant que médecin de la sécurité et futur vainqueur du 2<sup>me</sup> Rallye Ile de Beauté.



Ces craintes amènent les organisateurs à porter le délai de mise hors-course de 1 h à 1 h 30. En dépit de cette élasticité, de nombreux concurrents seront éliminés. De plus, le mauvais temps, les difficultés naturelles du parcours, les ennuis mécaniques, les problèmes de navigation et la fatigue ne permettront à personne de pointer à l'heure.

A Ajaccio, terme de ce 2<sup>me</sup> Tour de Corse, même les vainqueurs Michel Nicol-Roger de Lageneste qui se "partagent" le volant<sup>(1)</sup> de l'Alfa Romeo Giulietta SV (90 cv à 6 500 tr/mn et 180 km/h) se présentent avec du retard (6 minutes). Les vingt-huit autres arrivants sont tous crédités d'un nombre respectable de points de pénalisation. Vingt et un seront classés car six ont dépassé la limite des 90'.

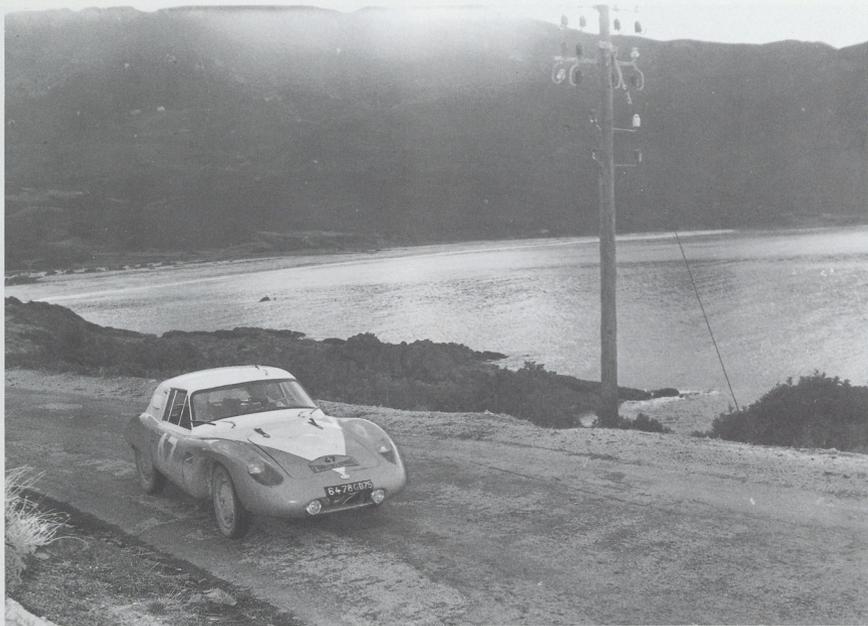


La Porsche 356 Carrera des Allemands Strahle-Wencher.

Si l'ambiance au départ était bon enfant et si tout au long des 1 200 km le Tour de Corse suscita un engouement extraordinaire de la part des dizaines de milliers de spectateurs, les concurrents, eux, ne furent pas à la fête.

Les abandons de toutes natures frappèrent à l'aveuglette : Buchet-Jay (Porsche) percutent un rocher, Quinlin-Ubezzi (Alfa Romeo SV) heurtent une grosse pierre, Chavy-Le Guezec (Porsche) chutent dans un ravin, Revillon-Van Thong (Triumph TR.3), Cotton-Alain (Alfa Romeo Zagato) et Gentilini et Madame (Simca Aronde) quittent la route...

(1) A cette époque, il était très courant que les deux équipiers soient alternativement pilote et navigateur.



Dans le golfe de Liscia, la D.B. Panhard de Laureau-Jaeger victorieuse de sa classe.

Une belle Alfa Romeo Zagato défigurée : celle de Cotton - S. Alain.



Mais les plus malchanceux sont encore Gacon-Borsa, leaders à 200 km du but, qui voient le collecteur d'échappement de leur Alfa Romeo se briser tandis que M<sup>mes</sup> Soisbault-Rouault, sur Triumph TR.3, récupèrent la Coupe des Dames que M<sup>mes</sup> Blanchoud-Wagner perdent lorsque le pont de leur Giulietta se rompt à 90 km de l'arrivée.

Quant à Guiraud-Orenga, un moment en tête du général, ils dégringolent au classement après avoir perdu une heure pour sortir leur Peugeot 203 d'une position inconfortable, en équilibre sur un parapet, le nez dans le vide. Heureusement aidés par les habitants d'un village voisin, ils parviennent à repartir.

Pour Caire-Cadet, sur 4 cv Renault, la malchance est tenace : rupture de la courroie du ventilateur, deux crevaisons, heurt d'un rocher, silencieux arraché, barre stabilisatrice cassée et arrachement d'un moyeu à 80 km de l'arrivée. A cause de ces avatars, ils arrivent avec 2 heures de retard.

Inévitablement, de nombreux équipages sont terrassés soit par la chaussée rendue glissante, boueuse et ravinée par les pluies diluviennes soit par la mécanique trop sollicitée.



Seule Renault 1062 au départ, celle de Caire-Cadet atteindra l'arrivée mais sera mise hors course après un trop important retard dû à de nombreux déboires.



Le cabriolet Renault 1063 Pichon-Parat de Gravier-Gérakis.

La Régie Renault est la plus touchée. Aucune de ses quatre Dauphine minutieusement préparées n'est à l'arrivée : celle de Gilberte Thirion au ravin, celle de Guichet rupture de boîte de vitesses, celle de Frère bris de pont et celle de Nadège Ferrier ennui de transmission. Les années se

suivent mais ne se ressemblent pas. François Landon, responsable du service compétition de la Régie, ne pouvait se consoler qu'avec la 14<sup>me</sup> place prise par Gravier-Gerakis sur 4 cv et la 17<sup>me</sup> place de Panuel-Matheron sur Dauphine. Une piètre consolation.

Deuxièmes à la course de côte, 2<sup>mes</sup> au classement final : Peignon-Boitier sur Porsche Carrera 356 (n° 87).



François Picard (à droite)-Lucien Bonnet, un équipage de qualité qui ne démérita pas (Alfa Romeo Giulietta n° 66).



Achevé d'imprimé le 10 Novembre 1989  
sur les presses de l'imprimerie AMIGON  
à Salon-de-Provence  
Photocomposition AERTS CRÉATION, Carpentras  
Photogravure PHOTOMATIC, Lyon

Dépôt légal 4<sup>me</sup> trimestre 1989

Imprimé en France

**Éditions Maurice LOUCHE**  
Campagne Cambronne **13980 ALLEINS**  
☎ **90.57.40.82**

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

