



Bayard (à gauche), au départ du Tour Auto 1969, qu'il disputa au volant d'une Escort de Ford France.

Le CHEVALIER *Hervé Bayard* des ARDENNES

Grande figure du sport automobile hexagonal dans les années 70, Hervé Bayard a connu une carrière assez décousue. Rêvant de F1, il a débuté par la moto, remporta ensuite de nombreuses courses de côte, et obtint deux titres de champion de France, dont l'un en circuit. Enfin, avant de « raccrocher » définitivement, au début des années 90, il glana dix couronnes de champion de Belgique !

Propos recueillis par Philippe Carles

Echappement Classic : Hervé, nous vous retrouvons à Haybes, dans les Ardennes. Comment êtes-vous arrivé ici ?

Hervé Bayard : A la fin de ma carrière, j'ai disputé treize saisons de course de côte en Belgique. Les Ardennes françaises étant tout près de ce pays, j'ai trouvé la région magnifique, et je m'y suis installé.

Pourquoi avoir choisi ce championnat ?

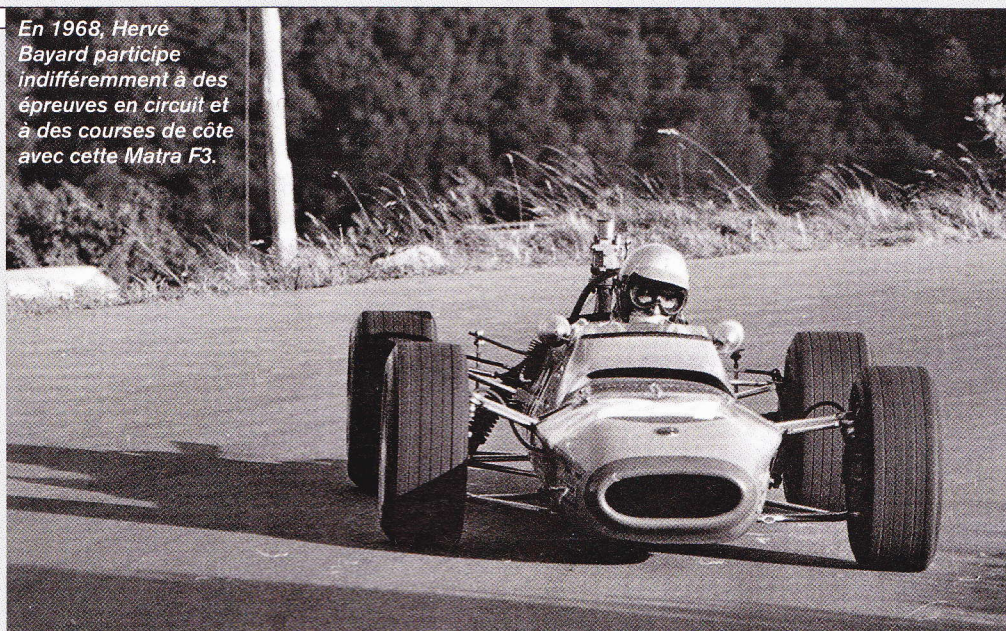
En fait, je venais d'obtenir un titre de champion de France des circuits, avec une Lola, mais je n'avais plus de budget. Les courses de Tourisme ne m'intéressaient pas, et les primes de départ venaient de disparaître en course de côte. J'étais prêt à tout arrêter, lorsque j'ai reçu un appel téléphonique de Xavier Mathiot, alors grand patron de la compétition chez Yacco. Cette société voulait s'implanter en

Belgique, et m'a proposé un budget et un programme. Pendant treize saisons, j'ai disputé environ vingt courses de côte par an, dans un rayon de 200 km. J'avais un style qui plaisait bien aux spectateurs, et les pilotes belges ou luxembourgeois ne m'ont jamais jaloué, on était toujours très copains.

Rien, dans votre famille, ne vous disposait à une carrière dans le sport automobile.

Effectivement, mes parents possédaient une exploitation agricole à Roye, dans la Somme. Mon père était cependant un grand sportif, qui pratiquait assidûment l'équitation et le jumping. Aussi, il m'a toujours encouragé dans mes activités sportives. Mais concernant les sports mécaniques, j'ai tout appris par moi-même. Après une adolescence où j'étais surtout spectateur, à Montlhéry et à Reims (en

En 1968, Hervé Bayard participe indifféremment à des épreuves en circuit et à des courses de côte avec cette Matra F3.



Adolphe Comrath

« J'ai connu la F1 des années 60, quand les mécanos démontaient les boîtes de vitesses dans l'herbe des paddocks »

1958, j'y ai assisté à la dernière course de Fangio avec la Maserati 250 F, je me suis lancé, dès l'âge du permis, dans les courses de moto. En 1963 et 1964, on courait principalement à Montlhéry et sur des circuits en ville, à Avignon, Pau ou sur des aérodromes comme à Cognac. J'aimais vraiment la moto, et je l'aime toujours, c'est une passion. J'ai quelques amis qui disputent des courses de motos anciennes, ou des enduros et des courses en speedways, alors que j'ai un peu perdu le contact avec le milieu automobile.

Pour quelles raisons ?

A la fin de ma carrière automobile, j'avais l'impression d'en avoir complètement fait le tour. Et puis la compétition automobile est devenue un tel barnum, que je la trouve complètement dénaturée. J'ai connu la F1 des années 60, où l'on travaillait dans l'herbe des paddocks, où Chapman n'avait que deux mécanos

pour la monoplace de Jim Clark, où les teams s'entassaient dans les chambres d'hôtels. Et auparavant, il y avait eu une période encore plus fabuleuse, dans les années 30, avec les Caracciola, Varzi, Nuvolari, etc., où les voitures étaient vraiment physiques à conduire. J'adore lire des récits de cette époque...

Revenons à vos débuts. Après quelques succès à moto, puis un intermède pour le service militaire en 1965, vous disputez encore quelques courses avec une Matchless, avant de débiter en auto dans la Coupe Gordini 1100.

En fait, je me suis complètement raté en Coupe Gordini, je pensais qu'une auto d'occasion suffisait, et je me suis bien ramassé. J'étais un peu dégoûté, mais après avoir reçu le soutien de mon père, j'ai acheté en 1967 une Brabham F3 d'occasion. Je me suis engagé dans des courses de côte, et j'en ai remportées plusieurs. Puis en 1968, je me suis tourné

HERVÉ BAYARD

Né le 20 novembre 1944 à Amiens (Somme).

1963 Débuts à moto, vice-champion de France 175 cm³ National (Morini).

1964 Vice-champion de France moto International 250 cm³ (Morini).

1966 3^e championnat de France International 500 cm³ (Matchless).

1967 Débuts en automobile, sur une Brabham F3.

1968 1^{er} au rallye de l'AGACI 300 (Ford Escort TC).

1969 Pilote officiel Ford France (Ford Escort TC), 9^e du championnat de France de F3, et 10^e du championnat de France de la Montagne (Matra F3).

1970 Champion de France de la Montagne (Tecno Ford F2).

1971 Diverses tentatives en F2 (Chevron B16) et en F 5000 (Surtees TS5).

1972 Vice-champion d'Europe de la Montagne (Surtees TS8) ; deux courses de F1/F5000 en Grande-Bretagne (Surtees TS8).

1973 Championnat d'Europe des Sport-protos 2 litres, dans l'écurie Archambeaud/Larrousse (Lola T292-BMW).

1974 3^e du championnat de France de la Montagne (March 742 BMW).

1975 4^e du championnat de France de la Montagne (BBM et Lola-Roc).

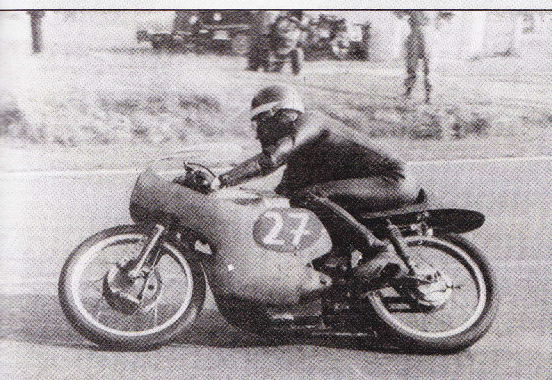
1980 Champion de France des Circuits (Lola-BMW).

1982-1995 Court en course de côte en Belgique et au Luxembourg, principalement sur une Ralt RT 30 F2 : dix « titres » Open en Belgique, en 1982, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1992 et 1993, et cinq titres au Luxembourg.

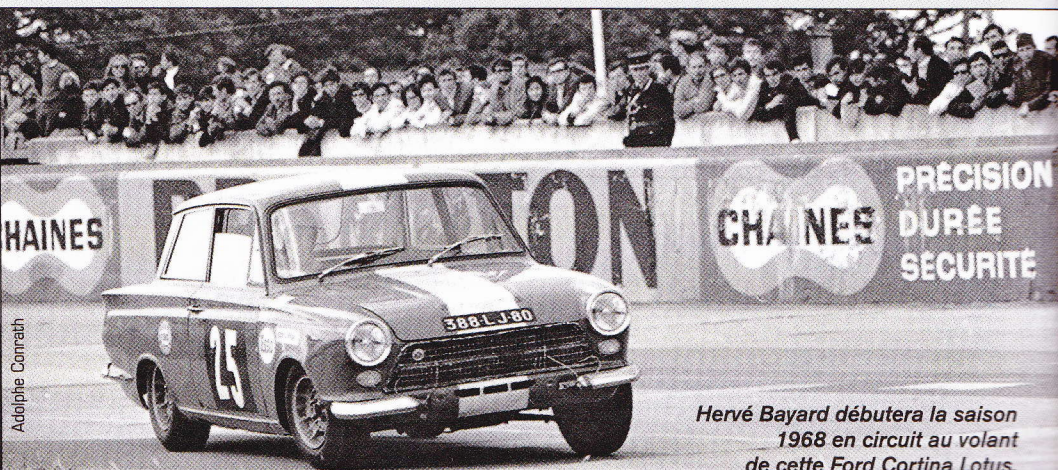
vers le circuit, d'abord avec une Cortina Lotus. Cette année-là, j'ai rencontré deux personnes importantes pour ma carrière. Gaston Garino, le préparateur de Puteaux, qui m'a fait connaître Gérard Crombac, et ensuite Paul Belkechout, qui m'a fait entrer dans le team F3 d'Adam Potocki. Belkechout m'a permis de progresser énormément du côté des réglages. Si je ne me suis jamais plongé dans les moteurs, j'ai toujours, par la suite, réglé moi-même mes suspensions, et calculé tout seul mes rapports de boîte.

Fin 1968, vous avez même participé à un rallye, et vous l'avez gagné !

Gaston Garino m'avait prêté une très bonne Escort Twin Cam, pour ce rallye AGACI. Il y avait là l'Alpine de Jean-Luc Thérier et Lucien Bianchi avec une Alfa



Avant l'auto, Hervé Bayard a couru quelques saisons en moto. En 1964, il est vice-champion de France, derrière Jean-Pierre Beltoise, avec cette 250 Morini.



Adolphe Comrath

Hervé Bayard débutera la saison 1968 en circuit au volant de cette Ford Cortina Lotus.



Dans son palmarès, cette victoire lors du rallye de l'AGACI 1968 est inhabituelle. Grâce à Gaston Garino, Hervé Bayard avait pu engager une superbe Escort Twin Cam.

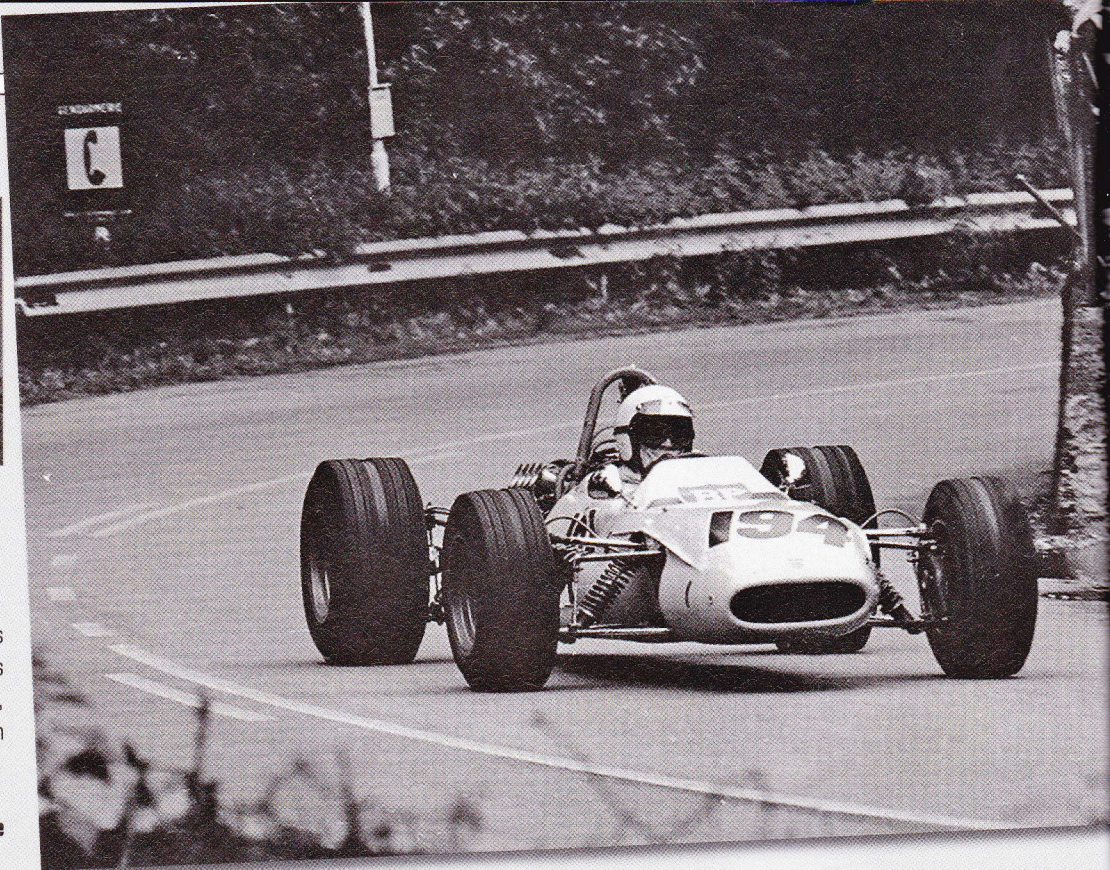
Romeo d'usine. Je n'étais pas trop intéressé par les rallyes, mais grâce à une parfaite connaissance des « spéciales », dont plusieurs étaient en fait des circuits, je me suis imposé devant Bianchi. En réalité, mon coéquipier ne m'a jamais annoncé une seule note...

En 1969, vous passez à côté d'une possibilité de courir en F1...

Effectivement, pour le centenaire de Ford, une grande fête était programmée à Mallory Park, avec une course d'Escort provenant de divers pays européens. J'ai terminé deuxième derrière Tom Belso, qui a gagné, grâce à cette course, une saison complète dans un petit team de F1. De mon côté, j'ai couru en côte avec une Escort Alan Mann, puis disputé le Tour Auto avec une autre Escort, en remplacement de Gamet dans l'Ecurie Ford-France. Et en plus de quelques courses de F3 avec la Matra de Belkechout, j'ai terminé la saison avec une Ford GT 40, aux 1000 Km de Monza et aux 1000 Km de Paris.

Vous remportez votre premier titre de champion de France en 1970, en course de côte.

La Formule 3 était devenue inabordable pour un pilote indépendant, et naviguer dans les dernières places ne m'intéressait pas. En côte, les succès sont arrivés les uns après les autres, et finalement j'ai obtenu ce titre, ce qui n'était pas programmé au départ, avec la Tecno F2. Début 1971, j'ai eu une entrevue avec Carlo Abarth. J'avais la possibilité de participer au championnat d'Europe de la Montagne, mais j'ai



« En F2, à Rouen, je me consolais en voyant que les Agostini, Cecotto et Merzario n'étaient pas non plus qualifiés »

préféréd louer une Chevron B16, en Angleterre, pour disputer quelques courses de F2, tout en continuant à m'engager en course de côte avec ma Tecno. En F2, je ne me suis qualifié ni à Crystal Palace ni à Rouen, mais à l'époque, il y avait 80 pilotes aux essais pour seulement 20 places au départ. A Rouen, je me suis consolé en voyant que les Agostini, Cecotto et Merzario n'étaient pas non plus retenus... En côte, j'ai renfloué ma cagnotte avec les primes de départ, mais malgré une nette victoire à Bourbach-le-Haut devant la Pygmée de Jimmy Mieusset, il était trop tard pour conserver le titre.

Vous pensiez toujours plus au circuit qu'à la course de côte ?

Lorsque j'étais jeune, avec mon ami Guy Dhotel, nous faisons des plans de carrière pour accéder à la F1.

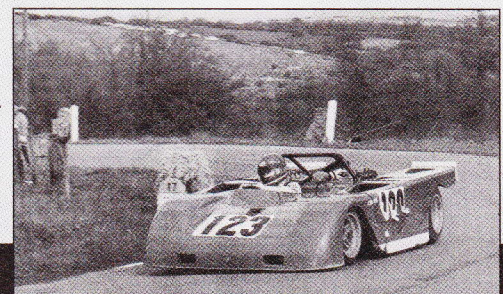
C'était toujours mon but ultime. A l'automne 1971, sur recommandation de Gérard Crombac, j'ai effectué un essai avec le Team Surtees, à Brands Hatch, avec une TS5 de Formule 5000 fatiguée et des pneus usagés. Cela s'est terminé par un magistral tête-à-queue et une interminable glissade sur l'herbe mouillée. Malgré cela, Surtees m'a engagé pour les deux dernières courses de la saison, à Oulton Park et Brands Hatch. Mes prestations furent médiocres, mais je retirais cependant plusieurs points positifs de cette expérience ratée : un, avoir vécu deux courses en compagnie de John Surtees, une de mes idoles mais dont le caractère était très difficile, et Mike Hailwood, d'un tempérament totalement opposé ; deux, avoir rencontré Roland Jolliat, un mécanicien suisse de Fribourg, que Jo Siffert avait fait engager chez Surtees ; trois, avoir la possibilité de racheter à un prix très



Dans ses premières monoplaces, Hervé rêvait avant tout de F1...



Première participation aux 24 Heures du Mans 1972, avec cette Porsche 907 d'André Wicky, partagée avec Walter Brun.



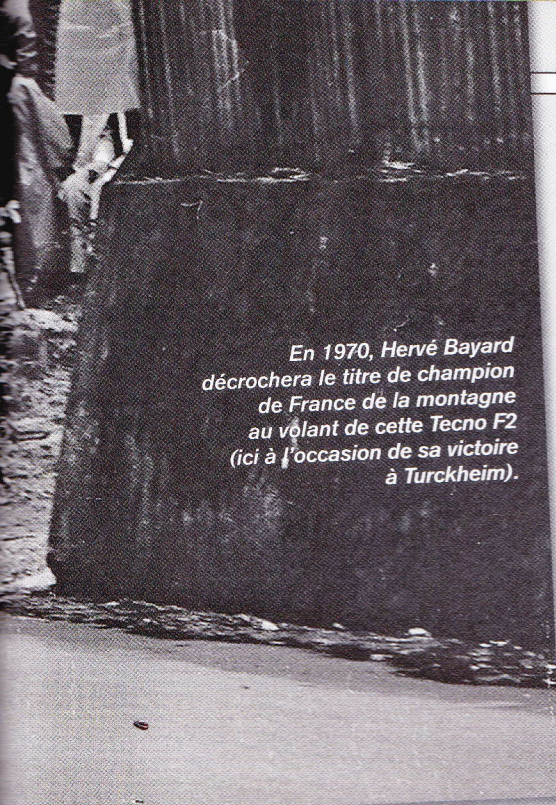
Cette Abarth 3 litres, prêtée par Michel Pont, était spécialement conçue pour la côte, avec un empattement court et des porte-à-faux très réduits.

Adolphe Comrath

Archives Hervé Bayard

Archives Hervé Bayard

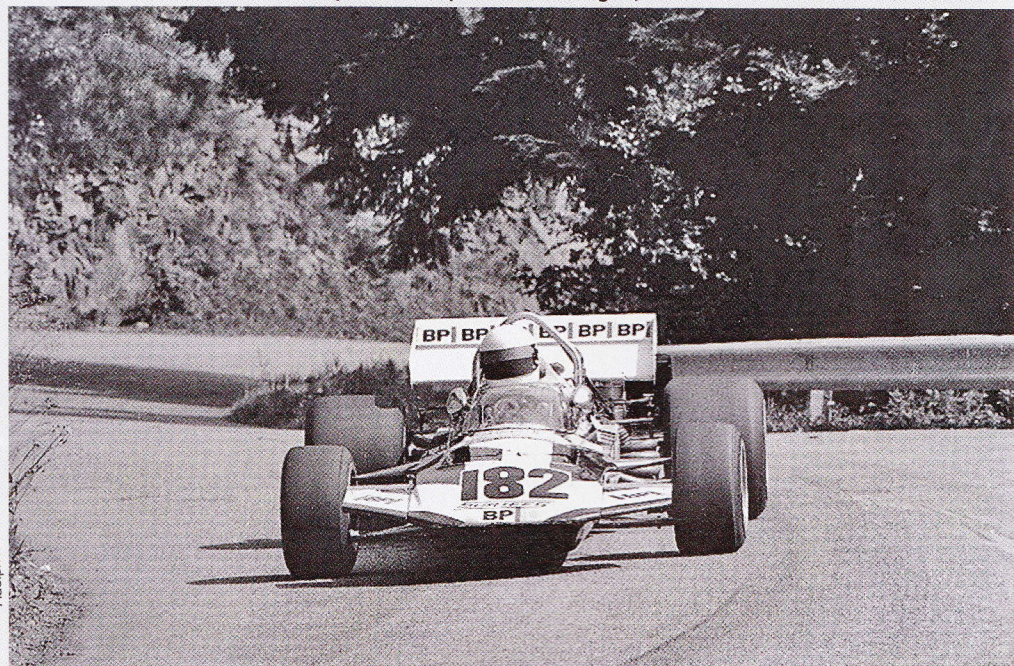
Adolphe Comrath



En 1970, Hervé Bayard décrochera le titre de champion de France de la montagne au volant de cette Tecno F2 (ici à l'occasion de sa victoire à Turckheim).

Adolphe Comrath

Avec cette impressionnante Surtees TS8, Hervé Bayard va disputer une belle saison 1972, s'adjugeant quelques victoires en France (Turckheim, La Bachellerie, Les Andelys, Soissons, etc.) et terminant vice-champion d'Europe de la Montagne, derrière Xavier Perrot et sa March F2.



Adolphe Comrath

intéressant la TS8 F5000 d'essais d'Hailwood. Malheureusement, cette saison 1971 s'est terminée tristement par la disparition, le 24 octobre à Brands Hatch, de Jo Siffert, qui était pour moi l'exemple à suivre.

En 1972, vous vous faites remarquer, en championnat d'Europe de la Montagne, avec cette Surtees TS8.

Le début de saison, avec la TS8 et dans des courses en Grande-Bretagne, fut de nouveau un échec : abandon à Mallory Park (boîte de vitesses) et 10^e à Brands Hatch, lors d'une course réunissant des F1 et des F5000. Sans les sponsors espérés, et isolé dans le team Surtees, il m'était impossible de continuer dans cette voie. Mon espoir secret, la F1, était définitivement envolé. Aussi, avec Roland Jolliat, déçu lui aussi par le team Surtees, nous avons emmené ma monoplace chez Heini Mader, à Gland. Le lourd moteur américain de 5 litres pénalisait la maniabilité, indispensable en côte, et je suis reconnaissant à Mader d'avoir sauvé ma saison : il a monté un bloc Cosworth 3 litres d'endurance sur la Surtees TS8.

Avec cette auto, une « fausse F1 », les primes de départ étaient conséquentes, et avec Roland Jolliat comme mécano, j'ai disputé quinze courses de côte. En championnat d'Europe, je n'ai rien pu faire contre la March F2 de l'excellent Xavier Perrot, néanmoins j'ai terminé vice-champion d'Europe.

Quelles ont été les plus belles courses de côte que vous avez disputées ?

En championnat d'Europe, ma préférée était Fribourg-Schauinsland, en Allemagne. En France, j'ai aimé le Mont Ventoux, quand le tracé faisait 22 km. J'ai le souvenir d'y avoir assisté à une édition magistrale en 1969, avec les Abarth d'Ortner et Merzario,

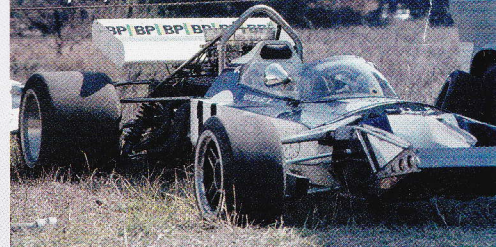
« Avec la Surtees TS8 à moteur Cosworth, une « fausse F1 », les primes de départ étaient conséquentes »

ainsi que l'incroyable Ferrari 212 E de Peter Schetty, à moteur 2 litres 12 cylindres, une auto au bruit fabuleux.

Je vous crois d'autant plus que, moi aussi, j'ai eu la chance d'assister à cette édition du Ventoux. Cette Ferrari était vraiment l'une des plus belles autos spécifiquement dessinées pour la côte.

Entièrement d'accord. Il y a eu également l'Abarth 3 litres, que Michel Pont m'a confiée pour quelques épreuves en 1973. Cette voiture disposait d'un moteur avec un couple d'une progressivité parfaitement adaptée, ainsi qu'un châssis très maniable et précis.

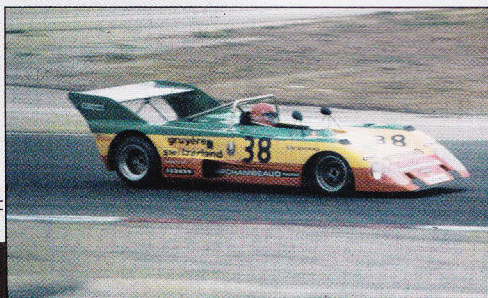
La Surtees TS8 dans l'herbe du parc concurrents de la course de côte d'Ampus, en 1972.



Philippe Caries

C'est en 1972 que vous participez également à vos premières 24 Heures du Mans. Gardez-vous de bons souvenirs de cette épreuve ?

J'ai disputé les 24 Heures du Mans à quatre reprises. En 1972, avec André Wicky et sa Porsche 907, nous avons d'abord fini 4^e au général et 2^e en 2 litres des 1000 Km de Monza, disputées entièrement sous la pluie quelques semaines avant le Mans. L'auto a été entièrement révisée, sauf la boîte de vitesses. Et c'est celle-ci qui nous a causé des ennuis au Mans. Nous avons chuté de la 5^e place, à 4 heures du matin, à la 18^e à l'arrivée. En 1973, j'ai couru pour Jean Sage, sur une Porsche Carrera RSR, qui a abandonné, joint de culasse « out ». En 1975, l'auto était intéressante, c'était une Lola T284 du Racing Team Schulthess. Je l'avais qualifiée en 6^e position, mais en course, au bout d'une heure, le châssis a cassé. Enfin ma dernière participation, en 1981, fut avec la Renard-Delmas D31, en fait une Lola déguisée qu'une bande d'étudiants avait engagée. Ce n'était pas très sérieux, et ce ne fut pas glorieux. Le Mans a toujours été une



Philippe Caries

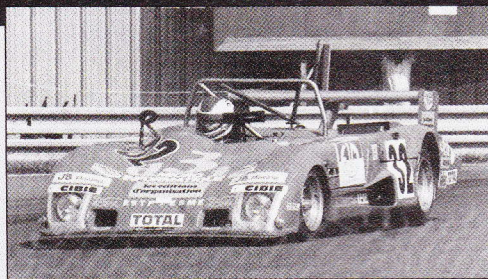
En 1973, Hervé Bayard disputera plusieurs manches du championnat d'Europe des Sport-protos 2 litres, avec cette Lola T 292 du team Archambaud.

course magique, mais on ne courait pas, à l'époque, comme maintenant, on ménageait beaucoup plus la mécanique, et ce n'était jamais du sprint.

En 1973, vous disputez un superbe championnat, le championnat d'Europe des 2 litres sur une Lola du team Archambaud.

Monsieur Archambaud était peut-être le dernier mécène de la course automobile. Il agissait par passion, et son écurie était dirigée par Jean Sage et Gérard Larrousse, de grands professionnels. Malheureusement dans ce tableau idyllique, il y avait un chat noir, en l'occurrence Schnitzer qui n'a pas joué le jeu, avec des moteurs mal révisés et fragiles. J'ai terminé 6^e en 2^e manche à Imola, 5^e de la première manche au Nürburgring. Au GP de Nogaro, j'ai perdu la victoire car mon moteur a stoppé sous la pluie dans le « double droit ». Contrairement à ce qui a été écrit à l'époque, ce n'était pas un faux mouvement qui a coupé le contact. Après un contrôle des mécaniciens au stand, aussi mystérieusement qu'il s'était arrêté, le moteur est reparti. Dans *L'Equipe*, Johnny Rives avait écrit : « Bayard a conduit superbement hier, et sans le temps perdu par son arrêt en première manche, il est probable qu'il aurait battu Larrousse au classement général. »

La Renard-Delmas aux 24 Heures du Mans 1981 : elle terminera non classée, avant d'être refusée aux vérifications l'année suivante. Hervé Bayard n'en garde pas un bon souvenir...



Archives Hervé Bayard

Une carte postale distribuée par Yacco, au début de sa carrière outre-Québécois.



Archives Hervé Bayard

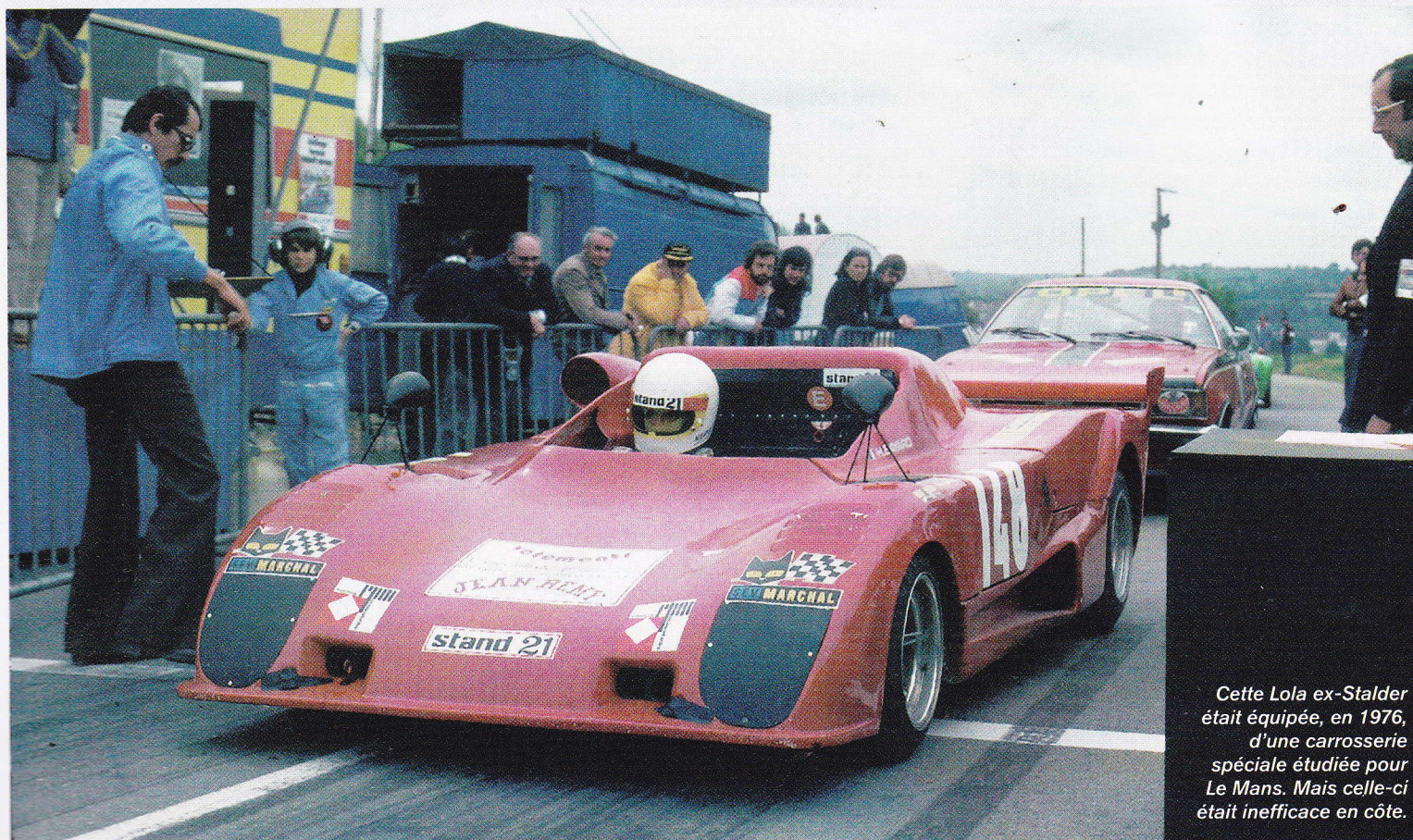
« Chacune ayant obtenu un palmarès, mes voitures de course ont été généralement revendues un peu plus chères qu'à leur achat »

Vous revenez ensuite aux courses de côte.

Archambaud arrêtant son team, je suis reparti à la conquête du titre national avec une March 742. Après une nouvelle flopée de victoires, dont le Mont-Dore, la saison 1974 s'est arrêtée brutalement, lorsque mon matériel est parti en fumée sur l'autoroute, en se rendant à Chamrousse.

En 1975, vous êtes même, un temps, pilote officiel BBM.

BBM me prêtait un châssis, avec le titre de pilote officiel, bien utile pour les primes de départ. J'ai remporté quelques victoires, mais un pilote prétendait avoir acheté à BBM le châssis que j'utilisais. Devant une menace de saisie, j'ai rendu la BBM et j'ai monté mon moteur ROC dans un châssis Lola, avec l'aide de Fred Stalder. Cette Lola avait une carrosserie aérodynamique, étudiée pour le Mans et elle manquait d'appui en côte, aussi, la saison suivante, je suis revenu à une carrosserie traditionnelle.



Cette Lola ex-Stalder était équipée, en 1976, d'une carrosserie spéciale étudiée pour Le Mans. Mais celle-ci était inefficace en côte.

J.C. Larmontelle/Archives Echappement

A 47 ans, Hervé Bayard n'avait pas hésité à se frotter aux « jeunes » lors de l'Enduro du Touquet, au guidon d'une Kawasaki 125 cm³.



Archives Hervé Bayard

En 1976, j'ai remporté 13 victoires en Sport-Prototypes, et en 1978, j'étais premier au « hit-parade » des scratches en courses de côte, avec 12 victoires, contre 10 pour Pignard, Mamers et Sourd, 7 pour Debias, etc. C'est avec cette Lola que j'ai obtenu mon titre de champion de France des Circuits, en 1980, avant de m'exiler en Belgique.

Quel est le bilan de votre carrière, longue de trente saisons ?

Je n'ai jamais fait de calcul précis, mais j'estime avoir disputé environ 600 épreuves, dont les deux tiers en courses de côte. J'ai remporté environ 250 victoires, je n'ai jamais cassé de moteurs m'appartenant, et je suis rarement sorti de la route. Enfin, chacune ayant obtenu un palmarès, mes voitures ont été généralement revendues un peu plus chères qu'à leur achat...

A 47 ans, en 1991, vous reprenez avec succès le guidon d'une moto, lors de l'Enduro du Touquet.

C'est un très bon souvenir, car j'ai terminé 3^e en catégorie 125 cm³ national, sur une Kawasaki. L'Enduro se disputait encore entièrement dans les dunes, avec le fameux « goulet ». Ce Trophée occupe une place importante parmi mes autres coupes.

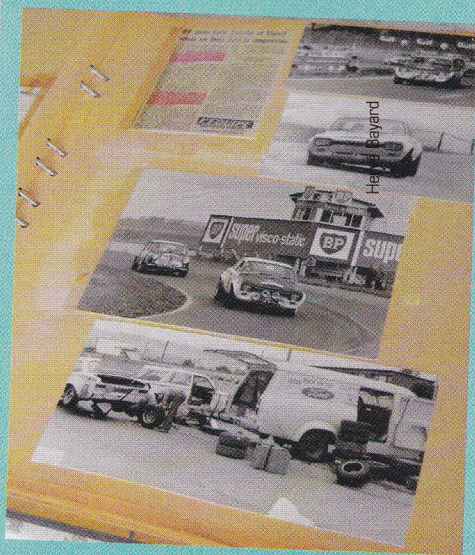
Vous avez toujours gardé une excellente forme physique ?

J'ai toujours fait extrêmement attention à ma forme, et je continue à l'entretenir, avec du vélo et du footing. Actuellement, j'organise des sorties en motos d'enduro dans les Ardennes. Cela fait vingt ans que je pratique tous les chemins et je dois être l'un de ceux qui connaît le mieux la région...



SOUVENIRS, SOUVENIRS

Outre quelques-uns de ses anciens casques, ainsi qu'une partie de ses Coupes et Trophées, Hervé Bayard conserve précieusement trois superbes albums grand format, des « press-books » très complets. Commencés par sa maman, ils ont ensuite été complétés chaque saison, avec des photos, des coupures de presse, les feuilles de résultats officiels, etc. Une véritable mine de renseignements, et un régal à feuilletter...



Photos Philippe Carles