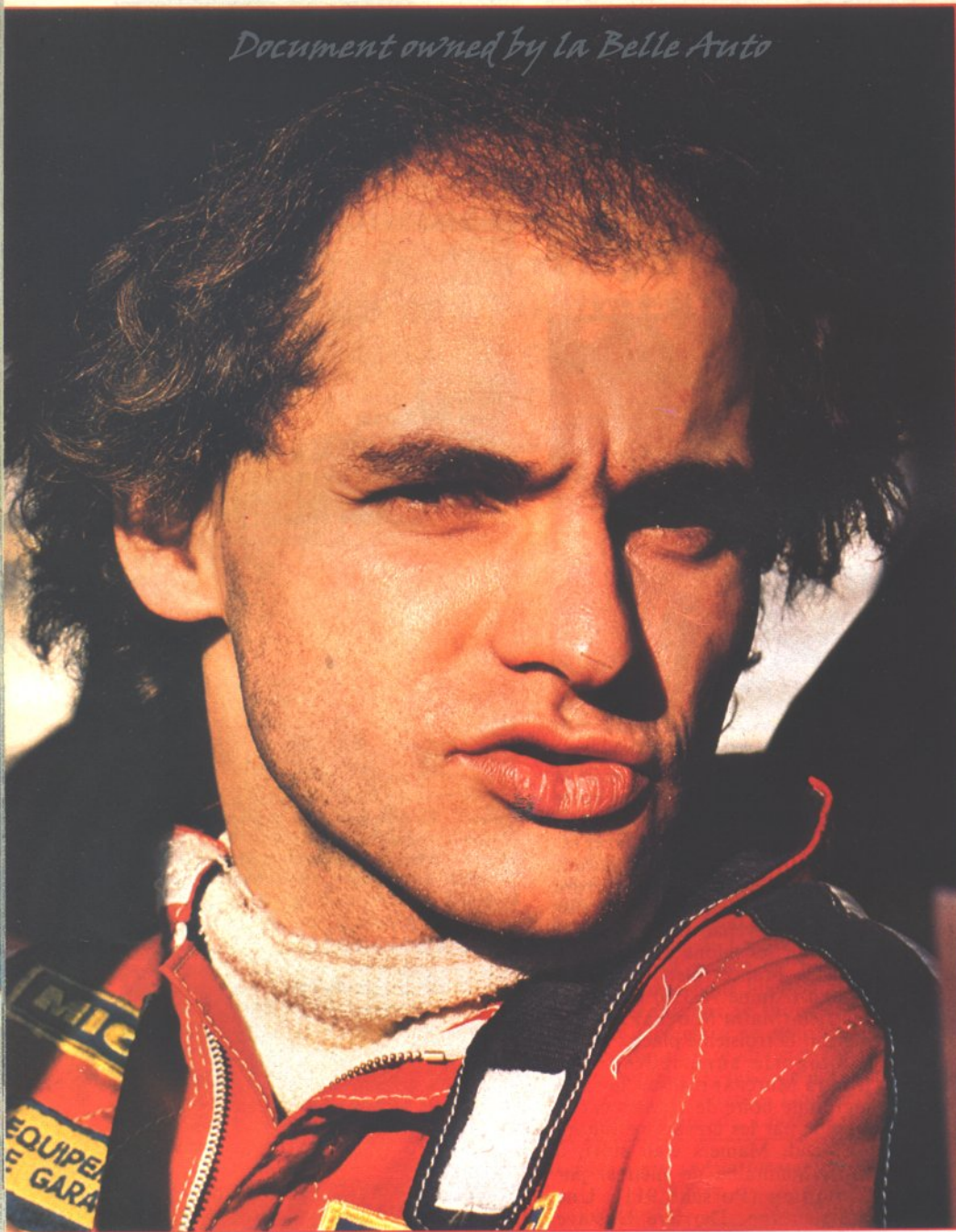


Bertrand Balas

Document owned by la Belle Auto



Pour cette épreuve, Alfa Romeo avait fait des efforts pour fournir du matériel à quelques pilotes et les Alfasud rouge fluo allaient se disputer la première place du groupe des voitures de série devant les Lancia HPE de l'écurie Chardonnet. Balas sortira vainqueur du coude à coude avec Dominique Thiry, alors qu'il disputait là sa première épreuve sur route. Si cette performance étonnait Bertrand lui-même, elle contenait largement les gens de chez Alfa et constituera le début d'une association qui porte maintenant ses fruits.

Après le Tour de Corse (abandon) et le rallye du mont Blanc, où Bertrand ne peut faire mieux que 2^e de groupe derrière le coupé GTV 6 de Loubet, l'Alfasud 1500 ti sera échangée contre une Alfetta GTV 6 qui lui permettra de lutter à armes égales avec le Corse. La première manche de ce challenge se déroule au Tour de France. La lutte sera chaude mais se terminera à l'avantage de son rival et ami.

Bertrand s'engage ensuite au rallye 5000 afin d'être fixé sur son niveau par rapport à ce qu'on appelle la relève. Aux deux tiers de l'épreuve, il peut être rassuré sur sa valeur puisqu'il est en tête du rallye devant toutes les groupe A et devant Yves Loubet. Malheureusement, il n'ira pas au bout. Il heurtera violemment une voiture de spectateur négligemment garée dans une spéciale. Le Coupé est détruit, et c'en est terminé du programme rallye 82.

Pour 1983, l'aide d'Alfa Romeo se précise et porte sur la totalité du championnat. Le GTV 6 lui appartient, mais l'importateur prendra en charge une bonne partie des frais de fonctionnement. Pour Balas, le Coupé constitue actuellement l'arme absolue en Gr. N dans les épreuves sur goudron. Ce n'est pas nous qui lui donnerons tort.

En dehors du Monte-Carlo, les deux premières courses du championnat, le Charbonnières et l'Alpin, ont effectivement l'apparence de formalités : 7^e scratch et premier de groupe, évidemment, d'autant plus que son pote Loubet court maintenant en Gr. A.

Par contre, les manches du championnat qui se disputent sur terre posent un problème. D'une part, Balas n'a jamais conduit sur ce terrain, d'autre part, le Coupé ne lui semble pas apte à caïsser

De la piste à la route

Troisième au championnat de France derrière... Fréquelin et Saby, Bertrand Balas survole le groupe N depuis le début de la saison. Les débuts en rallye de cet ancien pistard ne remontent pourtant qu'au Monte-Carlo 1982.

les contraintes occasionnées par les chemins défoncés dans lesquels se déroulent les épreuves spéciales. Il tente alors de défendre ses chances au volant d'une ancienne Alfasud (ex-Pagani) plus légère, donc plus agile, mais bien moins puissante. Terre de Provence, Garrigues, Bayonne-Pays basque, trois paris, trois occasions pour la voiture de casser et, finalement trois victoires de groupe avec, à chaque arrivée, la tête de Balas, de plus en plus étonné. Il n'a pas fini de l'être.

Aux 1 000 Pistes, il part persuadé qu'il ne sera pas à l'arrivée. On lui en a tellement dit sur ce rallye cassant que, pour lui, c'est clair, une groupe N ne peut pas être

à l'arrivée. Alors quitte à casser, autant s'amuser un peu, et Balas de partir à l'attaque. Résultat, à la fin de la première étape, il se retrouve 16^e au classement général. Il restera ensuite planté dans un gué, avant de finir 22^e et premier du groupe. La voiture est, paraît-il, revenue par la route.

Des débuts expéditifs

Avant d'étonner par ses performances en rallye, Bertrand a pratiqué sur piste avec réussite, mais aussi avec une certaine malchance, ce qui l'a peut-être empêché d'y faire une grande carrière.

En 1971, il a quinze ans, et participe à sa première course avec un autre débutant, un certain Alain Prost. Ce coup d'essai, Bertrand en a oublié le dénouement, mais, l'année suivante, il entreprend avec son copain Philippe Streiff une saison complète de karting. Ils sont deux, mais il leur faut quand même quelqu'un pour les conseiller, les aider à débiter dans cette discipline. Ça tombe bien, le frère de Bertrand a un camarade d'école qui est un véritable fondu de kart et de sport auto. Il s'appelle René Arnoux. (Vous suivez ?). Bien conseillé par ce dernier, le jeune Balas n'a aucun mal à mettre en valeur ses dons de pilotage. Il finira champion de la ligue des Alpes en cadet. Ce sera sa seule saison de kart. Car, les sports mécaniques ont beau être une véritable institution dans la famille Balas, les études vont prendre le pas sur les loisirs. En 1977, après un bac C et quelques années d'études supérieures, Bertrand entre au garage Alfa Romeo tenu par son frère. Ses premiers revenus vont enfin lui permettre de se lancer en compétition sur les traces de son père, ses cousins et ses frères aînés.

En 1978 la coupe Golf est lancée. Le règlement interdit tout : pas d'entraînement, pas de préparation, les voitures doivent être entièrement de série. La formule lui paraît bonne et économique, il fait donc l'achat à crédit d'une VW Golf GTI et prend la route de Nogaro pour la première course. Il l'emporte. Avec Dijon, le Paul Ricard et Magny-Cours, il aura gagné quatre fois avant de participer à la finale au Castellet où il devait logiquement être couronné. Mais la lutte fut sévère lors de cette dernière course qui se dispute en deux manches. Dans le dernier tour de la première, il est troisième et il a établi le record du tour en course, ce qui lui donne suffisamment de points pour gagner la coupe. N'ayant pas prévu de panneurs, de la part d'un débutant cela se comprend, il ne sait pas qu'il a été le plus rapide sur un tour, et ne sait donc pas qu'il est le vainqueur virtuel de la coupe. Il continue d'attaquer pour revenir sur le second. Dans le virage du Pont, à quelques centaines de mètres de l'arrivée, il part dans une impressionnante série de tonneaux qui lui vaudront les honneurs de la télé, mais qui ruinent ses chances de l'emporter. Il aura beau gagner la manche suivante, grâce à Rozenvaig qui lui a prêté sa voiture, il sera deuxième.

Cette même année, Bertrand remporte le Volant Motul, il disputera donc en 1979 le championnat de France de Formule Renault. Le championnat national de Formule 3 étant quasi inexistant, les redoublants comme Ferté ou Gouhier sont nombreux dans les pelotons de FR, ce qui ne rend pas la tâche facile aux jeunes re-

crues. Balas s'en sort très bien puisqu'il finit l'année à la quatrième place du championnat et premier des volants.

En 1980, l'objectif de Bertrand est la première place. Et ce n'est pas faire preuve d'un optimisme délirant puisqu'il remporte la première manche à Albi. Les trois courses suivantes se finiront à chaque fois sur le podium. Mais, malheureusement, des problèmes de santé vont contrarier sa progression vers le titre. « J'ai attrapé un virus, ma tension tombait à 8 et j'étais incapable de tenir le rythme sur la totalité d'une course. » C'est à Croix-en-Ternois que Bertrand touche le fond. « Je voulais refaire mon retard, j'avais encore la possibilité de gagner le championnat et j'avais particulièrement bien préparé cette course. » Balas mène pendant toute la course, et... son moteur explose dans le dernier tour.

Complètement découragé, Bertrand finira quand même à la 4^e place au championnat. Pour lui, il n'est plus question de recommencer en FR, et après quelques recherches infructueuses pour se lancer en

Balas a découvert cette année le pilotage sur terre. Le bilan est plutôt positif : 4 victoires de groupe en 4 rallyes.

Formule 3, 1981 sera une année sabbatique. Il la mettra à profit pour préparer son entrée en rallye, une entrée qu'il n'a pas manquée.

La fin de saison s'annonce difficile

La troisième place au championnat de France des rallyes de l'équipage Balas-Laine est plutôt précaire malgré leur aptitude à réaliser des exploits. En effet, en championnat, seuls les 7 meilleurs résultats sont pris en considération et ils en sont à 6 victoires de groupe. Comme il sera difficile d'entrer dans les 6 premiers au scratch avec une groupe N, il faudrait pour contrer Couloumies, actuellement 4^e, une groupe A pour pouvoir grappiller quelques points au scratch. Mais Balas garde un statut d'amateur, et le budget que lui alloue Alfa Romeo lui permet de courir en Gr. N dans de bonnes conditions sans avoir à en rajouter de sa poche. Loubet dispose du même budget, mais doit faire appel à d'autres sponsors pour pouvoir courir en tourisme spéciale. Par ailleurs, ce partage des tâches satisfait pleinement l'importateur qui ne tient pas à mettre tous ses œufs dans le même pa-



Deux années de monoplace qui auraient dû constituer les premiers pas d'une grande carrière sur piste.



nier. Alors, pour cette fin de saison, Bertrand continuera sans doute en tourisme de série, même s'il doit perdre des places au championnat.

Par contre, pour l'année prochaine, Balas désire fortement monter en grade et défendre ses chances au championnat au volant d'une voiture plus performante et, si possible, toujours au volant d'une voiture de la marque au trèfle. Evoluera-t-il vers un statut plus professionnel ? Il n'en sait rien, pour le moment il continue à travailler au garage St Christophe à Grenoble et son navigateur, Eric Lainé, kinésithérapeute, continue à travailler comme un fou afin de prendre de l'avance dans son travail et d'être libre en fin de semaine. Cela ne l'a pas empêché de suivre Bertrand depuis ses débuts... au Monte-Carlo 1982.