

innovantes avec les buggys. Je n'ai pas fait tout ça pour m'arrêter à la fin du Dakar. Ou alors, il aurait fallu le faire plus tôt. Maintenant, je me vois rester encore plusieurs années. »

**Étienne Smulevici, 64 ans  
Pilote**

Amateur de grands espaces et de situations extrêmes, Étienne Smulevici est un amoureux fou de l'Afrique : « Le désert, c'est un peu comme l'océan pour un marin. J'étais allé voir le départ du Dakar en 1982. Je m'étais juré d'être dans la caravane l'année suivante. Je n'avais jamais couru avant mon premier engagement au Dakar en 1983 sur un pick-up 504 Dangel. Depuis, je n'ai pas raté une seule édition. Je pense être aujourd'hui le pilote ayant le record du plus grand nombre de participations. Trente, si l'on prend en compte l'édition 2008 qui n'a pas eu lieu. Et je suis fier d'en avoir terminé vingt ! »

Aujourd'hui, consultant dans une société d'événements autour du sport automobile, Étienne ne se voit pas renoncer au Dakar : « Même si l'environnement de la course a bien changé, je suis toujours animé par la passion. Je m'entraîne toute l'année en courant 45 minutes chaque jour et j'essaie d'avoir la meilleure hygiène de vie possible. »

Auteur d'un livre intitulé « À sept ans, il voulait traverser le désert », le pilote picard résume en quelques mots son désir de grands espaces : « J'ai eu l'occasion de courir en Andros et aux 24 Heures du Nürburgring, mais cela n'a rien à voir avec le plaisir que je ressens en rallye-raid... »

Dans son rayon des grands souvenirs, notamment à l'époque où le showbiz s'invitait chaque année (Raymond Kopa et Gérard Lenormand ont été ses copilotes...), il lui est difficile d'en ressortir un ou deux, tellement ils sont nombreux : « Si je devais en choisir un, je dirais l'arrivée de mon premier Dakar, sur la plage au Sénégal. Une édition qui avait été marquée par une tempête de sable terrible dans le Ténéré. Comme tous les pilotes à l'époque, nous apprenions sur le tas. Et puis, il y a eu l'édition 1986 que j'ai tentée en solo après avoir eu l'autorisation de Thierry Sabine. Ce fut une grosse galère, j'en ai vraiment bavé. Notamment quand je me suis retrouvé en rade dans le désert et que j'ai été sauvé par les Touaregs. »

Parvenu à se classer à deux reprises à la 16<sup>e</sup> place, Étienne Smulevici s'est fixé un nouveau challenge sportif : « Nous allons plus vite aujourd'hui parce que le matériel le permet. Avant, il fallait le ménager. Alors, j'aimerais bien finir dans le Top 15... au moins une fois ! »

**Roger Kalmanovitz, 65 ans  
Organisateur**

Agent général d'assurance pendant 37 ans,

Roger Kalmanovitz n'était pas prédisposé à s'impliquer dans l'organisation d'un rallye automobile. Il doit au hasard sa présence à tous les Dakar : « En mars 1975, j'ai rencontré Gilbert Sabine, le père de Thierry, dans le cadre de mon travail. Je suis devenu l'assureur de la famille et, par conséquent, celui du rallye. J'étais bénévole sur le terrain jusqu'à la mort de Thierry (en 1986. Ndlr). Ensuite, j'ai travaillé avec Gilbert en qualité de responsable des relations extérieures et de la sécurité en Afrique. »



« Kalma » est le spécialiste des relations internationales.

Éloigné de tout ce qui tourne autour de la compétition, « Kalma » est devenu l'interlocuteur des gouvernants africains comme des représentants des autorités françaises du Quai d'Orsay : « Je ne me suis jamais épanoui, ni nourri intellectuellement par le sport, mais par mon rôle d'ambassadeur. Le volet sécurité est devenu de plus en plus prenant avec l'émergence du terrorisme, au point que nous avons été contraints d'annuler le Dakar 2008 juste avant le départ. »

Devenu aujourd'hui consultant dans l'immobilier, l'assurance et les relations internationales, Roger a connu ses propres galères, bien différentes de celles des concurrents perdus dans le désert : « Avant l'annulation de 2008, vous ne pouvez pas imaginer les affres que j'ai vécues, les nuits blanches passées. Pour les éditions précédentes, afin que la course puisse avoir lieu, c'était un stress de tous les instants. Douze mois sur douze ! Je subissais la pression du gouvernement français pour annuler des étapes. Le rallye s'est fait racketter et tirer dessus en Mauritanie... Il y a eu aussi le fameux pont aérien qui a duré quatre jours pour éviter de s'arrêter à Niamey, en 2000. Mon plus grand succès est d'avoir réussi à convaincre le Polisario (groupe armé du Sahara occidental, créé en 1973 contre l'occupation espagnole. Il est opposé depuis 1976 au Maroc pour le contrôle du Sahara occidental. Ndlr) de ne pas reprendre la guerre avec le Maroc en raison du passage du rallye. Je n'ai eu le feu vert que quelques heures, sans avoir déboursé un seul dollar ! »

Etienne Smulevici détient le plus grand nombre de participations au Dakar. Trente départs dont 20 à l'arrivée.

Ses fonctions au sein de l'organisation ont changé depuis que le Dakar est passé en Amérique du Sud : « Il n'est plus possible, pour diverses raisons, de faire la course en Afrique ou dans la péninsule arabique. Pour moi, ce n'est plus le même Dakar, mais ça reste le Dakar. Il subsiste un ADN ! Il ne faut pas vivre avec le passé mais accepter l'évolution. Mon rôle n'avait plus lieu d'être dans ces pays mieux administrés. ASO (l'organisateur. Ndlr) a eu la gentillesse de me confier la fonction de trésorier général. Je m'occupe aussi de l'ouverture des dossiers des sinistres survenus dans les pays traversés avec les assureurs locaux. Je continuerai à venir sur le Dakar tant que je verrai de la considération, du respect et de l'amitié dans le regard des gens qui m'entourent. Je ne serai pas « dakariste » à tout prix ! Il faut que j'apporte un plus. »

**Éric Vargiolu, 61 ans  
Photographe**

Pilier de l'agence de photos DPPI depuis 1973, « Vargio » a effectué son voyage initiatique en Afrique, entre Dakar et Djibouti, à l'âge de 18 ans. Alors, quand les premiers raids ont été organisés dans les années 70, comme l'Abidjan-Nice par Jean-Claude Bertrand ou le Paris-Dakar par Thierry



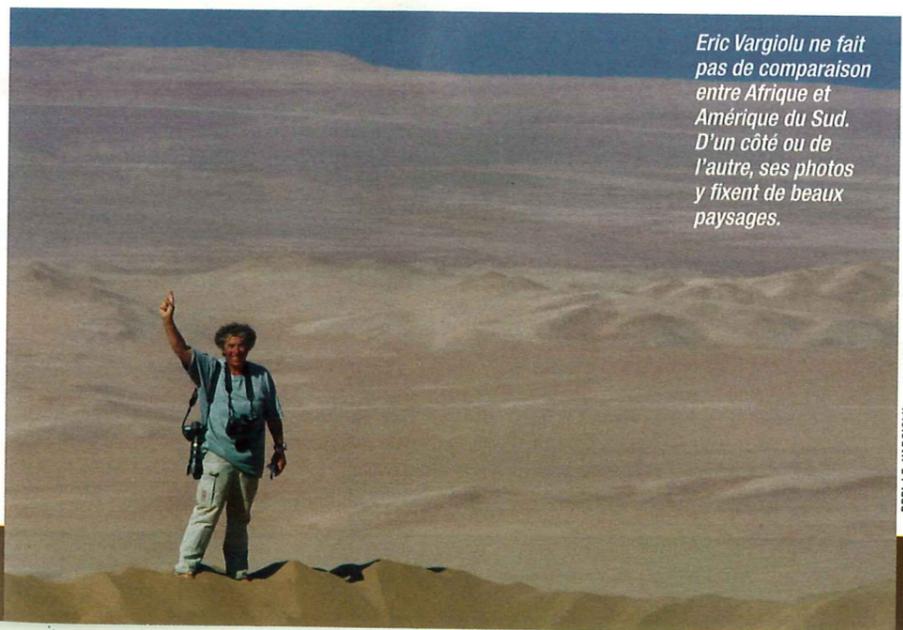
Sabine, sa présence sur le terrain pour couvrir l'événement semblait naturelle. « J'ai vite compris que pour être libre de travailler comme je le souhaitais, il fallait être autonome. Donc avoir sa propre voiture. » Depuis 1979, Éric a effectué tous les Dakar au volant. Partant la veille où très tôt le matin pour aller se placer dans les meilleurs endroits : « J'adore passer avant tout

le monde et faire ma trace dans le sable. Comme les concurrents, j'ai vécu des galères en me perdant deux jours dans le désert de Lybie ou en me retrouvant avec une petite boussole dans une tempête de sable, dans le Ténéré, sans savoir où aller. Cela permet d'apprendre à se connaître, à savoir gérer les moments difficiles. » Des galères qui ont été souvent la

porte ouverte sur de grandes émotions, des aventures personnelles enrichissantes ou des rencontres improbables : « En Afrique, les gens portaient sur nous un regard admiratif. Ils se savent différents et ne sont pas envieux. Je n'ai jamais ressenti la différence culturelle d'un point de vue négatif comme l'entretenaient les « anti-Dakar ». Je n'ai jamais voulu convaincre quiconque d'apprécier cette course. Il faut y aller pour savoir si on aime ou pas, point ! »

Si ASO a réussi à pérenniser son épreuve, elle a su également la faire évoluer : « L'Afrique avait ses spécificités, l'Amérique du Sud en a d'autres, avoue « Vargio ». On rencontre de très beaux paysages. Il ne faut pas chercher à comparer. Mais l'esprit du Dakar persiste. » Malgré son expérience, Éric n'a jamais été tenté de s'engager en course. Même si... « En 1985, j'ai été enrôlé pour faire l'assistance rapide des Lada. L'expérience a tourné court le premier soir quand les trois voitures de Lartigue, Schlessler et Jabouille ont abandonné. Du coup, j'ai gardé ma voiture, mais je l'ai repassé en catégorie presse pour faire des photos, car j'avais quand même pris mes appareils, au cas où... » ●

Eric Vargiolu ne fait pas de comparaison entre Afrique et Amérique du Sud. D'un côté ou de l'autre, ses photos y fixent de beaux paysages.



DPPI / E. VARGIOLOU