



Rétro 39

N°53 décembre 2010

Les vœux du Président

Encore une année qui se termine et une nouvelle qui commence. Au nom du CA et des membres du club, je voudrais vous souhaiter à tous et à vos proches, une bonne et heureuse année 2011 avec, en particulier, une bonne santé qui vous permette de profiter au maximum de votre passion pour les véhicules anciens.

L'avenir ne se présente pas obligatoirement sous les meilleurs augures, en ce qui concerne cette passion : l'essence atteint un niveau de prix qui va probablement battre des records, et aucune amélioration ne semble prévue dans un avenir proche.

Les réglementations deviennent de plus en plus draconiennes : certaines Préfectures commencent à interdire nos rallyes touristiques sur les routes à grande circulation en vertu du plan Primevère (à l'occasion de certaines dates). Sauf erreur, des grandes villes Européennes interdisent la circulation des véhicules de collection à cause de la pollution. Et ce n'est probablement pas fini !!!

Mais notre moral n'est pas atteint et nous continuerons de sillonner les routes d'Europe, et même d'Afrique pour faire rouler et faire découvrir ce patrimoine que nous voulons conserver et qui est une richesse culturelle qui a une valeur inestimable.

Alors, rendez vous en 2011 pour une nouvelle année riche en manifestations de tous types.

Jean Pierre Aulon



Barbecue du Club 24 juillet 2010

Le barbecue du club a encore cette année eu un franc succès.

Le jardin de Karine et Eric a été transformé par une grande esplanade champêtre. Pas moins de 3 grandes tentes, une grande ligné de tables et de bancs, des guirlandes de lumière, un immense barbecue..... proportionnel à nos appétits ?

Bref du sérieux pour l'organisation d'une soirée qui ne l'est pas du tout. Détente et bonne humeur sont les 2 notes majeures ce soir là à Authume et le brouhaha a duré fort tard dans la nuit....



16^{ème} Cycloportive Louis Pasteur 22 août 2010

Dans le cadre de la randonnée cycliste « La Louis Pasteur » nous étions quelques uns du club à participer.



Cette année Monsieur Terret a mis une note d'originalité en attachant sur la galerie de sa 4CV un poupon sur un petit vélo.

Preuve une fois de plus que chacun d'entre nous a toujours une bonne idée dans un coin de sa tête.



13^{ème} Route du Jura 4 et 5 septembre 2010

Comme chaque année les organisateurs des Routes du Jura, Olivier Sussot et Patrick Darley, ont commandé le soleil et les 60 équipages conviés à la 13^{ème} édition de la classique jurassienne de rentrée -

fin d'été ou début d'automne ?- ont un visage aussi radieux que l'astre céleste. En effet cette année la météo a été capricieuse et personne ne s'attendait à un tel bonheur. Et comme le rallye n'a pas la réputation d'être le plus facile de la saison, mieux vaut ne pas le compliquer davantage avec la pluie.

Ce rallye intègre cette année le Trophée Historique des Régions de France dont le président, Jean-Louis Blanc, a fait le déplacement, amenant avec lui quelques nouveaux équipages curieux de découvrir cette région si belle mais excentrée dans un des six coins de l'hexagone. Les organisateurs ont fait un effort remarqué de communication pour bien expliquer aux nouveaux venus les particularités de leur épreuve assez sportive et volontiers orientée sur la cartographie qui fait souvent un peu peur. A tort car il est beaucoup plus facile de se perdre en loupant un fléché allemand qu'en traçant une carte dont on connaît l'entrée et la sortie.

Vendredi soir, la majorité des concurrents se retrouve au Mont Roland qui surplombe la très belle ville de Dole pour la prise de contact et le contrôle technique. Panorama superbe sur le bas Jura. Et par beau temps, avec une bonne vue, on peut voir le sommet du Mont Blanc à l'horizon. Les anciens du Trophée du Grand Est (français, belges, suisses, allemands, hollandais, anglais, luxembourgeois) font connaissance avec les nouveaux du Trophée des Régions. L'ambiance est bon enfant, très conviviale, et la mayonnaise prend tout de suite.

Samedi matin, au port de Dole, sous l'œil bienveillant de la majestueuse collégiale qui domine la ville, Olivier Sussot égrène son briefing à 7h45 et libère la première auto à 8h00.



Nous sommes encore dans le bas Jura, le terrain est plat. Direction sud-est, vers la forêt de Chauv, deuxième forêt française par sa superficie. Les concurrents sont mal réveillés ou encore peu acclimatés au road-book : les premiers ennuis commencent à quelques dizaines de kilomètres de Dole où un fléché allemand (pour les Expert) et non métré (pour les GT) fait perdre de 10 à 30 minutes à la troupe pour une voie sans issue mal comprise !... La

première pause, prévue vers 10h45 pour les premiers se transforme presque en déjeuner (sur le pouce !). Heureusement, le cadre est magnifique, en l'occurrence le château d'Arlay, fleuron du vignoble jurassien.



Et le maître des lieux, le comte Alain de Laguiche, passionné d'automobiles anciennes italiennes est extrêmement accueillant car habitué à recevoir dans son domaine de nombreuses manifestations automobiles historiques.

Samedi après-midi, le rallye a donc pris du retard mais les concurrents commencent à s'habituer aux malices du road-book et peuvent ainsi profiter de paysages somptueux : la montée, à travers le vignoble, du premier plateau jurassien où quelques cartographies perfides les disputent à des cases inversées, des décomposés tordus, des flèches sans point, des cartes muettes. La moyenne est un peu tendue et il ne faut pas trop se tromper ni s'endormir en route ! Mais l'environnement est si beau, avec désormais beaucoup de relief, des forêts de feuillus qui peu à peu se transforment en résineux avec l'altitude. On arrive bientôt au pays des lacs, annoncé dans le programme. Seconde pause vers 15h30 sur une plage au bord de lac de Clairvaux où l'équipe de restauration mobile du rallye se surpasse : elle fera l'unanimité auprès des participants par la qualité de sa cuisine et sa grande gentillesse.



La troisième étape continue l'ascension vers le haut Jura au milieu des lacs et des forêts, toujours plus majestueux. Alternant de larges routes sinueuses au

bitume parfait et des routes forestières malheureusement dégradées par l'hiver plutôt rude et surtout les pluies diluviennes du début de l'été que les organisateurs n'avaient pas connues lors des reconnaissances. Il aurait sans doute fallu descendre un peu les moyennes mais le rallye est déjà en retard. Les belges, habitués à ces conditions difficiles, sont ravis. Les autres ronchonnent parfois. Tous arrivent assez marqués à Bois d'Amont, tout près de la frontière suisse et personne ne réclame une étape de nuit !... Bonne idée des organisateurs inaugurée l'an dernier, les corrigés des cartographies sont affichés en fin d'étape et chacun peut constater ses bêtises. En Expert, les belges Demortier-Stephane (BMW) et Luxen-Lienne (Alfa-Romeo) devancent Corinne et Christophe Berteloot (Porsche 914). En GT, Taglang-Lichtenauer (MG-B) sont devant Schutz-Grandjean (MG-B GT) et Péry-Ciechanowski (Austin-Healey).

La nuit réparatrice fait son œuvre. Les départs du dimanche matin sont donnés en ordre inverse, ce qui permet de rompre les habitudes et éviter que les mêmes arrivent toujours les derniers. Après avoir longé le lac des Rousses, on grimpe à nouveau dans la montagne par la forêt dans une longue cartographie.



Encore des routes un peu dégradées avant de sortir enfin du bois ! Quelques fragments de routes savamment gommés sur le road-book trompent même les meilleurs et bouleversent un peu le classement. Il est pourtant bien écrit que seules comptent les routes qui sont sur la carte. Dont acte. On redescend tout doucement vers le premier plateau avec une pause à proximité de Champagnole.



Une TR4 perd de l'eau. La boîte de vitesse de l'Healey de Cécile Péry donne d'inquiétants signes de fatigue. Son copilote aussi et tous les trois sont encore en train de perdre en GT le rallye qu'ils ont laissé filer à la dernière étape l'an dernier. Michael Demortier a fait la boulette de la matinée sur un bout de route effacé. Il le sait et perd lui aussi le rallye en Expert. Il n'est pas le seul à s'être fait prendre. Les chevrons Thirion-Henry (Alfa) plongent également. Ce sera donc tendu jusqu'à la fin. Jean-Yves Grandidier, qui avait délaissé les rallyes au profit des circuits depuis plusieurs années a remis l'Aston et la Jaguar pour retrouver avec un plaisir non dissimulé l'ambiance des rallyes dans une Volvo d'emprunt. Sa belle-fille et copilote Bénédicte Elikann fait avec brio ses débuts sur le siège de droite. Daniel Melle (TR5), organisateur de la Virée des Cols Vosgiens, commence à peine à se détendre. Son pilote, Gérard Lapostolle, n'arrive toujours pas à être sérieux. Julien et Lise Hanss (Porsche 911) ont fait l'erreur de s'inscrire en Expert pour un de leurs tout premiers rallyes, et de surcroît aux Routes du Jura !... Mais ils ont su garder le sourire dans l'adversité et assurent qu'ils reviendront. Bravo !



Le rallye s'achève comme prévu à midi pile à la Châtelaine, au dessus d'Arbois, capitale du vignoble jurassien et deuxième ville de Louis Pasteur après Dole (où il est né). Apéritif sous les tilleuls. Les secrétaires font les comptes pendant que tout le monde passe à table. Olivier Sussot, inquiet la veille, est tout à fait rassuré. Les commentaires sont plutôt élogieux, sauf la qualité de quelques routes et une moyenne un peu « sportive » pour certains. Il promet de corriger tout cela l'an prochain, sans dénaturer les qualités reconnues de son rallye qui est peut-être le plus musclé du Trophée mais il en faut bien un. L'an prochain, la 14^{ème} édition des Routes du Jura aura lieu les 3 et 4 septembre 2011, toujours au sein du Trophée Historique des Régions de France. En effet le président Jean-Louis Blanc s'est régalé et il promet de revenir. De nombreux autres aussi malgré les souffrances. Le jovial organisateur moustachu mène au pas de charge et avec humour la remise des prix pour libérer, comme promis, les concurrents à 15h00 précises. Le podium est intégralement belge en Expert (est-ce un hasard ?) et intégralement alsacien en GT (élèves du retraité Robert Schneck ?). Espérons que 2011 sonne le réveil des autres régions !

Patrick Darley (pour Rétro Course)

CLASSEMENTS EXPERT

- 1 : Michel LUXEN - Patrick LIENNE (Alfa Sprint)
- 2 : Michael DEMORTIER - Benoît STEPHENNE (BMW 2002)
- 3 : José DEDRY - Noël PANIER (Renault 5 LS)
- 4 : Marcel MATHONNET - Christian LAUFFS (Fiat 850 coupé)
- 5 : Patrice GUASP - Claude TAFFOUREAU (Triumph TR4)
- 6 : Camille THIRION - Joël HENRY (Alfa 1750)
- 7 : Corinne BERTELOOT - Christophe BERTELOOT (Porsche 914/6)
- 8 : René WEIDIG - Marcel GRASGES (Chevrolet Corvette)
- 9 : Ralph STAMM - Andréa GRIESENGER (Mercedes 220)
- 10 : Michel OLLIER - Jean-Louis BLANC (BMW 2002)
- 11 : Amandine OCELLI - Gilles LIMONNE (Mitsu Colt)
- 12 : Etienne SENIURA - Denis GEORGES (Facel-Vega)
- 13 : Benoît COUSIN - Julien COUTAZ (Peugeot 504 coupé)
- 14 : Jean-Pierre DREYFUS - Jean-Paul MASSE (Lancia Fulvia Zagato)
- 15 : Gérard LAPOSTOLLE - Daniel MELLE (Triumph TR5)
- 16 : Jean-Philippe WANTE - Marie-Christine WANTE (Chevrolet Corvette)
- 17 : Alain HOCHART - Jean-Marie DEMANDIERE (Triumph Spit)
- 18 : Didier CORVI - François LEGAY (Cooper Inno)
- 19 : Marc APOSTOLIDES - Pierre MAESEN (BMW 2002)
- 20 : Julien HANSS - Lise HANSS (Porsche 911)

GT

- 1 : Philippe SCHUTZ - Henri GRANDJEAN (MG-B)
- 2 : Pascal VANOVERBEKE - Claude KERN (Peugeot)
- 3 : Paul TAGLANG - Frank LICHTENAUER (MG-B)
- 4 : Gérard MAURAND - Daniel EHANNO (Porsche 914/6)
- 5 : Claude WURCH - Nicole WURCH (Porsche 356)
- 6 : Freddy MOUREAU - Robert BATAILLE (Porsche 356)
- 7 : Jean Joseph AGHINA - Thessy RUPPERT (Fiat 124 Abarth)
- 8 : Jean VERRIER - Marie VERRIER (Volkswagen)
- 9 : Jean Pol PHILIPS - Marie Josée PHILIPS MOUREAU (Volvo 123)
- 10 : Cécile PERY - Xavier CIECHANOWSKI (Austin Healey 100)
- 11 : Bernard KOENIG - Jean Bernard LUSTRE (MG-B)
- 12 : Jean Yves GRANDIDIER - Bénédicte ELIKANN (Volvo 123GT)
- 13 : Joël DAVIN - Jean Luc FRAIKIN (Volvo 142S)
- 14 : Francis WALTER - Eric SCHOENBAZCHER (Triumph TR6)
- 15 : Jacques MELIS - Claude ESSAYAN (Renault 15)
- 16 : Yves GUILLE - Marie VAN de WALLE (Alfa Sprint)
- 17 : Patricia FERNANDEZ - Philippe FERNANDEZ (Alfa Coupé 2000)
- 18 : Cyrille LUDOT - Jean Louis MEHL (Triumph TR3)
- 19 : Thierry MULLER - Christophe HOFFEL (Triumph TR3)
- 20 : Jacques CAJAN - Bruno DAMIANI (BMW 2800CS)
- 21 : Bruno SEVY - Arnaud SEVY (Lancia Fulvia)
- 22 : Silvain LEFEBVRE - Sylvie LEFEBVRE (Porsche 356)
- 23 : Stéphane VANDERMÖLEN - Aizée VANDERMÖLEN (Lancia Fulvia)
- 24 : Marie Laurence MELLE - Frank SION (Triumph TR4)
- 25 : Michel ZAEHRINGER - Isabelle ZAEHRINGER (Porsche 911)
- 26 : John CHAMBERLAIN - Dominique DELCROS (Ford Escort TC)
- 27 : Daniel CUVIER - Monique CLOUTIER (Morgan +4)
- 28 : Thierry SIEBENBORN - Fabienne SIEBENBORN (Renault 8G)
- 29 : Cédric LE CAM - Gérard LE CAM (Simca Rallye 2)
- 30 : Charles Edouard FARENT - Olivier GARINOT (Alfa 1750)
- 31 : Robert POUX - Isabelle GUYOT (BMW 2002)
- 32 : Bernard SALINO - Françoise SALINO (Mercedes 280SL)
- 33 : Jean François DESPLAT - Marie Martine DESPLAT (Mercedes 230SL)
- 34 : Jean Romain CARROZ - Thomas PILLOUD (Porsche 914/6)
- 35 : Pierre Alain LEUBA - Jean Pierre CHOLLET (Lancia Fulvia)
- 36 : Benoît FRAUMONT - Arnaud GIRODET (Autobianchi A112 Abarth)
- 37 : Jean Pierre LEVANNIER - Danièle LEVANNIER (Volkswagen)



Comme d'habitude, une belle palette de beaux véhicules rutilants, Peugeot, Citroën, Renault, Hotchkiss, Berliet, Simca, Morgan ou encore MG. Les cabriolets étaient à la fête, car le soleil et la douceur exceptionnelle ont permis de débâcher dès le matin et jusqu'au soir en profitant d'une chaleur quasi estivale toute la journée. On déguste traditionnellement le café et les croissants, ainsi que la brioche de Malou, servis par les bénévoles habituels du club, avant le petit briefing de Fifi, l'organisateur principal de la journée.

Les voitures s'élancent une à une en direction de la forêt de Chaux et de ses petites routes agréables et tranquilles. Fifi nous a concocté un petit jeu concours consistant à reconnaître sur des photos des paysages, des monuments rencontrés sur notre route ainsi qu'un questionnaire relatif au parcours et à la région. On doit aussi désigner l'équipage le plus représentatif, car plusieurs couples se sont habillés en rapport avec l'époque de leur voiture.

La première étape nous amène au moulin du Val d'Amour à Vaudrey, exploité depuis plusieurs générations par la famille Magdelaine. Dans le village ont lieu des « puces », ce qui posera quelques petits problèmes de stationnement pour nos montures, résolus de main de maître par Fifi. Nous ferons une petite marche à pied à travers le vide-grenier, pendant que le propriétaire du moulin transportera en voiture les personnes les moins valides.

Le moulin est situé sur la Cuisance, rivière qui prend sa source dans la reculée des Planches et qui va arroser Arbois. D'ailleurs, comme on dit chez les amis des ânes :

« L'eau peut manquer en Cuisance, les ânes d'Arbois boiront du vin ! »

Le moulin fonctionne directement grâce à la force hydraulique de la rivière. Il garde des traces du XIII^e siècle, mais il a été entièrement reconstruit suite à deux incendies au cours du XX^e siècle. Le meunier nous fait visiter tous les étages du moulin, où toutes les étapes se font automatiquement, depuis l'arrivée de la farine jusqu'au produit fini et emballé en sacs.

Le moulin produit une farine entièrement biologique et la traçabilité du produit est complète. On peut en effet, à partir d'un échantillon de farine, remonter jusqu'au



14^{ème} Jurassic Tour

3 octobre 2010

Cette année encore, plus de 20 voitures s'étaient donné rendez-vous à Dole, avenue de Lahr, au pied de la magnifique collégiale, pour le 14^e Jurassic Tour, rallye organisé chaque année par le club et réservé aux véhicules d'avant 1940.

Plusieurs voitures plus jeunes s'étaient jointes à leurs aînées, ainsi qu'une unique moto pilotée par Pierre Renard.

cultivateur qui a produit le blé et même savoir dans quelle parcelle.

La visite nous montre les différentes opérations et le matériel utilisé, depuis la roue d'ouverture qui permet de réguler l'arrivée d'eau à la turbine, jusqu'au stockage de la farine dans les magasins à farine avant leur mise en sacs. Il est à noter que, jusqu'en 1989, un des magasins de stockage devait rester plein en cas de guerre. Nous voyons les turbines, les meules de pierre, le mouilleur à blé, le nettoyeur à blé, les planchisters pour séparer les différents composants du grain de blé.

On peut également admirer à l'extérieur une magnifique roue à aubes fabriquée en chêne par le lycée des techniques du bois à Mouchard.



La farine est vendue pour un tiers aux boulangers, un autre tiers à des particuliers et le troisième tiers à des autres moulins ne fabriquant pas du bio. Le moulin possède une boutique où on peut acheter des produits naturels. Pour finir avec le moulin, une devinette posée pendant la visite qui fut assez joyeuse : « Pourquoi la farine qui tombe à terre ne fait-elle pas de bruit ? ». Parce qu'elle n'a plus de « son ». Une autre concernant les ânes, mes amis : « Quelle est la différence entre un âne et un musicien ? » Aucune, les deux ont de l'oreille et du « son ». Une autre encore concernait les ânesses en chaleur, mais je ne la raconterai pas ici, le Retro 39 pouvant être lu par des enfants en bas âge...

La visite terminée, quelques uns repartiront avec des objets chinés à la brocante sur le chemin du retour.



Départ direction Arbois, que nous traversons avant de nous lancer dans la montée du Fer à Cheval en direction de La Châtelaine, où nous devons déjeuner au château d'Artois, une bonne adresse, où le club a déjà eu l'occasion de venir plusieurs fois. Dans Arbois, la Peugeot 301 fume et chauffe anormalement et a dû s'arrêter. Elle repartira sur le camion dépanneur de Joël Masson qui a gentiment assuré l'assistance sur ce rallye. Ca sera la seule vraie panne de la sortie : les mamies tiennent la pleine forme !

Comme d'habitude, le repas est excellent et copieux, propre à nous remettre en pleine forme pour les festivités de l'après-midi. Apéritif, mousse au foie gras, croûte forestière, Jésus de Morteau sauce au Poulard nous remplissent la panse. N'en jetez plus, la cour est pleine ! Non, encore les fromages, la tulipe de glace au caramel mou et le café.



Rien d'étonnant donc si nous repartons en retard sur l'horaire pour redescendre le début du Fer à Cheval, bifurquer sur Les Planches jusqu'à Mesnay où nous devons visiter l'ancienne cartonnerie devenue depuis sa fermeture définitive dans les années 2000 l'Ecomusée du carton et des métiers, auquel est associé aujourd'hui la Maison de l'Abeille.

Cette ancienne papeterie fondée au début du XVIII^e siècle et reprise à la fin du XIX^e par la famille Hétier, est devenue une cartonnerie fonctionnant également grâce à la Cuisance.



On fabriquait ici des chaussures, des boîtes en carton, des cintres, des valises en carton, des dos de cadres, des équipements automobiles, des chemises en carton et différentes sortes de papier.



On peut suivre, là également, les différentes étapes de la fabrication du papier et du carton et le matériel utilisé, grosses meules en pierre pour réduire en bouillie la matière première, les enrouleuses, les cuves, la centrale hydroélectrique produisant l'électricité. La visite sera quelque peu troublée par les facéties de Gino qui provoquent le fou-rire de la guide, qui aura bien du mal à finir ses explications ! On visite également la « Rue des métiers », qui évoque les métiers d'autrefois qui ont accompagné le développement industriel. Juste à côté, la maison de l'Abeille présente diverses ruches à travers les siècles et les régions, l'organisation de la ruche avec la reine et les ouvrières, la fabrication et la récolte des différents miels, la visite se terminant par la découverte de la ruche panoramique, unique en France, où on assiste en direct au travail des abeilles. Visite bien enrichissante.

Mais c'est l'heure du retour sur Dole, la dernière étape retraversant à nouveau Arbois puis suivant de petites routes sympathiques et pittoresques traversant Chamblay, Montbarrey, Belmont, Augerans, La Loye, et nous essayons de découvrir les dernières photos du jeu.





Retour avenue de Lahr où Fifi donne les résultats du concours. L'équipage costumé primé est la voiture n° 8 : c'est nous, avec notre 202 Cabriolet, qui recevons une coupe. Pour le jeu, il y a deux ex-æquo, l'équipage Colette et Bernard Bon avec leur Traction et...nous. Nous serons déclarés vainqueurs au privilège de l'âge de notre voiture.



Un prix de l'humour sera décerné à Patrick Baron pour ses réponses complètement farfelues et décalées au questionnaire.

Un sympathique pot de l'amitié clôture cette journée bien agréable avant le retour de chacun dans ses foyers. Il ne reste plus qu'à remercier encore une fois les organisateurs, Fifi, Christine, Mary-France et Michel pour le fléchage, Ghislain et Gino pour le défléchage, Joël pour l'assistance, Malou pour sa brioche, le soleil pour sa présence continue, la pluie pour son absence, la neige qui n'était pas là et s'était réservée pour l'Hyvernale, et tous ceux que j'ai pu oublier et qui, d'une façon ou d'une autre, ont participé à la réussite de cette sortie.

Rendez-vous l'année prochaine pour un 15^e Jurassic Tour.

Gérard Chappex



11^{ème} Jura Historie 13 novembre 2010

Cette année encore, le Jura Historic, encore appelé « Petite régularité entre nous », épreuve réservée aux membres du club, était organisé sur une journée complète par nos amis Mathieu Guyod et Michael Coget et d'autres bénévoles habituels du club.

Le rendez-vous était donné sur l'avenue de Lahr, côté Pasquier, et les voitures venaient progressivement se garer le long du Doubs pour saluer les amis et se réchauffer des premiers frimas avec le traditionnel café croissants offerts par les bonnes dames du club.

Le Jura Historic est une épreuve de navigation et de cartographie, sans notion de vitesse ou de régularité. Les voitures présentes ne sont pas des voitures vraiment anciennes, mais plutôt des voitures « Rétro » des années 60 ou 70 à tendance sportive.



En tout cas pas la nôtre, la 2 CV Charleston qui va essayer de ne pas se faire prendre par les radars...

Cette année, le rallye est dédié à notre ami Edouard Despois, brusquement disparu très récemment, figure éminente du club, connu de tous pour sa gentillesse, sa bonne humeur et sa disponibilité, qualités que nous avons particulièrement appréciées lors de notre séjour de l'an dernier en Tunisie. Une grosse perte pour le club. Les voitures arboreront un petit ruban noir au rétroviseur en hommage à notre ami. Lors de son briefing, le président Jean-Pierre Aulon fait observer une minute de silence à sa mémoire. Ses deux frères sont présents pour participer au rallye.

Le départ est donné toutes les minutes aux voitures et c'est Michel Sancenot qui donne ce départ et nous remet le road-book, le livret de route qui va nous permettre de trouver notre chemin et surtout les CP, les contrôles de passage, des lettres que nous devons noter sur notre feuille de route. Le travail du copilote est ici primordial, car il faut suivre les indications avec précision et rigueur. Le travail se complique quand il n'y a plus d'indication de distances, le fléché non

mètré, quand arrivent les fameuses et redoutées arêtes de poisson et autres divertissements qui, en général, entraînent obligatoirement des engueulades dans la voiture...

La sortie va nous permettre de sillonner les routes agréables de la campagne jurassienne.



L'étape du matin, dépassant les 100 kilomètres va nous permettre de traverser le Finage et le Bon pays.



Le trajet se passe assez bien, les CP se succèdent, nous pouvons bientôt lire sur notre feuille « Merci Edouard », un clin d'œil bien sympathique à notre copain. Quelques épreuves de calque cartographique nous obligent à des arrêts pour tourner et retourner le calque sur la carte afin de trouver le bon trajet. Nous finissons par arriver à Voiteur avant de monter jusqu'à Château Chalon où les méandres du parcours permettent à tous de visiter le village de long en large, pour ceux qui ne le connaissent pas déjà, mais aucune dégustation de vin jaune n'est prévue. Dommage, mais gare à l'alcootest sinon...

L'arrivée de la première étape nous ramène à Voiteur où un copieux repas régional nous sera servi au restaurant « Le petit Victorien ». Certains concurrents ont dû avoir quelques difficultés sur la route car les arrivées sont échelonnées et certaines tardives. Michel Sancenot, qui fait la voiture balai, arrive très en retard avec Michèle. Il doit avoir très faim, et surtout très soif... Certains n'ont pas eu la patience de chercher et sont venus faire directement la visite de Château Chalon. N'est-ce pas Dédé et Colette...

L'après midi nous réserve une étape dépassant encore les 100 kilomètres. Des petites routes forestières autour de Baume les Messieurs nous étaient inconnues et sont pittoresques malgré le mauvais état de la chaussée.



Sur la route, au hasard d'un virage, nous tombons sur Patrick Racine, en train de prendre les voitures en photo lors de leur passage, pour alimenter le site Internet du club, très bien fait et alimenté, que je ne peux que vous conseiller de consulter régulièrement pour vous tenir au courant des activités passées et futures du club.

Nous naviguons ensuite plutôt dans la région de Champagnole sur des routes vraiment spéciales. A un moment, croyant nous être trompés sur une route de bois complètement ravagée par les engins de débardage avec de ornières et de la boue, nous faisons demi tour. Mais nous croisons bientôt une file de concurrents. Nous étions sur la bonne route (façon de parler...)



Finalement, vaincus par la nuit qui tombe vite à cette saison, la fatigue et le mauvais temps, nous abandonnons dans les environs de St-Germain-en-Montagne et je téléphone à Michel pour lui signaler notre abandon. Nous avons beaucoup de retard et encore pas mal de kilomètres à faire. Nous bifurquons donc pour rentrer directement à Clairvaux par Champagnole et le lac de Chalain.

Je ne pourrai donc pas commenter la fin du parcours qui se faisait par les routes du Val d'Amour et les

résultats sont donnés à l'arrivée au pavillon des Arquebusiers.



Le 1^{er} est l'équipage de Hubert Despois sur Alfa GT Véloce 1963 : un bel hommage à Edouard ! Nous sommes classés 20^e sur 25, bien que n'ayant pas rendu la feuille de route de l'après-midi. Il a dû y avoir d'autres abandons...

Cette année, un challenge Edouard Despois était organisé et regroupait les 3 rallyes « La Nuit », le « Vesontio Classic Tour », et le « Jura Historic ». L'équipage gagnant est Gilles Limonne et Alain Hochard, tandis que Hubert Despois et Willy Flécheux remportent la deuxième.

Bravo à tous, merci à tous les bénévoles ayant organisés cette journée.

MERCI EDOUARD et à l'année prochaine !

Gérard Chappez



12^{ème} Rallython

4 décembre 2010

Nous étions une bonne vingtaine de voitures à braver la froidure sous un magnifique soleil pour partager ensemble ce week-end du Téléthon.



Un parcours de 86 kms en passant par Arc et Senans, Longwy sur le Doubs puis Tavaux ou nous avons été accueillis chaleureusement avec vin chaud et gâteaux.



Nous avons collecté la somme de 335 € qui ont été remis intégralement à l'AFM.



La soirée s'est terminée, pour ceux qui le souhaitaient, par un repas pris en commun suivi d'un magnifique spectacle de danses de divers pays du monde

Nous pourrions éventuellement, pour innover, changer de formule. Si vous avez des idées, n'hésitez pas à nous les soumettre, elles pourraient être appliquées en 2011.





Un autre inventeur jurassien : Paul Jacquemin

Un Morézien, Paul Jacquemin, fut un des pionniers de l'automobile en France. En 1874, à l'âge de 17 ans, aidé d'un mécanicien de Lons, Rosette, et du charron morézien Friaglia, il construit le premier véhicule à vapeur, après le fardier de Cugnot, datant de 1796.

C'était un véhicule à vapeur, avec les roues arrière motrices, un châssis en bois, une chaudière tubulaire achetée par sa tante à Châlon-sur-Saône pour 400 francs, une transmission par chaîne sur les roues arrière, une direction à guidon, des roues « artillerie » en bois, des freins à sabots sur les roues arrière.



L'engin fut essayé dans la côte de Morbier, à minuit, pour ne pas perturber et effrayer ses concitoyens ainsi que les attelages. Il atteignit Morbier, accompagné de deux passagers courageux. La voiture fit beaucoup de bruit, au propre comme au figuré, les gens crièrent au scandale et certains portèrent même plainte. La voiture fut surnommée « la Diabolique » à cause du bruit et du danger qu'elle représentait. Le maire ordonna à Paul Jacquemin d'arrêter ses essais et de remiser son engin diabolique, ce qui fut fait et la voiture finit en pièces détachées, tandis que son concepteur continua ses activités dans l'optique. Quoi de plus naturel à Morez ?

Notons pour l'anecdote qu'une bande de passionnés a fabriqué dernièrement une réplique de ce véhicule à Morez et l'a présenté et fait rouler à l'occasion du Téléthon 2010. Bravo à eux !

Gérard Chappez



Info

Réunion

La réunion du club de février est à 8h00

Celle du mois de mars est supprimée à cause de l'Assemblée Générale du 25 février 2011

Info suite....



Pensez à immatriculer vos cyclomoteurs pendant qu'il est possible de le faire encore gratuitement !



Pensez également au contrôle technique de vos voitures avec carte grise de collection (nouvelle réglementation)

Info suite....



Voyage au Maroc 2011

Une réunion d'information pour le prochain grand voyage au Maroc aura lieu le vendredi 11 février à 17h30 à l'hôtel du Voyageur à Dole. (Voyage, en principe, prévu 2^e et 3^e semaine d'octobre. Dates exactes à définir) Toutes les personnes intéressées sont invitées à y participer. Les grandes lignes du voyage seront discutées à cette occasion

JPA





Salut l'Ami,



Edouard nous a quitté. Cette phrase me chagrine, je préfère la modifier car en fait Edouard ne nous a jamais quitté.

Il était avec nous au Jura Historic « challenge Despois ».

Il était présent à la réunion du club de décembre ou Solange et ses fils ont tenu à remercier tous ceux qui par leur mot, leur présence, se sont manifestés et vous étiez nombreux..... nombreux à vous souvenir d'avoir usé votre froc sur les bancs de l'école au Collège de l'Arc auprès d'Edouard, à avoir trinqué le verre de l'amitié sur le coin du zinc, mis le nez dans un moteur, serré les fesses quand Edouard roulait une cigarette tout en tenant le volant du camion d'assistance, à avoir avalé les kilomètres de bitume pour le plaisir de rouler, même en 2cv pour notre voyage en Tunisie

Il sera encore et toujours avec nous et pour longtemps encore.

Salut Jean Bernard,



Jean Bernard Lenoir est décédé suite à un fatal accident de bricolage à la maison, ce qui est un comble pour un pilote de rallyes et de circuit (il a couru aux 24 heures du Mans dans les années 50/60).

Il aimait beaucoup participer à nos manifestations, que ce soit en régularité avec sa Porsche et sa Corvette, ou en tourisme au volant de sa magnifique BMW 501.

Nous garderons de lui sa gentillesse et sa simplicité, ainsi que sa bonne humeur.

JPA