



## Rétro 39

N°41 juin 2006



### Ronde du Jura 28 janvier 2006

La saison 2006 des rallyes a commencé pour nous le 28 janvier. En effet nous avons participé à la 37<sup>ème</sup> édition de la Ronde du Jura.

Le départ de la course a lieu aux Rousses pour une spéciale autour du Fort (ES1 pour ES4), les autres spéciales se déroulent à Gouland (ES 2-5-7) et entre Lamoura et Longchaumois (ES 3-6-8). La neige est au rendez-vous, malheureusement une météo trop douce l'a fait fondre sur les secteurs les plus bas des spéciales. Nous sommes les seuls dans notre classe mais nous nous sommes comparés aux 205 rallye et autre AX GTI durant tout le rallye.

Ce rallye nous est très cher puisque c'est le seul de la saison à se dérouler sur la neige. Rallye existant depuis fort longtemps puisque Daniel a débuté à la Ronde du Jura en 1986, il y a donc 20 ans ! Et oui, ça ne le rajeunit pas ! Mais sa maîtrise sur la neige est indemne !

Le 28 janvier, vers 7h, nous nous rendons au Fort des Rousses pour les contrôles techniques et administratifs. Le premier problème survient alors puisque notre ventilateur ne se met pas en route.

C'est alors que l'on peut compter sur le coup de main de pilotes et commissaires pour nous aider à régler ce souci. Il sera résolu assez rapidement et nous rejoindrons le parc fermé en attendant le départ de la course.

13h30 : départ des voitures parades qui ouvrent la course. 14h15 : c'est à notre tour de nous élaner. Première spéciale autour du Fort des Rousses où nous réalisons un bon temps qui nous place 84<sup>ème</sup> sur 129. Travers, glissades sont de la partie pour notre plus grand plaisir et celui des spectateurs. Seconde spéciale à Gouland : la neige a fondu dans la montée du départ ce qui nous handicape par rapport à notre manque de puissance. Départ difficile puis nous retrouvons la neige et la glace en arrivant dans le sous-bois. Résultat, nous perdons quelques places mais nous devançons toujours quelques grosses voitures. Troisième spéciale, la plus longue, où la neige a fondu sur la fin de la spéciale. Nous devançons plusieurs grosses autos à l'issue du premier tour. Une pause d'une demi-heure nous attend à l'assistance. Au bout de trois spéciales, nous sommes 95<sup>ème</sup> sur 120 ce qui est encourageant.

Pour le secteur chronométré numéro 4, nous retournons au Fort des Rousses pour faire la spéciale en sens inverse. La route est un peu saccagée après le passage des voitures à 4 roues motrices mais le terrain est toujours propice pour les glissades et travers devant un très grand nombre de spectateurs. Une bosse très prononcée nous permet de décoller les 2 roues droites comme nous le montre la photo ci-dessus.



Cette spéciale, avec sa piste étroite et ses virages serrés, nous permet de rivaliser avec les 106 et 205 et nous recollons avec les plus performants au scratch.

A partir de cette spéciale, nous avons de gros problèmes de surchauffe moteur qui nous oblige à nous arrêter en liaison. Les autres spéciales se suivent et se ressemblent à part un tout droit dans la spéciale de Goulard, sans gravité. Les liaisons sont de plus en plus difficiles à vivre puisque nous sommes contraints à nous arrêter plusieurs fois entre les spéciales pour charger de la neige entre la jupe arrière et le radiateur pour palier au déficit de refroidissement. Mais nous avons relié l'arrivée avec la température du moteur à plus de 130°C !

Nous nous classons 99<sup>ème</sup> au scratch sur 116 classés, à 3 dixièmes d'une 206s16, devant une Clio Williams, laissant derrière nous une BMW 325 ix et quelques Saxo VTS, 205 GTI et Rallye, 106 Rallye, AX GTI. Nous sommes très satisfaits de cette Ronde puisque nous empochons donc la victoire de classe, nous avons réglé nos problèmes d'alternateur, nous nous sommes bien amusés, mais avec tout de même quelques regrets de se retrouver tout seuls en 1100 cm3.

Cette Ronde du Jura, cette année, fut très médiatisée. En effet, Thomas Sénecal (le présentateur d'Automoto sur TF1) était le pilote ouvrier de cette épreuve. Une équipe de TF1 était donc sur place avec Thomas. Le dimanche 12 février, un reportage de 3 minutes fut consacré à la Ronde dans l'émission Automoto. Ce reportage était principalement consacré à la participation de Philippe Cuynot à

la Ronde du Jura, mais nous avons eu l'immense surprise d'y voir notre R8 à 3 reprises !! La plus petite voiture du plateau passe à la télévision ! Eh oui ! TF1 a même qualifié notre auto de bolide collector ! Nous vous ferons parvenir ce reportage ultérieurement.

Daniel Romand



### *Balade autour de Dole*

*18 mars 2006*

Sous ce titre avait lieu ce samedi après-midi un petit rallye sympa comme on les aime.

Départ de Dole en direction d'Azans puis la bordure de la forêt de Chaux par Falletans, Nenon, avec une petite halte pour saluer les autruches de Grosbuisson.

Puis passage à Eclans, Our ou nous pénétrons en forêt pour rejoindre la Bretannière, Cinq-Cens et enfin arrivée à Etrepigny.

Après la visite de la poterie avec démonstration du façonnage d'une poterie au tour, c'est le musée Joseph Martin qui nous accueillait pour une rétrospective de l'histoire de la poterie régionale.

Ensuite départ pour Chissey pour nous permettre de retrouver notre guide d'Etrepigny aux « Baraques du 14 ».

Notre balade se finissait chez Alain Lanet qui nous accueillait dans son garage pour terminer les « restes » du réveillon. Et c'est fort tard que la journée s'achevait.

Michel Guyot



### *6<sup>ème</sup> Rallye de Printemps*

*9 avril 2006*

Le dimanche 9 avril le sixième rallye de printemps organisé par le CRJB de Bletterans nous accueillait.

Le rendez-vous avait lieu place des carmes à 7h15. Malheureusement pour les organisateurs

étaient également au rendez-vous le mauvais temps et la pluie qui vont perturber la journée. Après café et croissants, le temps d'un petit briefing à 8h00, le premier véhicule prenait le départ pour la première partie du circuit soit environ 70 kms.

Petite pause casse-croûte à Branges à la ferme fleurie « Les Gigneux » puis direction Tournus ou nous devions faire un arrêt pour visiter les vieux quartiers. Manque de pot pour cause de « Ramcaux » il nous fut impossible de stationner en centre-ville, exit les visites !!

La suite du programme devait nous consoler car l'arrêt suivant avait lieu à la cave des vignerons de Mancey. La dégustation des vins offerts nous remit du baume au cœur et des couleurs aux joues.

12h00 repas de midi dans le cadre unique d'époque 1900 du restaurant « Greuze folies » à Boyer.

14h00 départ pour les 80 kms de la seconde partie du programme avec visite (écourcée par la pluie) du château féodal de Brancion. Puis dans le village de Rancy du musée « chaisiers et pailleuses », celle-ci très instructive et intéressante sur la fabrication des chaises et leur paillage.

Aux environs de 18h00 retour à Bletterans pour un vin d'honneur et la remise des coupes.

Avec 11 véhicules engagés, l'OCCJ remporte la coupe du club le plus représenté.

Espérons que le temps sera plus clément avec les organisateurs pour leurs prochaines manifestations !!

Michel Guyod



### *La grande aventure du rallye des Sacoches*

**23 avril 2006**

Dimanche matin 23 avril, grande effervescence avenue de Lahr à Dole, de nombreux Solex et Mobylettes arrivent (il doit y avoir un nid dans le coin !!!) Au total, 19 véhicules de 49,9 cm<sup>3</sup> sont au rendez vous et une moto 100 cm<sup>3</sup>.

Plusieurs viennent de Lons le Saunier, dont Denis (Duperron) qui, avec sa Peugeot 104 est parti aux aurores pour nous rejoindre à Dole, habillé d'un magnifique gilet jaune fluo ; on aurait dit un employé de l'équipement qui partait au travail..

Après la photo traditionnelle, avec la Basilique en arrière plan, il ne reste plus qu'à donner le départ pour un circuit de 60 kms.



La fébrilité est à son paroxysme (j'exagère peut-être un peu !!!) lorsque le premier engin (il faut bien dire que le Solex n'est quand même pas une monture traditionnelle) prend l'avenue de Lahr pour partir en direction de Brevans. Le convoi ne passe pas inaperçu ; pas seulement à cause des engins motorisés d'un autre âge, mais aussi par l'accoutrement des participants :

On y trouve des casques Bols d'après guerre tout juste sorti de récupération dans une décharge, ou achetés à la brocante du coin, mais aussi de magnifiques casques intégraux qui ne dénoteraient pas dans la Ferrari de Schumi (je passe l'effet boeuf d'un tel accoutrement sur un Solex 3800, mais c'est conseillé à grande vitesse). Notre ami Christian Videlier, quant à lui, avait dégoté, on ne sait ou un casque d'un type indéterminé, avec 2 oreilles volant au vent qui lui donnait un air de Snoopy aviateur, ou éventuellement de pilote de Panzer pendant la dernière guerre.

Bon, tout va bien jusqu'à Brevans (on a déjà fait 2 Kms, un record !), quand le Solex du Fils Lanet commence à tousser (signe bien particulier d'un problème moteur). On s'arrête, et on sort la boîte à outil logée dans le porte bagage de l'engin (une découverte pour certains). La thérapie dans ce cas là, c'est la clé de 9, et l'ablation provisoire du gicleur. C'est reparti (on est bon en mécanique, ou on ne l'est pas !). Tout roule jusqu'à Baobab ; rassurez vous, on est pas encore en Afrique, et vous verrez plus loin que de toutes façons, on n'y serait jamais arrivés. (pour les non initiés,

Baobab est un magasin style jardinerie, vous savez celui où on passe des heures à choisir des fleurs qui gèleront pour les saintes glaces ou seront massacrées par le ballon du gamin.

On arrive au niveau de la déchetterie (au moins 100 m plus loin), et là, ça recommence. Nouvelle opération chirurgicale et c'est de nouveau reparti... jusqu'à Authume (km 5 ou 6), où on retrouve toute l'équipe Videlier Christian, Nadine et Laurent) arrêtés devant le panneau du village. Plus d'allumage sur la panoyette de Laurent. C'est pas grave, on démonte, on gratte, on souffle, on règle, on remonte, et.... c'est pareil !!!!! On ausculte, il ne manque que le stéthoscope, et c'est l'antiparasite qui crée des parasites (c'est pas commun !). Pas de problème, c'est comme l'appendice : on l'enlève et ça repart !

Peu après, j'apprends que Patrick (Darley) en a assez de pédaler, car son Solex refuse résolument de prendre de la puissance (il ne doit pas en rester beaucoup quand on sait qu'à plein régime ce genre de mécanique développe un peu plus de 1 CV réel !!!!!), et qu'il a préféré rentrer au bercail, ne se sentant pas une âme de Louison Bobet (référence de l'époque). Bon, avec tout ça, moi je suis loin derrière les premiers et il faudrait peut-être que je mette tous les chevaux en route (façon de parler puisque il n'y en a qu'un) pour atteindre l'Ermitage, dans la forêt de la Serre : c'est à dire que je pédale dans la côte réputée qui mène d'Amange au chemin de la poste. Et c'est là qu'on s'aperçoit que le fameux dicton inventé par Pierre Pêchin est vrai (à moins que je pédale plus fort, à plus que j'avance moins vite).

Enfin, arrivée à l'ermitage, où un rafraîchissement est prévu. Oui, mais il y a un problème : la glacière est dans la 4cv de l'équipe d'assistance Lanet, Guyod, Dubourg, et la fameuse 4 cv n'est pas arrivée. Bon, ça ne fait rien, on va s'occuper du Solex de Christian (Sigu), qui a une fâcheuse tendance à ne pas vouloir avancer ! (ça vient peut-être du fait qu'il a été remonté avec des pièces de plusieurs provenances et terminé la veille à 20h !) Christian commence à trouver que le Solex, ce n'est pas la panacée, et il emploie des termes du genre : « saloperie, tas de ferraille », et d'autres noms du même style pour caractériser cet engin sur lequel il a phosphoré pendant de nombreuses heures, uniquement pour participer à ce rallye des sacoches. Bon il remarque, et à ce moment là arrive la tant attendue 4 cv avec la dive boisson. « La main dessus, à bras ferme » comme on disait à l'armée quand on voulait mettre un Zodiac à l'eau pour traverser la Meuse à Givet. La ruche

se met en mouvement et chacun de se rapprocher pour se désaltérer, pendant qu'on s'aperçoit que le bocal de Lockheed de la Renault n'a plus une goutte de liquide de freins. Evidemment on n'en a pas becquée que le Solex il n'a pas de freins hydrauliques (on se demande bien pourquoi il en aurait !!!) Tant pis, on vérifie, la fuite est plus haute que le maître cylindre, elle pourra rouler comme ça.

Pendant ce temps là : 2eme abandon (on se croirait en F1), le fils Lanet en a eu réellement marre de pédaler (surtout en côte), et le Solex a été chargé sur la remorque. On n'en reparlera plus !!!

Nouveau départ de la meute, après avoir fait un aller et retour à la grotte, pour ceux qui ne connaissaient pas. Arrivée à la fontaine de Sermange où nous avions prévu de manger.



Petit problème : c'est la fête du pays, la route est coupée, et la fontaine servira de bassin pour la pêche à la truite. On négocie avec une brave dame qui nous donne l'autorisation d'investir la fontaine, car c'est le seul endroit à l'ombre, et de plus, manger au bord de l'eau n'est pas désagréable....(pour info, la brave Dame, nous l'avons su après, n'était pas du pays. Tant pis, elle avait donné l'autorisation !!!)

Alors là, le grand jeu : d'aucuns avaient tout prévu dans les sacoches (d'où le nom du rallye : la charcuterie, les cornichons, la tarte etc. Le gâteau au chocolat de Nicole était succulent (vous savez, Nicole, la femme à Barbe. Bon c'est vrai je l'ai déjà faite celle-là, mais elle est tellement bien !!!!!). Pour certains, je pense qu'il va falloir qu'ils équipent leur Solex comme les Mob des livreurs de Pizza : on peut en mettre plus, et c'est isotherme.

Il va falloir repartir, on a fait que la moitié du chemin ! En avant toute. Et c'est à partir de ce moment là que les ennuis vont commencer (ou plutôt reprendre de plus belle) On aurait eu

besoin d'un exorciste pour lancer un violent « vade retro satanas ». Tous les malheurs du monde s'abattent sur nos participants (surtout d'ailleurs sur Christian (Sigu) qui a réalisé ce jour sa plus grande ballade à vélo !!!! à tel point qu'au carrefour du Sussot à Gros Buisson, il a monopolisé l'endroit pour en faire une piste d'essai pour Solex, avec arrêt au stand, dans le haut du carrefour, sous le contrôle bienveillant de tous les participants, et avec leurs encouragements (démonte le gicleur, enlève le filtre à air, souffle plus fort, remonte la selle, et des meilleures dont je n'ai plus souvenir). Evidemment, chaque fois qu'il tentait un nouvel essai, il se lançait dans la descente, mais était obligé de remonter en plein soleil, et en pédalant. Pauvre Christian, lui qui venait pour une bonne journée, il commençait à regretter d'avoir acheté cette satanée mécanique et commençait à dire qu'il la mettrait à la ferraille en rentrant en Haute Saône; ou que la prochaine fois il la confierait à sa charmante épouse, (allez savoir pourquoi !!!!!) et de plus, il n'a même pas eu le temps d'apercevoir les autruches (eh oui) qui étaient dans le champ voisin. On ne lui en a même pas parlé, car je pense qu'il aurait cru qu'on se moquait de lui, et il l'aurait sûrement mal pris !!!!

Entre temps, le Solex (encore !!) de Luc (Gauthier) a lui aussi été récalcitrant, et il a fallu opérer. Je me suis arrêté pour l'aider, et comble de malheur, c'est le mien qui donnait des signes d'inquiétude (la solidarité n'est pas toujours payante !).

Tout le monde repart, et comble de malheur, notre ami Pierre (Renard) crève de la roue avant. Pas de pot car tout était neuf. On intervint la roue avec celle du Solex qui était sur la remorque et c'est reparti.

On fait un arrêt rafraîchissement à la Corne des Epissiers. Encore des problèmes: Christian (Videlier) a un problème avec la mobylette, le Solex de Christian ( Sigu ) ne veut toujours rien savoir, on se serait cru dans Tintin, avec le capitaine Haddock, vous vous souvenez : ectoplasme, bachibouzouk, marin d'eau douce, moule à gaufre, etc....., et là, instant suprême et inattendu, une explosion provient de la moto qui est à côté; la bougie vient de se désolidariser de la culasse, et de partir comme une fusée, à la grande stupéfaction de son propriétaire. C'est quand même pas de chance !!!

On charge la moto sur la remorque et ça repart pour les derniers kilomètres, ou plutôt on essaie. En effet le Solex de Marie France (Guyod) ne veut plus repartir correctement, le mien non plus d'ailleurs. Mais pour Marie

France, la panne était plutôt inhabituelle puisque Fifi (entendez par là Philippe Grenot) qui avait prêté le Solex, s'est aperçu que celui-ci était tombé dans l'herbe, et que le guidon étant de travers, le Solex décompressait sans arrêt. On se demande encore comment Marie France pouvait aller droit avec un truc pareil (quoique, après une halte boisson !).

Et puis tout le monde est arrivé avenue de Lahr, avec le moteur ou en pédalant, la tête pleine de souvenirs, et prêt à recommencer la prochaine fois. Si vous aimez l'inattendu, participez au Rallye des Sacoches; vous ne serez sûrement pas déçus du voyage. Ça ne vaut peut-être pas Space Mountain chez Mickey, mais c'est gratuit !!!!

Dernières infos :

- le kamikaze de service, Denis (Duperron), qui avait tenu à repartir à Lons par la route, avec sa mob Peugeot, a cassé la courroie de variateur à mi-chemin et a dû pousser l'engin pendant plusieurs Km avant qu'on vienne le chercher. Il a promis de revenir.....
- Le mécanicien de service, Christian (Sigu), a réussi, le lendemain, à faire marcher son Solex; il le conservera; il est tombé amoureux de cette mécanique d'avant garde, et il a pris la décision de le prêter à son épouse pour la prochaine sortie. (c'est beau l'Amour !).

Jean Pierre AULON



*Tour Auto*  
Dijon, mardi 25 avril 2006

Le TOUR AUTO, autrefois TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE (ces messieurs de la pédale ayant voulu garder la dénomination « Tour de France » pour eux !...) part classiquement de Paris direction le Sud, une année par l'Ouest et on est marrons, une année par l'Est et on a une bonne chance de le voir passer près de chez nous.

Cette année 2006, bonne pioche. Mais, comme on le sait, cette épreuve alterne les courses de côte et les circuits. Or désormais les courses de côte sont tenues secrètes pour éviter les reconnaissances. Il faut donc être très malin pour dénicher l'endroit: adieu les millésimes magiques comme 1899 où l'on a pu les voir à

l'œuvre dans Vuillafans-Echevannes avant de les retrouver aux Salines d'Arc et Senans. Quant aux circuits, l'accès est (théoriquement) interdit au public pour des raisons d'assurance, de sécurité (médicale et autre) que l'organisateur ne prend pas en charge, etc.

Restent donc les villes étape, par exemple Beaune cette année, mais ce n'est pas très drôle de voir les autos immobiles et parfois bâchées dans leur parc ni très facile ou passionnant d'approcher les pilotes au restaurant.

Heureusement l'OCCJ qui pense à tout, a réussi à obtenir de l'Organisation, Patrick Peter en l'occurrence, le précieux sésame qui va nous permettre, non seulement d'accéder au circuit de Dijon (ce qui deviendra facile en fin de journée pour le plus grand nombre), mais aussi et surtout d'entrer dans le paddock, y compris les stands et même le muret de la ligne droite.

Une dizaine de voitures du Club se retrouvent donc en tout début d'après-midi dans l'enceinte de Prenois, guettant les concurrents qui arrivent petit à petit, ce qui nous laisse bien le temps de détailler chacun avant d'aller les voir tourner à la cuvette.



Première voiture, Bernard Consten, dans le rôle d'ouvreur, cinq fois vainqueur de l'épreuve, ancien Président de la FFSA, et surtout l'homme qui a ressuscité le Tour Auto en 1969 quand il était moribond. Au volant d'un magnifique cabriolet 300 SL (il possède aussi le coupé !...). Second ouvrier, également célèbre, François Chatriot sur la R5 Turbo qu'il a aussi fait gagner au Tour Auto, en 1986, je crois. Il a mon âge, est radiologue comme moi, mais il a fait très peu de radiologie et beaucoup d'automobile. J'ai fait le contraire. Ça lui permet de signer plein d'autographes alors que je savoure la beauté des autos dans un confortable anonymat : destins croisés !...

Ensuite, le défilé s'accélère. Les « régularité » arrivent devant les « compétition ». Peu importe, dans les deux séries, les autos sont plus belles les unes que les autres. Les plus somptueuses Ferrari le disputent aux Jaguar de tous types. Jean Sage a sorti de sa collection une rarissime Alfa Romeo qui, apparemment, ne fait que les circuits, car sitôt son tour fini, il la range vite dans un anonyme camion, sans doute de peur de salir les roues fil de l'objet avec la boue de nos verdoyantes campagnes. Bizarre.



Plus sympathique et abordable, Ragnotti régale son public comme d'habitude avec ses facéties verbales en attendant de nous faire son festival habituel sur la piste (cette année, dans son dernier tour il prendra toute la cuvette à l'équerre, reléguant naturellement les autres Alpine assez loin derrière, pourtant pilotées par des solides, Serpaggi ou Comas par exemple !...).

A côté des Ferrari, Maserati, Aston Martin, Jag, AC Bristol ou Cobra, Lancia Aurélia et autres merveilles, on croise des autos plus habituelles (je n'ai pas dit « ordinaires ») mais qu'on a plaisir à voir dans une aussi belle épreuve, R8 ou R12 G, Mini Cooper, Austin Healey, Simca CG, Porsche, et j'en passe. Sans doute le plus beau plateau visible à la fois sur route et circuit en France. En régularité, l'esprit est volontiers décontracté, gentleman-driver, avec souvent des pilotes assez âgés et des copilotes féminines très jeunes et jolies : sans doute des parrains généreux qui offrent un Tour Auto à leur filleule. Les veinardes !...



Curieusement, et pour la première fois, pas de Ford GT40. Sans doute trop difficiles à mener sur la route, surtout dans des spéciales secrètes. Et d'ailleurs Hans Hugenholz, plusieurs fois vainqueur ces années dernières sur GT40 gagnera cette année sur une minuscule mais agile Lotus Elan.

Edouard et Patrick retrouvent John Hanlon sur Jag XK120 dont ils ont fait l'assistance l'an dernier. Cette année, il ne se mettra pas sur le dos mais dès Dijon la commande de boîte est très récalcitrante. Il se trainera jusqu'à Beaune sans embrayage, se fera dépanner par Guépey mais surtout par un petit garage Citroën du fin fond de la Saône et Loire qui soignait autrefois la Triumph d'un de ses copains. Le monde de l'automobile est petit et magnifique.

Comme au Monte Carlo Historique, le Team Comas fait son show. D'autant que le patron a comme copilote Claude Brasseur. On constate, hélas, qu'il a un peu vieilli depuis « La Boum » et le Dakar gagné avec Jacky Ickx. Il a du mal à s'extirper de la Berlinette et Comas a dû mal régler la clim car l'acteur copilote sort essoufflé, cyanosé, haletant, manifestement déshydraté. Heureusement en Compétition, les pilotes tournent seuls sur les circuits, ce qui n'est pas le cas en Régularité où tout le monde participe. Ça semble d'ailleurs assez sympa et détendu dans cette catégorie et ça peut donner envie... Bon, ne rêvons pas.



Les courses seront donc un peu monotones à regarder en Régularité, mais à l'inverse très passionnantes et disputées en Compétition. Il est d'ailleurs toujours incroyable que les pilotes malmèment avec autant d'acharnement des autos aussi rares, belles et précieuses. Mais il paraît qu'elles ont été faites pour ça !... Tant mieux pour nos yeux et nos oreilles.

Patrick Darley



*Circuit des Alpes*

*du 25 au 28 mai 2006*

Quant à choisir entre un jour férié de Pentecôte ou celui de l'Ascension : sans commentaire, 1 jeudi + 1 vendredi + 1 samedi + 1 dimanche = 4 jours pour se propulser quelque part. En l'occurrence cette année direction la haute montagne et ses cols.

Au départ une vingtaine de voitures, le nombre idéal pour un bon fonctionnement. Les éternels habitués, à qui nous devrions proposer une carte de fidélité, et quelques nouvelles têtes.

La note de départ est donnée cette année par Maurice, personnage qui ne nous laissera pas indifférent tout au long du séjour. Il s'adresse à Jean Pierre « Moi j'aime rouler tranquillement sur les grandes lignes droites, et plates !!! ». Raté, nous sommes tous pressés de gagner le col de La Faucille premier point de ralliement et grimpons à vitesse soutenue les lacets des Rousses.

Seconde fausse note Maurice lance à nouveau « Moi je mange à midi et de plus j'ai une grande faim », Jean Pierre n'est pas très à l'aise. Et encore un raté, il nous faut traverser Genève, prendre de l'essence et c'est

seulement à 14h que nous nous posons pour notre premier pique-nique.

L'étape du jour doit nous emmener aux Houches, point d'ancrage au « Chalet des amis de la Nature ». Puis ensuite visite libre à Chamonix. Le soir pour profiter pleinement de cet espace et de cet air pur de la montagne, on improvise une balade par la face Est qui surplombe le chalet. Monique et Nelly les instits, nous content les mêmes histoires qu'à leurs élèves et les rires du groupe font écho ce soir là.

Deuxième jour ; il nous faut composer avec les éléments. Le circuit programmé pour rejoindre le col des Aravis par le col de la Colombière est un peu contourné pour cause d'éboulement. Pas de soucis il y a toujours une solution. L'arrivée au col des Aravis est tout simplement magique, la pause café sur cette grande terrasse ensoleillée avec cette vue panoramique superbe, c'est la cerise sur le gâteau. Puis nous enchaînons d'autres lacets, le col de la Forclaz, Beaufort, le col du Pré qui a laissé des traces dans nos esprits. L'étroitesse de la route, les rudes épingles, le dénivelé impressionnant...la mécanique chauffe, les bras de conducteurs se tendent, s'enroulent et se déroulent. L'angoisse des copilotes est à son comble : il ne faut surtout pas caller, ni mordre ce semblant d'accotement, ne surtout pas croiser une voiture...intérieuriser son angoisse pour ne pas déconcentrer le pilote.



Bref Maurice est épargné, il est tout seul et manie de main de maître sa puissante berline Mercedes. S'il poste dans son habitacle personne ne l'entend mais l'on se souvient de ses premiers mots « Moi j'aime les grandes lignes droites ».

La descente sur le barrage de Roselend est une autre découverte. Ce point d'eau change de couleur à tous les instants à cause de ces nuages qui font la danse avec le soleil. La pause rafraîchissement dans ce petit café local est très appréciée et nous partageons nos émotions. Et on enchaîne à nouveau le col des Seisies, en passant par « Hauteluce »

charmant village, Megève, Saint Gervais et retour aux Houches.



Après le repas ce soir là, ascension de la face Ouest qui surplombe le chalet, nous avons encore de l'énergie à dépenser et la tartiflette à éliminer.

Troisième jour ; tout commence merveilleusement bien, Maurice fait quelques étirements, il ménage son auto mais son physique aussi. Le soleil nous offre un magnifique panorama sur la chaîne montagneuse. A l'unanimité nous basculons de la salle de restaurant à la terrasse avec nos plateaux déjeuner. Ce moment de bonheur simple est à souligner, le luxe d'être aux premières loges d'un si beau spectacle, ah si nous pouvions arrêter le temps.... !

Le briefing quotidien de Jean-Pierre nous annonce une journée culturelle chez les Suisses en passant par le Col du Grand St Bernard. A nouveau nous devons composer avec les éléments. La Simca Océane de Denis a du souci avec son câble d'accélérateur. Donc arrêt pour réparer à quelques kilomètres du sommet. D'ailleurs le reste du groupe ne l'atteindra pas non plus, le col est fermé au public pour une banale raison d'assurance. Ce sera pour une autre fois. Seul la petite chienne de Christian (Aulon) en a vu un de St Bernard, une énorme truffe sur un immense chien, depuis elle fait un complexe d'infériorité.

Demi-tour puis direction Bex pour un pique-nique et la visite des Mines de sel. On nous a compressé dans un train miniature pour un tout droit dans un boyau interminable sous terre, pas bon du tout pour les claustrophobes. Découverte des techniques d'extraction et visite du musée. Soulagement à la sortie le groupe est complet.

Puis nous avons enchaîné par la visite de la fondation Gianada à Martigny : exposition temporaire et très intéressante de l'œuvre de Rodin et Camille Claudel, au sous-sol exposition de quelques voitures anciennes, dans les jardins extérieurs çà et là des œuvres d'artistes. De quoi satisfaire tous les goûts. Retour au chalet. Un dernier chemin à prospecter pour cette dernière escapade

nocturne vers le centre du village et toujours une bonne dose de fou rire.

Quatrième jour, Maurice est triste ce matin. Il a laissé sa porte de chambre entrebâillée toute la nuit en espérant qu'une copilote vienne l'y rejoindre. Pourtant il assure Maurice : une panoplie de chapeaux, un veston chaque jour différent, la veste sur le cintre, le cintre accroché à la portière de la voiture, le cigare au coin des lèvres, le bronzage impeccable .... la classe quoi ! Tant pis.

Dernier briefing de Jean Pierre pour nous indiquer l'itinéraire des gorges de Servoz. Escapade physique dans les entrailles de la terre, joli site.

Le retour est calme et tranquille. Il est toujours plus agréable de partir que de revenir. La descente des Monts de Vaux au dessus de Poligny paraissant ridicule en comparaison du col du Pré si pentu.

Maurice nous a quitté le cœur gai, nous autres aussi d'ailleurs avec le constat d'avoir eu une chance inouïe quant à la météo et d'avoir vécu de bons moments. Notre GO Jean Pierre maîtrise son sujet, nous n'avions qu'à nous laisser porter. Il a même poussé la perfection à tomber en panne en arrivant chez lui, batterie HS, si c'est pas la classe !! Il a aussitôt changé la batterie, il ne lui reste plus qu'à cogiter une nouvelle destination pour l'année 2007.

Christine Mercier



*Médaille d'Or  
pour une voiture du club*

*11 juin 2006*

400 voitures anglaises étaient exposées au British Cars Show à Nantua, le 11 juin. On y trouvait toutes les marques et en particulier : Jaguar, Aston Martin, Lotus, MG, Austin, Cooper, Rolls Royce, etc... et 40 Morgan, marque dont on fêtait, cette année, le 70ème anniversaire de la première voiture à 4 roues (la 4/4).

3 voitures étaient d'avant guerre : une Jaguar de 1938, une Aston Martin Le Mans de 1933, et, notre voiture : la Morgan 4/4 de 1938.

C'est cette dernière qui a reçu la récompense suprême de la manifestation, en l'occurrence, cette année : la Morgan d'Or.



Ce trophée nous a été remis sur le podium, devant une assistance très nombreuse, et nous sommes très heureux qu'encre une fois, le Old Cars Club Jurassien se distingue lors d'une manifestation où l'on retrouvait des participants venant de France, mais également de l'étranger.



Christian et Chantal AULON



*Le Old Cars Club Jurassien  
sur tous les fronts*

*15 juin 2006*

Comme vous pouvez le constater sur les documents ci-dessous, le Old Cars Club Jurassien a participé activement à une opération de grande envergure le jeudi 15 juin à Lons le Saunier, au parc des expositions Juraparc, dans le cadre de l'Assemblée Générale de la Mutuelle Familiale populaire du Jura, dont le siège social est à Dole. Des centaines de personnes ont reçu une invitation portant le logo du club.

INVITATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



15 voitures étaient présentes et nous avons reçu la visite du Préfet du Jura, du Président du Conseil Général, et du Député du Jura, sans compter les nombreuses personnalités qui étaient invitées.



### Un parcours automobile inhabituel

*L'automobile est devenue un accessoire indispensable de l'homme moderne dont l'usage s'est fortement banalisé.*

Mais à la découverte des voitures anciennes du Old Cars Club Jurassien, de nombreux délégués ont vite retrouvé leurs visages d'enfant emprunts d'envie et d'admiration... Et comblés de bonheur, ils ont même pu y monter pour être

rehabilités à la visite de la Chocolaterie Pelen.

Un grand merci à Monsieur Jean-Pierre AULON, Président de l'Association, et à ses volontaires passionnés qui ont mis gracieusement à notre disposition une quinzaine de leurs véhicules dont quelques rares modèles.



Info

### Routes du Jura 2006

A la demande de plusieurs d'entre vous, veuillez trouver quelques informations sur le déroulement du Rallye « Routes du Jura » les 01 et 02 Juillet prochains.

Voici en quelques lignes le programme concernant la 9<sup>ème</sup> édition des Routes du Jura, pour ceux qui souhaitent voir les véhicules. 65 équipages participent à ce rallye et ils viennent de Suisse, Belgique, Allemagne, Luxembourg et France bien sûr. Plusieurs engagés sont membres du Club.

#### Vendredi 30 Juin :

Arrivée des premiers équipages à partir de 16h 00 au Chalet du Mont Roland pour prise des dossiers et contrôle technique des véhicules. Repas des concurrents à l'Hôtel des voyageurs dès 20 h00.

#### Samedi 02 Juillet :

Départ de la première voiture à 8h15, avenue de Lahr, pour une première étape de 160 Km environ, direction Avenue Eisenhower, puis Authume et ensuite la Haute Saône, en passant par Gy où il y aura une pause de 30 min vers 10h00. Les concurrents arriveront à Seveux, où un repas leur sera servi au restaurant « Chez Berthe » à partir de midi.

Départ de Seveux à partir de 13h 40 pour une deuxième boucle de 250 Km environ, toujours en Haute Saône, avec pause de 30 min vers 15 h 30 au camping d'Autet et qui ramènera les équipages au Chalet du Mont Roland vers 18 h 30, après un petit arrêt à Pesmes à 17h 20 et un passage en forêt de la Serre depuis Moisseux.

#### Dimanche 02 Juillet :

Départ de la première voiture à 8h00, toujours avenue de Lahr, pour une dernière étape de 150 Km environ, au cours de laquelle les concurrents rejoindront le premier plateau jurassien par des routes un peu plus vallonnées. Pause à Chamole au dessus de Poligny vers 10h00 et fin du périple vers 12h00 à Champagnole, après l'inévitable passage par la Forêt de la Joux. Le repas de clôture et la remise des prix se feront au restaurant « Le Bois Gourmand »

Espérant répondre à votre attente, nous vous souhaitons de passer de bons moments.

Patrick Baron



Insolite

### L'image du jour : une nouvelle maison de redressement



Nos envoyés spéciaux ont pu constater qu'on manque terriblement de place et de moyens dans les hôpitaux Français. En effet, un spécialiste a été contraint d'utiliser un pont élévateur dans un garage pour tenter de redresser la colonne vertébrale d'un membre du club qui avait des difficultés pour lacer ses chaussures.

Un bel exemple de collaboration entre la médecine et la mécanique !!! (on y avait d'ailleurs déjà vu un radiologue en train d'ausculter une Mini Cooper !!!)