



## Rétro 39

N°47 juin 2008



### 14<sup>ème</sup> Hyvernale

26 et 27 janvier 2008

C'est sous un soleil un peu timide que les concurrents de cette 14<sup>ème</sup> Hyvernale se garent progressivement sur l'avenue de Lahr ce samedi 26 janvier. Nous arrivons avec la Mazda MX5 du Haut-Jura où le soleil brillait déjà depuis le matin : nous avons donc l'espoir de le retrouver dans la journée en prenant de l'altitude. En revanche, peu de chance d'après la météo de trouver des routes très enneigées pour les « accros de la glisse et de l'enrobé blanc » ! Ce sont finalement 25 voitures qui s'alignent le long du canal, dont trois Berlinettes bleues Alpine de nos amis de la Côte d'Or, des Alfa Romeo, BMW, Austin Mini, Autobianchi, Peugeot 504 Coupé, 404 ou encore 203 Taxi arborant sur sa galerie de toit une luge dont on ne sait pas encore si les occupants auront le loisir de s'en servir, Triumph TR4 et Spitfire, Citroën Traction, DS et LN, Simca Océane, Mercedes, Saab, Opel, Ford Cortina et la Fiat 127 de notre président. Je pense ne pas en avoir oublié trop ! Toutes ces belles anciennes ou un peu moins s'élancent une à une, guidées par un livret de route agrémenté d'une superbe et très nette carte réalisée par Christine, pour un agréable parcours débutant par des routes que nous connaissons bien, entre forêt de Chaux et Doubs, pour arriver dans le

département éponyme. Les plus courageux et moins frileux ont même décapoté la voiture, je veux parler du couple Sancenot. Nous ne les imiterons que le lendemain, quand le soleil sera plus vigoureux ! Nous passons Quingey, Courcelles pour atteindre la vallée de la Loue et le pays de Gustave Courbet. Au passage, quelques magnifiques belvédères que nous avons déjà eu l'occasion de découvrir en sens inverse cet automne pour le « Jura Historic », belvédère de la Piquette, de la Gouille noire. Et c'est le passage à Cléron devant le château des 14<sup>è</sup> et 16<sup>è</sup> siècle dont le nom proviendrait, d'après la légende, d'un clairon magique offert au propriétaire des lieux par Charles le Chauve et qui lui aurait servi à borner ses terres, la limite étant le lieu le plus éloigné d'où on pouvait entendre le son de l'instrument. Nous sommes sur la « route Gustave Courbet » le long de laquelle on peut voir des reproductions des tableaux du maître sur les lieux mêmes où il avait planté son chevalet il y a plus d'un siècle. Nous en aurons un exemple en passant devant le « Miroir de Scey », une belle courbe de la Loue où se reflètent les ruines du Châtel-St-Denis. Avant d'arriver à Ornans, nous passerons devant la chapelle N-D du Chêne, endroit où on vénère une statuette en terre cuite de la sainte Vierge retrouvée dans le tronc d'un chêne où on l'y avait cachée à une époque plus ancienne. A Ornans, nous pouvons nous remettre de nos premiers efforts grâce à une petite collation, boisson et tarte aux pommes servis à la Brasserie du Pêcheur que le peintre fréquentait. Devant le café s'élève en effet la statue de Courbet « Le pêcheur de chavots ».



pêcheur de chavols ». Après ce petit en-cas, nouveau départ en direction du Haut Doubs par d'aussi agréables routes passant par Durnes, où Louis Pergaud, l'inoubliable auteur de « La guerre des Boutons » et de bien d'autres chef-d'œuvres, obtient son premier poste d'instituteur stagiaire et où il compose ses premiers recueils de vers dans les premières années du vingtième siècle. Nous aurons l'occasion sur ces petites routes d'admirer de nombreux clochers comtois aux tuiles vernissées, magnifiques sous le soleil couchant. Nous découvrirons aussi au fur et à mesure que nous nous élevons en altitude les premières étendues blanches qui subsistent dans les zones protégées de la chaleur du soleil ainsi que quelques portions de routes verglacées dans la forêt communale de Gilley. Du bonheur pour les amateurs de glisse ! Le Haut Doubs est aussi riche en magnifiques fermes avec leurs tuyés, cheminées immenses servant à fumer saucisses et jambons.

Ce sera bientôt l'arrivée de l'étape à Villers le Lac, non loin du Saut du Doubs, où nous logerons au complexe « L'Evasion tonique ». Là, les trois propriétaires de chiens seront relégués dans le « pavillon des pestiférés », un bâtiment extérieur séparé où les chambres n'ont pas encore été refaites et où notre chienne Fanny pourra sans complexe laisser quelques poils sur le linoléum... Rusty, le petit bichon frisé occupant de la 203, et Belle, la chienne du couple Aulon, pourront faire de même ! Nous ne verrons d'ailleurs pas les Aulon au repas du soir, les chiens n'étant pas admis au restaurant non plus. Nous avons encore beaucoup de travail à faire avec la ségrégation à tous les niveaux en France... Dès l'arrivée, quelques nageurs invétérés se sont « évadés » vers la piscine pour quelques brasses « toniques » et apéritives. Une « évasion tonique » en quelque sorte ! Puis c'est le repas animé par Olivier Monneret et Dominique Jacquemin et l'heure du repos bienvenu après cette première journée. Nous laissons au bar quelques piliers qui donnent à un serveur, arrivé le jour même à son poste, son « baptême du feu ». Il est tombé sur de bons numéros !



La nuit est calme et silencieuse. Nous nous retrouvons pour le petit-déjeuner copieux et c'est bientôt le départ pour une nouvelle étape dans le Haut-Doubs. La Saab de Luc a quelques problèmes de pompe à essence qui s'avéreront être tout simplement un problème de fusibles vite réglé par notre président. La 203 fait également quelques caprices avec sa bielle de boîte de vitesses mais elle pourra faire la suite de la sortie sans problèmes.

Un premier arrêt se fait sur les parkings de scieries pour faire des provisions de Comté à la fromagerie locale. Puis c'est le départ pour l'étape elle-même avec de petites routes dans les bois assez verglacées où certaines voitures doivent être poussées (une des Alpine dont la garde au sol est faible) et où il se produit quelques cafouillages dus à quelques imperfections dans le road book mais tout se passe bien au final.

Un arrêt avait été programmé devant la mairie de Longeville pour déguster la fameuse et traditionnelle brioche de Malou toujours aussi délicieuse (la brioche et la Malou...), accompagnée d'un petit café revigorant. Les lieux-dits traversés font sans doute référence au physique de leurs habitants : les Fins, les Gras, les Courtots. Nous suivons là la frontière suisse avant de retrouver la vallée de la Loue et sa route panoramique traversant des villages sublimes comme Mouthier Haute Pierre, capitale du kirsch, et la pittoresque Lods, véritable image de carte postale. La pause de midi se fait à « L'auberge paysanne » de Vernierfontaine, citée au guide du Routard depuis de nombreuses années et qui avait ouvert spécialement pour nous. Nous dégustons un vin de cerise à l'apéritif, c'est normal, c'est la région, puis la spécialité locale de saucisse et jambon accompagnée de pommes de terre et cancollotte arrosée de Poulsard de la Fruitière de Voiteur. Le strudel aux pommes « sucré » et la crème anglaise sont agrémentés de bonnes histoires plutôt « salées » et bien françaises, racontées de façon magistrale par un Olivier Monneret au mieux de sa forme !





Dernière étape en direction de Salins les Bains par de petites routes où nous empruntons à la descente le tracé de la course de côte Vuillafans-Echevannes avec sa double glissière de sécurité. C'est l'arrivée à Salins où nous nous retrouvons au café devant les thermes pour un pot de fin de rallye avant que chacun regagne ses pénates. Deux bonnes journées grâce au travail de préparation des organisateurs que nous remercions, en particulier Mary France et Michel Guyod ainsi que Denis et Christine Mercier. Et nous nous donnons rendez-vous à l'année prochaine pour une quinzisième Hyvernale !

Gérard CHAPPEZ



*Monté Carlo Historique*

*1<sup>er</sup> au 6 février 2008*

#### LE MONTE CARL' ? ON A BIEN RÊVE

Tout le monde le sait, les préparatifs du Monte Carl' commencent six mois avant le départ mais pour Philippe Fuchey mon pilote, cela avait commencé dès la fin du rallye 2007.

Suite à notre 45<sup>ème</sup> place en 2007 sur une Volvo 123 GT louée par nos amis Eric Werner et Marc Nelles, il avait décidé d'acheter une Porsche 911 SC modèle 78 identique à celle qui avait gagné la même année aux mains de Jean Pierre Nicolas. Nous avons testé avec satisfaction la voiture au cours du Tour de Corse Historique en octobre 2007.

Après quelques dernières améliorations et des reconnaissances aussi détaillées que possible sur la totalité du parcours, nous prenons enfin la route de Reims pour prendre le départ de cette édition 2008.



Nous devons y retrouver notre assistance composée de Marc Nelles (un grand habitué du MCH) et de Bertrand Duverne un ami de fac qui a longtemps fait de l'assistance rapide au Dakar.

A peine la voiture garée au parc des expositions, nous voyons arriver nos amis Philippe Mareschal et Edouard Despoix avec leur Lancia Fulvia suivie d'une impressionnante cohorte de supporters.



Un autre équipage jurassien est présent et composé de Gérard Maurand et Daniel Ehanno sur une Porsche 914/6.



Contents de tous nous retrouver, rendez-vous est pris pour l'apéritif au bar de l'hôtel où aura lieu la soirée d'avant départ. Nos trois équipages font partie du THREE QUARTER TEAM emmené par Luc Deneve et Jean-Pierre Veys, et tous nous avons choisi la moyenne haute.

Le lendemain les préparatifs se font dans le calme et nous n'avons à déplorer aucun problème lors du contrôle technique. Ce n'est pas le cas de Jean-Luc Fraikin, grand habitué du Monte Carlo dont la Volvo 142 a rendu l'âme à l'arrivée à l'hôtel la veille au soir et qui a du faire l'aller et retour dans la nuit en Belgique pour récupérer une Mercedes 220 SL d'emprunt.



16h arrivent et nous partons en convoi pour la place de la Mairie escortés par les motards de la gendarmerie pour qui les feux rouges n'existent plus. L'attente du départ est toujours un peu longue et avec le n° 294 nous ne partons que vers 20H. Un petit coup de téléphone au préalable à Olivier Sussot qui part de Monaco avec TCHINE pour se souhaiter mutuellement bonne route.

La météo annonce quelques chutes de neige, mais rien d'alarmant.

La montée sur le podium de départ est toujours aussi émouvante. Philippe a enfin pu lâcher (avec modération) les chevaux de la Porsche entre deux rangées de spectateurs jusqu'à la sortie de la ville. Après une heure de route nous déplorons déjà un premier incident puisque nous n'avons plus ni codes ni phares et nous roulons soit en veilleuses soit en longues portées. Les ampoules de 100w beaucoup trop fortes, ont grillé et la chaleur dégagée a fait fondre les douilles en plastique .... Bertrand notre mécano préféré ne s'affole pas et nous réparerons au CH d'Auxerre où nous arrivons avec 1h et demi d'avance. L'arrivée à Langres s'effectue sur et sous la neige avec la traditionnelle soupe qui est la bienvenue à 4h du matin car il fait un froid de canard.

Au départ de Langres, le prochain CH est à Beaune et Philippe pressé de voir sa famille au passage a plombé son pied sur l'accélérateur. La route devient très hivernale entre Saint Seine l'Abbaye et Sombornon avec neige, glace et brouillard ce qui nous permet de tester la Porsche sur terrain glissant. C'est spécial, mais ça passe ...

A Beaune l'accueil est très chaleureux grâce à l'aide de la Mairie et de l'ASA Beaune qui assure de manière rigoureuse le contrôle horaire. Nous y retrouvons bon nombre de membres de l'OCCJ qui n'ont pas hésité à se lever dès potron minet.



A la levée du jour nous devons déjà repartir sur une route sèche en direction du Jura. Sitôt le CP de Lons passé où d'autres admirateurs de l'OCCJ nous attendent, la neige commence à tomber très fort et la descente sur Saint Claude est très piègeuse. Philippe commence à prendre ses marques sur la neige. A l'arrivée encore des vestes rouges de l'OCCJ mais avec toute la neige qui tombe, on a l'impression de loin de tomber sur un troupeau de Pères Noël emmené par Jean-Pierre Aulon.

Sitôt passé Saint Claude le temps se dégage rapidement et nous taillons la route sans encombre jusqu'à Bourgoin Jallieu avant de prendre secondairement la direction de Valence, ville étape.

Les discussions sur le choix des pneus commencent à avoir lieu en sachant que les routes de l'Ardèche sont semble-t-il totalement dégagées pour la journée du lendemain. Alors on met les clous ou pas ? Nous décidons de suivre les conseils de Marc Nelles, vieux briscard et nous faisons le choix de mettre les clous. L'opération avec le plein d'essence se déroule en 12mn montre en main. Bravo à notre assistance. Nous ne devons cependant pas traîner car il faut encore passer par la base d'étalonnage et traverser les embouteillages habituels du samedi soir à Valence, ce qui est toujours une source d'inquiétude.

A l'arrivée Gérard Hugon nous attend et nous confirme la nécessité pour lui de mettre les pneus cloutés. On ne s'éternise pas sur le parc après une nuit sans sommeil et quasiment 1000km de liaison.



Le lendemain dimanche, le soleil brille sans partage sur le parking de départ. Première déception pour le Three Quarter Team car Luc Deneve et Jean-Pierre Veys sont en panne de pompe à eau et abandonnent. Au départ de la première spéciale Saint Pierreville-Antraigues, il n'y a pas un poil de neige ni de verglas. La journée va donc probablement se jouer sur la



qualité des notes et la précision des copilotages. A la sortie de la 2<sup>ème</sup> spéciale, Marc et Bertrand nous attendent en faisant des bonds d'un mètre de haut sur le trottoir car Eric Werner qui suit le rallye sur Internet depuis Bruxelles les a informés que nous sommes 9<sup>èmes</sup> au Général après la 2<sup>ème</sup> spéciale.

Notre incrédulité se manifeste par un grand éclat de rire mais on ne s'énerve pas et nous reprenons la route. La spéciale de Saint Bonnet le Froid se fait sans un flocon de neige ni sur la route ni dans les champs ; du jamais vu pour moi en six éditions. Au départ de la quatrième RT nous sommes un peu tendus car cette spéciale ne nous a pas du tout plu lors des reconnaissances du fait de son dessin tourmenté. Nous avons raison car un carrefour en épingle nous oblige à faire une marche arrière, avec un contrôle à deux cents mètres après le carrefour. Nous prenons 8 secondes de pénalité. Adieu la 9<sup>ème</sup> place. A l'arrivée au CH de Valence, Jean-Pierre Veys fait des bonds de 1m de haut lui aussi sur le trottoir (décidément c'est une habitude chez les belges !) nous sommes 10<sup>èmes</sup>. Ouf ! La sanction a été plus limitée que nous ne le craignons.

Olivier Sussot et Tchine sont 34<sup>èmes</sup> et Philippe Mareschal et Edouard Despoix 153<sup>èmes</sup>, ce qui est tout à fait honorable pour une première participation. De même pour Gérard Maurand et Daniel Ehanno qui pointent à la 119<sup>ème</sup> place.

Le dîner se déroule dans une douce euphorie qu'il faut savoir savourer car demain avec l'arrivée de la neige on ne pense pas pouvoir tenir notre place.



Lundi : avec le n° 294 nous avons droit à une grasse matinée car nous partons vers 12h 20. 7h20, le téléphone sonne, mince ! Déjà le réveil ? Non c'est Olivier qui avec le n° 12 part dans moins d'une heure. Il vient d'appeler à l'hôtel du col de l'Echarasson et il tombe des cordes. Dommage de faire une deuxième

journée sans neige. Il pleut effectivement très fort à Valence. Etant réveillé plus tôt que prévu, je me dirige vers le parc où je retrouve les copains de l'OCCJ qui partent plus de deux heures avant nous. Le moral est bon et Patrick Baron assure toujours aussi bien son rôle d'assistance (sandwichs, bonne humeur etc ...). De la place où nous sommes garés on voit le massif du Vercors pris dans les nuages, et vue la température qu'il fait en bas, j'ai un peu de mal à croire qu'il ne fait que pleuvoir en haut.

Lors de la spéciale de l'Echarasson, si le début de la montée se fait sur une route mouillée, l'entrée de la route forestière est sous la neige déjà tassée avec un aspect de tôle ondulée qui rend le pilotage délicat. Nous apprendrons par la suite que les premiers numéros ont ouvert la route recouverte d'une épaisse couche de neige, ce qui déclenche le soir une polémique car les trois premiers au général le soir même sont en moyenne basse. Nous sortons de la route forestière avec une trentaine de secondes de retard pour continuer sur la neige ce qui est la première fois pour moi en six éditions. La descente sur DIE, en lacets s'effectue aussi sur la neige et le paysage est grandiose. Nous rejoignons sans difficulté le départ de la spéciale des Nonnières. Vu la météo, cela risque d'être sport et on ne va pas être déçus.



Début des hostilités dès la montée qui est déjà bien enneigée et une fois le tunnel passé la descente s'effectue avec toute l'attention de l'équipage. Philippe a pris maintenant la mesure de la Porsche, mais à la sortie de la spéciale nous avons encore trente secondes de retard, ce qui me paraît être beaucoup, mais qu'en est-il pour les autres ? Au CH de Mens, on nous annonce la fermeture du col du Lautaret et donc l'annulation de la 4<sup>ème</sup> spéciale de la journée. La liaison sera donc modifiée à la sortie de la 3<sup>ème</sup> spéciale de Mens qui malgré ses nombreuses épingles serrées dans la 2<sup>ème</sup> partie s'effectue sans problème particulier. Nous prenons trois secondes de pénalités du



fait d'un manque de précision dans mes notes. A revoir pour la prochaine édition.

La liaison vers Serre Chevalier est un peu tendue vu l'état des routes mais nous arrivons à temps pour l'épreuve sur le circuit de glace de Serre Chevalier. Celle-ci ne compte pas pour le classement général. Marc et Bertrand nous voient arriver en faisant toujours des bonds et nous annoncent une 8<sup>ème</sup> place au classement général à l'issue des trois spéciales de la journée. Nous restons scotchés pensant avoir perdu au moins trente places dans la journée vu nos temps. Gérard Hugon en remet une couche un quart d'heure après en nous annonçant une 7<sup>ème</sup> place du fait d'une erreur informatique. Nous décidons sans hésiter de ne pas faire d'acrobatie sur le circuit pour arriver indemnes et à l'heure au CH de Briançon. On ne se fera pas remarquer par notre régularité ni par des figures libres sur cette épreuve mais nous sortirons de la glace sans encombre.



Lors du dîner, l'heure n'est pas au triomphalisme prématuré. O. Sussot est 35<sup>ème</sup>, G. Maurand et D. Ehanno 125<sup>èmes</sup> et Maréchal et Despoix 187<sup>èmes</sup>, ces derniers ayant eu des misères dans l'Echarasson avec la perte du pot d'échappement qui leur a coûté de nombreuses minutes.

Après une nuit sereine (je m'attendais à un sommeil plus agité ...) le départ de Briançon se fait sous un grand soleil. Dernière recommandation de Marc « Il est interdit de sortir ». « Ne t'inquiètes pas on va assurer ». Départ de la spéciale de Seyne les Alpes, on sait que la neige est là. Le début de la montée est délicat avec un petit gymkhana au milieu d'autres voitures en galère. La Porsche glisse, mais on tient la moyenne.

Sortie d'une courbe droite et on entre sur une gauche peu serrée, sèche et là j'entends Philippe crier « l'accélérateur est bloqué » en même temps que résonne le bruit du rupteur. Et « plouf » tout droit dans un champ de neige immaculée. Pour être plantés

on est bien plantés et pas moyen de s'en sortir tout seuls. Adieu la 7<sup>ème</sup> place, la déception est immense. Il est 12h 15 on appelle le PC course qui nous envoie une dépanneuse mais après le passage du dernier concurrent seulement. 14h 15 la dépanneuse arrive et nous sort difficilement. Un bref coup d'œil sur la voiture nous permet de constater que le spoiler est faussé qu'il y a un anti-brouillard de cassé. Rien de grave. La cause du blocage de l'accélérateur est vite trouvée par notre dépanneur. A la sortie du moteur le câble d'accélérateur est sorti de sa gaine et le mécanicien nous assure le câble avec du ruban adhésif et nous rassure : « vous pouvez continuer ».

Nous apprendrons par la suite que cette avarie était due à la présence d'un vestige d'un régulateur de vitesse mécanique qui n'avait plus rien à faire là. (maudit préparateur ...)

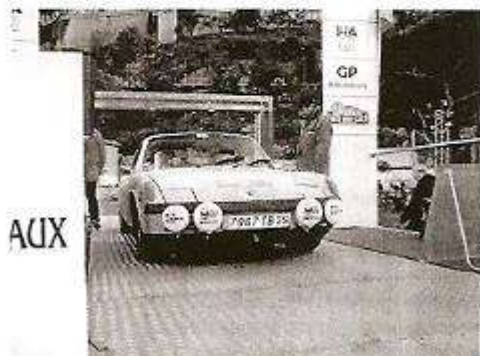
Nous devons pointer à 18h à Eze pour rester en course et il faut donc shunter la spéciale suivante. Résultat des courses : 50.000 points de pénalités ce qui nous propulse à la 258<sup>ème</sup> place. Olivier amorce une fracassante remontée avec la 24<sup>ème</sup> place avant la dernière nuit à Monaco alors que l'équipage Maurand - Ehanno est à la 120<sup>ème</sup> place et Maréchal Despoix à la 159<sup>ème</sup> place.

A l'arrivée à Eze nos concurrents directs s'enquêtent de manière très sympathique de nos déboires et semblent compatir ....

Bertrand nous assure ce p... de câble de manière plus sûre avant de repartir pour la dernière nuit. Nous décidons de ne pas trop jouer les deux premières spéciales qui sont sans enjeu maintenant pour nous et d'essayer de se classer dans la dernière spéciale du Turini qui fait l'objet d'un classement particulier. La spéciale de l'Ablé est dure, très dure, avec comme d'habitude des changements piègeux de surface (neige, glace, boue ...). La suivante se fera en partie sur terre au milieu de travaux et d'engins de travaux publics qui n'étaient pas là bien sûr lors des reconnaissances.

Au départ de la spéciale du Turini la concentration est de nouveau de mise dans la voiture. La montée se fait entre deux murs de neige, d'abord sur une chaussée dégagée, mais qui verglace de plus en plus à l'approche du sommet. Tout en haut il y a encore quelques irréductibles pour nous regarder passer avant d'amorcer une descente qui s'effectue entièrement sur la glace. Nous doublons quelques concurrents, et nous ferons le 9<sup>ème</sup> temps, montrant là que notre place du matin n'était pas un hasard.





L'arrivée sur le port se fait comme d'habitude autour de quelques bières et on peut enfin discuter avec les copains de Dole et nous raconter nos aventures et nos misères, l'équipage Maurand et Ehanno n'ayant pu terminer la nuit du fait d'une rupture du câble d'accélérateur.

Le lendemain après une journée de flânerie sur le port, nous endossons le smoking pour la soirée de la remise des prix. Petit pincement au cœur pour nous au moment de celle-ci. Le podium est entièrement allemand :

- 1- Juntgen-Muller – Mercedes Benz 300
- 2- Pfunot-Meierer – Mercedes Benz 300
- 3- Kienen –Kienen BMW 1800 TI

Olivier fait honneur à notre club en gagnant son groupe avec Tchine au volant et en finissant 7<sup>ème</sup> au général.

Bravo Olivier! Bravo aussi à Philippe Mareschal et Edouard Despoix qui pour une première participation finissent à la 123<sup>ème</sup> place et quant à nous, nous devons nous contenter de la 225<sup>ème</sup> place pour cette année.

Nous parlons déjà de 2009 car étant restés sur notre faim, nous allons être obligés d'y retourner (si on nous accepte...).

Fredo Cancel



## Rallye Gorges du Tarn 1<sup>er</sup> au 4 mai 2008

Cette année, Jean-Pierre nous avait concocté pour le week-end du 1<sup>er</sup> mai une sortie dans la région des gorges du Tarn.

Le rendez-vous était donné pour le jeudi matin à Dole et après avoir rejoint plus loin des arrivants de Suisse, du Haut Jura et de Mâcon, ce sont 25 équipages qui prennent le chemin du sud sous un soleil encore voilé, le noyau habituel du Old Cars Club et quelque nouveaux qui sont les « bienvenus chez les Jurassiens » ! Le trajet se passe bien, si ce n'est une première panne de la Simca Sport de Christian Aulon qui ne trouve pas mieux que de caler en plein milieu de Vienne, dans un carrefour et en côte ! La totale ! Mais le caprice est de courte durée et on peut repartir pour le pique-nique de midi car les petits déjeuners du matin sont déjà loin. Pique-nique sur un belvédère magnifique dans les monts du Lyonnais avec en toile de fond la Maurienne encore enneigée. Pendant que nous contemplons le paysage, d'autres s'affairent sous le capot très large de la Pontiac qui a quelques problèmes de fuite d'huile de boîte automatique. Il va falloir surveiller les niveaux.



La route se poursuit sans encombres en faisant attention aux radars nombreux le long des routes en ce 1<sup>er</sup> mai. Nous arrivons à St Rome de Dolan vers 19 h, but de notre première étape. Nous sommes logés au Centre international Pierre Monestier, dont une partie est rénovée et le reste plus ancien. Le confort est assez rustique certes, mais n'en déplaît pas aux éternels grincheux, au prix où nous est proposé le séjour, on ne pouvait pas s'attendre à être logés dans une suite d'un palace 5



étoiles ! D'autre part, les 40 personnes prévues au départ se sont transformées en une cinquantaine et il a bien fallu loger tout le monde ! Quant à nous, les couples Aulon (Christian) et Chappez, heureux propriétaires de toutous, nous sommes logés dans un petit gîte à part, sorte de maison de Blanche Neige avec deux chambres, cuisine avec frigo, ce qui permettra de mettre au frais les bouteilles de rosé de Christian qui seront bien appréciées à table ! Frigo qui marchait même trop bien, puisque Belle a failli manger du congelé ! Quant à notre chienne Fanny, bien que ses treize ans lui aient causé quelques difficultés à monter l'escalier très raide, elle se trouvait ravie de dormir sur sa couverture entre nos deux lits jumeaux. Repas du soir au centre et dodo bien mérité après les presque 500 kilomètres de la journée !

**Vendredi 2 mai :** Départ après le petit déjeuner pour une virée dans les gorges du Tarn sous un soleil radieux qui durera les quatre jours, ce qui explique que les possesseurs de cabriolets aient pris des couleurs (ne me regardez pas comme ça...). Maurice, qui a fait un rêve prémonitoire où il plongeait dans les précipices des gorges avec sa Mercedes, préfère partir dans la Jaguar de Pascal Diètre. Les occupants de la Pontiac partent dans la Ford Mustang de leurs amis, à cause de la fuite et surtout de la largeur de la voiture dans ces routes étroites mais magnifiques. Nous croisons beaucoup de motards en virée ainsi que d'autres clubs de voitures anciennes en balade, dont le club Triumph à La Malène où nous faisons quelques emplettes pour le pique-nique de midi.



Visite de Sainte-Enemie puis arrivée à l'Aven Armand où nous pique-niquons avant de visiter cette splendide grotte découverte par hasard en 1897 et dont l'accès se fait par un funiculaire qui aboutit à 100 m sous terre sur une terrasse dominant une cavité de 60m sur 100m et haute de 45 m où pourrait se loger la cathédrale N-D de Paris. Le spectacle est splendide sur les multiples concrétions formant des arbres de pierre, des forêts vierges, des

stalagmites, dont la plus haute du monde qui mesure 30 mètres. Vision féérique de draperies, de formes évoquant ici des méduses, là des choux-fleurs ou encore des animaux aux formes bizarres. On en ressort émerveillé et on retrouve notre chienne qui ne pouvait descendre dans la cavité et qui est restée avec Christian qui n'a pas voulu quitter sa « Belle » et Marie-Andrée qui est un brin claustrophobe et n'a pas voulu descendre. Elle a remplacé notre cher Henri Loupforêt qui était la « nounou » habituelle de notre chienne Fanny et qui vient de nous quitter très récemment. Ayons une pensée pour cet ami toujours jovial et de bonne humeur quelles que soient les circonstances. On pense à toi, Michelle et on t'embrasse.

Nous passons ensuite à Meyrueis qui a un rapport direct avec l'automobile. En effet, durant les hivers 1929 et 1930, André Citroën choisit la région des Causses Méjean et Noir pour procéder aux essais des autochenilles devant participer à la « Croisière Jaune ». Cette grande aventure devait relier Beyrouth à Pékin à travers l'Iran, l'Afghanistan, l'Himalaya et la Mongolie. Elle se déroula du 4 avril 1931 au 12 février 1932. Le garage de Meyrueis, construit en 1927, était le centre de mise au point des véhicules pendant les deux hivers de préparation. Les essais se déroulaient sur les Causses qui présentent de nombreuses ressemblances avec les contrées d'Asie centrale traversées par l'expédition. Les techniciens étaient assistés par Paul Malafosse et Léon Giraud, concessionnaires Citroën à Meyrueis.

Nouveau départ pour les gorges de la Jonte avec arrêt au « Belvédère des vautours », rapaces qui ont été réintroduits ici dans les années 70 et qu'on peut observer en train de tournoyer dans les gorges. Christine et Denis ne s'arrêtent pas car ils ont un léger problème d'huile dans l'Océane et poursuivent jusqu'au Rozier. Retour et arrêt au « Point sublime », non moins sublime panorama sur le canyon du Tarn. Dîner au centre, balade au clair de lune et dodo, le soleil, ça fatigue !

**Samedi 3 mai :** Départ en direction de Millau pour admirer le viaduc du même nom, formidable réalisation conçue par l'ingénieur français Michel Virlogeux et dessinée par l'architecte anglais Sir Norman Foster et mise en service fin 2004 pour laisser passer l'autoroute A 75. Sa longueur totale est de 2460 m et il domine le Tarn de 270m, sa hauteur totale au-dessus des pylônes étant de 343m. Un ouvrage magnifique et audacieux que nous découvrirons du bas en visitant le « Viaduc Espace Info » puis d'en haut après une montée éprouvante pour les véhicules sur une route étroite, pentue et avec des épingles



serrées jusqu'au Cap de Coste-Brunas. Les efforts sont récompensés par un panorama inoubliable sur le viaduc et sur la ville de Millau et par le casse-croûte qui suit !



Quelques uns, qui en ont sans doute marre du sandwich jambon beurre, redescendent à Millau pour goûter au restaurant les spécialités de la région, aligot à la fourme d'Ambert entre autres. Le point de ralliement est fixé pour tous à Montpellier le Vieux où nous devons visiter en petit train cet univers de rochers aux formes étranges sculptés par l'eau, le vent et le temps.

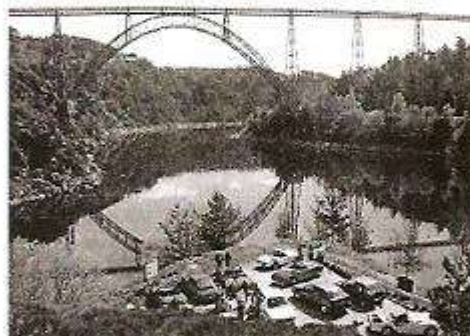


Ce nom de Montpellier le Vieux a été donné par les bergers venant de la région de Montpellier en estivage avec leurs troupeaux et qui apercevaient ce chaos de rochers leur faisant penser à une ville ruinée. Nous parcourons cet enchevêtrement de rues, de voûtes, de rochers aux formes bizarres (les yeux du blaireau, le chameau, l'arc de triomphe, etc.) au milieu d'une végétation variée de pins, de chênes, de genévriers, de buis et de fleurs diverses, avec un arrêt pour une photo de groupe à la porte de Mycènes, et au belvédère avec une superbe vue sur le cirque de Rouquettes et la vallée encaissée de la Dourbie. Retour par un autre trajet traversant de pittoresques villages. Jean-Marie Roth a quant à lui perdu son pot d'échappement au cours de l'excursion et la Fiat 124 ronfle comme une Ferrari ou une Formule 1, surtout quand il donne des coups d'accélérateur.



Il en paraît réjoui et a rajeuni d'un coup de 20 ans. Je ne suis pas sûr qu'il le remettra en place... mais gare à la maréchaussée !

Dimanche 4 mai : Toutes les bonnes choses ont une fin, il faut songer au retour dans le Jura. Nous devons au passage visiter le viaduc de Garabit construit par Gustave Eiffel, le « magicien du fer », le papa de la tour éponyme.



Comme celui de Millau situé à environ 100 Km, le viaduc de Garabit était à l'époque un projet audacieux pour franchir la Truyère. Le chantier titanesque dura quatre années, il fut terminé en 1884, année où les deux arches se rejoignent. Beaucoup ne croyaient pas à sa durée ; pourtant, 120 ans après, les trains franchissent toujours les 565 m du tablier situé une centaine de mètres au-dessus de la rivière. Après sa période grise, le viaduc a retrouvé son rouge d'origine. La construction de ce viaduc sera pour Eiffel une sorte de banc d'essai pour l'édification de la future tour parisienne. Certaines voitures tardent à arriver et nous apprenons bientôt que la Simca de Christian a fait de nouveau quelques caprices et a failli perdre son alternateur. Il va falloir trouver de la tige filetée de 8 et des écrous pour le fixer. Pas une mince affaire un dimanche matin au fin fond du Cantal ! La chance devait être avec nous car nous retrouvons par hasard vers le viaduc le couple Bracichowick en visite dans la



région qu'ils ont habitée. Par leur intermédiaire, et qu'ils en soient vivement remerciés, on va pouvoir trouver le matériel nécessaire à la réparation. Les outils, pièces et quincailleries abondantes de la Triumph TR3 de Guy feront le reste. Jean-Pierre a même avoué qu'il n'en avait pas autant dans le coffre de sa Simca Sport ! Mais c'est parce que son coffre est encore plus petit que celui de la Triumph... Et on repart en prenant l'autoroute. Quelques voitures se perdent car nous devons prendre la sortie 14, mais celle de l'A71 et non celle de l'A75. Finalement, on se retrouve tous pour midi sous les marronniers pour la pause déjeuner. Les adieux se font plus tard au café « Chez François » au Donjon.



Les « casquettes rouges » se font encore remarquer en déménageant la moitié des tables et chaises du café pour les sortir sur la terrasse. Puis chacun regagne ses pénates avec du soleil et de merveilleux souvenirs plein la tête. Preuve que le soleil a tapé dur, Fifi a failli aller visiter Roanne... On espère bien se retrouver l'année prochaine pour de nouvelles aventures.

Merci Jean-Pierre, merci à tous ceux qui ont permis que ces quatre jours se passent aussi bien, merci au soleil.

Gérard Chappez



*Gorges du Tarn, suite.....*

*Sortie des 1<sup>er</sup>, 2, 3 et 4 mai 2008*

Si l'on me demandait de donner un titre à cette balade je l'appellerais : grandeur et démesure. Nous prenons la direction des Gorges du Tarn engoncés dans la mousse des sièges pullman de la DS de Fifi comme des anges sur un nuage.... La route est belle, le soleil est de la

partie et la glacière remplie de charcuterie à l'E 330...



Arrivés sur place le décor est époustouflant, des surplombs de plus de 300 m, dans un décor grandiose. Que la France est belle ! Plusieurs fois par jour nous voyagerons entre ces différences altimétriques et négocierons des centaines de virages en épingles.

Au fil de ces journées la grotte d'Aven Armand nous surprend par ses stalactites millénaires. C'est un endroit monumental. Notre guide nous précise qu'elle pourrait contenir Notre-Dame de Paris !

A Montpellier-le-Vieux un petit train nous promène dans un décor de rochers insolites dignes d'un film d'épouvante. C'est ici que fut tournée une séquence de la Grande-Vadrouille où Bourvil portait De Funès sur le dos.

Côté ouvrages d'art le Viaduc de Millau se présente à nous tel un fil sur l'horizon ; nous l'admirons par dessous et nous visionnons un film sur sa construction ; c'est impressionnant ! Les piles, plus hautes que la Tour Eiffel, se dressent dans le ciel.

Nous cassons une croûte, cette fois en altitude, avec vue panoramique sur le Viaduc et la ville. Devant ce paysage déployé à 180 degrés je suis comme la Vénus .... les bras m'en tombent....

Sur la route du retour une petite panne de support d'alternateur nous permet d'admirer plus longuement un viaduc (encore !) comme quoi le malheur des uns....

Bref, un certain Gustave l'a dessiné dans le style d'une tour parisienne .... C'est le Viaduc de Garabit ; nous admirons l'enchevêtrement d'éléments métalliques tel un immense mécano. Autre structure... autre temps.... C'est là d'ailleurs qu'a été créé le Couscous.... paraît-il....



L'avis d'un voisin Chevronné : une sortie géniale négociée à bas pris, une ambiance bon enfant. Un grand merci à Jean-Pierre et ses acolytes pour cette super organisation ; une casquette de qualité aux couleurs de l'Old Car que nous acceptons avec plaisir et un pot d'amitié à la fin de ce périple mémorable.

Bravo aux Jurassiens pour cette sortie sympa et merci à Fifi notre chauffeur préféré.

Michel GIRBE



### *55<sup>e</sup> Rallye des Tulipes*

*4-10 mai 2008*

L'an dernier, sur les conseils du vosgien Michel Thomas qui connaissait l'épreuve, et l'insistance d'Olivier (Sussot) qui rêvait de renouer avec les grands rallyes-marathon type Liège-Rome-Liège, nous avons découvert le très fameux rallye des Tulipes qui figure depuis plus d'un demi-siècle tout en haut des plus grands rallyes internationaux.

Devenu « historique » depuis 1992, il nous était donc accessible.

Sur 200 équipages au départ, il n'y avait eu que 2 français : les vosgiens Remy-Thomas (Alfa coupé Bertone 1970) et les jurassiens Darley-Sussot (Cooper S 1964). Nous nous étions sentis un peu seuls et avions battu le rappel afin de trouver quelques courageux français adeptes de (très) coriace cartographie et de (très) longues journées de pilotage à rythme soutenu.



Las, aux vérifications techniques de cette 55<sup>e</sup> édition, au bord du lac d'Annecy, le dimanche 4 mai, il y a toujours 200 autos et toujours 2 équipages français : les mêmes !... Différence avec l'an dernier, le soleil annoncé pour toute la semaine, et donc allègement des bagages avec bermuda et T-shirt de rigueur, les smokings et souliers vernis toujours

délicatement rangés au fond du coffre de l'Alfa (impossible dans la Mini !...). Précaution pour la Mini, deux roues de secours et jantes tôle en souvenir des crevaisons de l'an dernier.



Toujours un très copieux programme : environ 2500 km de rallye en 6 jours soit une petite dizaine d'heures de pilotage quotidien et la navigation qui va avec. ¼ d'heure de pause à midi pour ravitailler l'auto et les bonshommes. Parfois moins quand il faut récupérer des minutes perdues le matin et pointer dans les temps le soir (hors course à +30mn !).

Une carte très subtile donnée 1 minute avant le départ, à tracer en roulant 68 CH. 250 CP. Des routes bien tordues au revêtement parfois un peu caillouteux. Nous aurons de la neige dans les Alpes françaises et suisses et certains cols fermés car infranchissables (Cornet de Roselend, Col du Pré, etc.) ce qui nous fera hélas manquer la C.C. d'Ollon-Villars mais pas celle de St Ursanne-Les Rangiers.

Chaque jour une ou deux épreuves de régularité et un circuit (à fond avec la Mini qui traîne par terre malgré un système de hauteur de caisse réglable installé cette année : poids des valises ? des roues ? de l'équipage ?). En fait, tout ou presque se joue sur la carto et donc les CP manqués car ils sont sournoisement placés.



1<sup>er</sup> jour : Annecy-Aix les Bains. Vu d'avion c'est court (30 km par autoroute). Aux Tulipes, c'est long, près de 400 km. Salade d'épingles. Col des Gilères (plus de frein en bas). Ugine, Crest-Voland où je me suis marié il y a 23 ans, Col des Saisies, Beaufort, Albertville, Col de Tamié. Que des paysages et des routes de rêve. Nous sommes 17èmes au général. Ca va !...





2<sup>e</sup> jour : Aix les Bains-Lyss. Crevaison lente de la Mini avant de partir. Il en fallait bien une ! Résolue en ½ h chez le Midas local. Problème de bougie réglé pour l'Alfa qui par contre tape sèchement son carter moteur sur mauvaise route, sans conséquence, et perd définitivement son démarreur, comme l'an dernier. On contourne le Léman par la droite. Pas de Morgins, Col des Mosses, Vallée de la Gruyère. Arrivée au nord du lac de Neuchatel, à Lyss, attendus par Carolyn Twaites, suisse anglaise en Suisse teutonne. Nous sommes 11<sup>èmes</sup> au général. Ca va bien !...



3<sup>e</sup> jour : Lyss-Riquewihr. Chrono sur un circuit de kart en apéritif. Ascension du Chasseral, point culminant du Jura suisse. Mont du Soleil. Les Rangiers. Et retour en France par le Sundgau. Les Ballons alsaciens. Circuit à l'Anneau du Rhin. A Riquewihr, Robert Schneck et une bière très très méritée nous attendent. Nous sommes 13<sup>èmes</sup> au général. Ca tient toujours !...



4<sup>e</sup> jour : Riquewihr-Bad Kreuznach. Cap au nord, direction l'Allemagne. Olivier a un petit

coup de moins bien sur cette étape (le dépaysement ?). Les vosgiens, malgré leurs mystérieuses coupures électriques font un peu mieux que nous (1 place) sur cette journée conclue dans une importante station thermale germanique. Nous sommes 15<sup>èmes</sup> au général. Ca va encore !...



5<sup>e</sup> jour : Bad Kreuznach-Maastricht. Grosse chaleur dans le massif de l'Eifel. Petite chaleur au Nurburgring, sur le circuit d'essais, arrosé par endroits. Les jets ne doivent pas envoyer que de l'eau car sur une portion un peu en descente, on part dans une énorme glissade tout droit en loupant toutes les quilles, pire que sur la glace. Peut-être le poids du copilote ? Ca s'arrange avec une rapide marche arrière et on ne perd presque rien. Olivier, piqué au vif la veille, nous sort toute la journée une navigation des grands jours. Résultat : 3<sup>èmes</sup> de l'étape. Nous sommes 10<sup>èmes</sup> au général. Ca va très très bien !...





6<sup>e</sup> jour : Maastricht-Noordwijk. Finies les épingles, les côtes raides et les descentes bouffeuses de freins. Nous sommes en Hollande, plat pays. Ca sent l'arrivée, tout là-haut, vers Amsterdam, au bord de la mer du Nord, à quelques encablures de Zandwoort. Théoriquement, y a qu'à se laisser glisser, au pire se caler au cul de l'auto devant. Mais Olivier, fort de sa magistrale journée d'hier, veut une place à 1 chiffre et se la joue en solitaire. On croise beaucoup d'autos dans l'autre sens. On sort même de la carte sans le savoir. Un écolier batave à vélo (pléonasme) nous remet dans le droit chemin. On prend plus de pénalités en 2 heures qu'en 4 jours et on perd 13 places en une matinée !... Fermez le ban ! Olivier ne peut même pas noyer sa colère dans l'alcool de genièvre et les harengs : il fait trop chaud cette année et ils ont laissé les petits poissons fumés au frigo. Reste la bière. L'accueil à l'arrivée est toujours impressionnant avec une foule énorme et cette ambiance si particulière des cités balnéaires de la mer du Nord à la lumière unique. Moi, je suis content d'être là. Je me suis beaucoup régalé sur la route. L'auto a super bien marché. Le rallye est vraiment magnifique et l'organisation énorme. 600 convives au dîner de clôture. Les vainqueurs sont amenés sur scène sur le toit de leur auto (Porsche). Grandiose. Mais batave. On n'y comprend toujours rien !... Nous finissons 23<sup>èmes</sup> et les vosgiens 44<sup>èmes</sup>. Bon, on vit mieux avec des souvenirs qu'avec des regrets. On reviendra. Olivier commence déjà à me parler de la stratégie pour l'année prochaine...

Patrick Darley



### *Rallye des sacoches* 18 mai 2008

Nous voilà de nouveau réunis ce dimanche 18 mai pour une virée en solex dont le parcours a été concocté par Jean Pierre\*. C'est avec une certaine peur que nous prenons le départ car le but est « de monter Chamole ». Avant de prendre le guidon, toutes les discussions tournent autour de la préparation de nos solex et de tous les trucs qui pourront nous éviter de pédaler.

C'est donc une vingtaine de fous furieux avides de vitesse, de cheveux au vent et de liberté qui s'élancent du port de Dole.

3 heures après, à la sortie de la ville, la seule Mob\* tombe en panne et doit abandonner. 5 heures plus tard, nous attaquons la ligne droite avant Arbois. Put... qu'elle est longue !

Heureusement, à la sortie de la ville, l'équipe d'assistance nous attend pour une pause casse-croûte : café, cake et diverses boissons. C'est aussi les premières réparations.



Olivier\* est content, son solex est irréparable sur place et il devra continuer en voiture.



Première difficulté de la journée : monter jusqu'à Pupillin. Pour ma part, les deux premières épingles (sur 30) s'enroulent bien ; mais après, il faut marcher, marcher et encore marcher.



Petit répit dans la descente sur Buvilly avant de se retrouver au pied du mur de Chamole. J'avais eu un grand moment de solitude en la descendant en 401 en régularité, sans freins... et là, autre grand moment de solitude, mais en bas, sous la pluie, mouillé, dans le bois, en attendant la remorque qui me conduira au sommet pour le repas du midi.



Après s'être repus, nous repartons en direction de la croix du Dan.



A partir de là, nous sommes 3 en tête de peloton : Gino\*, Patrick\* et moi. Nous traversons Poligny et Patrick\* qui connaît bien le coin nous fait faire un détour de plusieurs dizaines de kilomètres nous faisant presque rater la pause casse-croûte. Ensuite, c'est tout plat. Dernière difficulté : les longues lignes droites entre le Deschaux et Dole vite oubliées par le dernier casse-croûte à l'arrivée sur les bords du Doubs.



Le rallye des sacoches en quelques chiffres :

- 90 kilomètres
- 1230 mètres de dénivelé
- plusieurs pannes
- 5 pauses casse-croûte

Eric B\*

\* Les noms et prénoms ont été changés car c'est pas beau de balancer







### Info

Pierre Renard vous communique  
l'info suivante :  
pour un polissage de la lunette plastique  
de vos cabriolets j'ai testé un produit très  
efficace acheté chez BMW et qui s'appelle  
« Cabrio Heckscheibem – Réiniger »  
vendu en tube de 75 ml

*Si comme Pierre vous avez des astuces ou  
des infos qui puissent être utiles à tous,  
n'hésitez pas à nous les transmettre !*



### Info suite .... Barbecue du club

Cette année l'équipe organisatrice remet le  
couvert !

Lieu des réjouissances :

**le Samedi 23 août 2008  
aux « Baraques du 14 »  
à la Vieille Loye à 18 heures**

Un bulletin d'inscription est joint sur une  
feuille à part.

Contact : Michel GUYOD  
au 03.84.82.05.09 ou 06.79.19.77.84  
ou Jean Marie BRACICHOWICZ  
au 03.84.37.77.23 ou 06.85.75.61.70



### Info suite ....

#### Rallye Maroc ou Tunisie année 2009

Les passionnés de l'automobile ont  
décidément des idées pleines la tête...

Le souhait de rouler au-delà de nos  
frontières départementales s'est concrétisé

par l'organisation de week-ends sur 4 jours  
(Italie, Allemagne, Gorges du Tarn....).  
Puis ce fut une escapade en solex  
direction St Tropez.

Cette fois-ci le Old Cars Club prévoit une  
balade sous les palmiers du Maroc ou de la  
Tunisie, sur une idée de Daniel Ehanno.

Si cela vous intéresse vous êtes vivement  
conviés à nous le faire savoir dès la rentrée  
de septembre soit par courrier à l'adresse  
du club, soit par message internet, par  
téléphone ou lors de la 1<sup>er</sup> réunion de  
septembre. Un bulletin de sondage avec  
plus de précisions est joint en annexe ; une  
telle sortie nécessitant plusieurs mois  
d'organisation.

La date : certainement en septembre 2009



### Vends

#### COACH ROSENGART

1936 – 5cv – 4 places – carte grise normale –  
CT du 08/2007 – bon état de fonctionnement et  
de présentation

Prix : 6.800 € à débattre

Contact : t03.81.89.57.22 Mr LATOUR Serge

#### PIECES R16

Contact : t03.25.01.74.28 Mr GUYOT Thierry

#### PIECES 2CV

Contact : t06.82.40.58.61 Mr RATTOT Daniel



Pourquoi la majorité des femmes conduisent  
mal ?

Parce que la majorité des moniteurs sont des  
hommes....







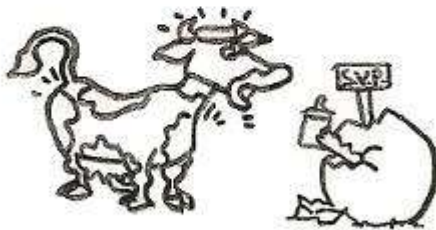
*Coucou me voilà !*

*Christelle et Didier Moret ont la joie de vous annoncer qu'ils ont depuis peu un nouveau véhicule à garer....*

*Après plusieurs tentatives, et profitant au maximum du ventre de maman,*



*je décide enfin à montrer le bout de mon nez pour la plus grande joie de mes parents*



*le vendredi 18 avril 2008 à Ch29*

**Elona**

*Je pèse 3840 g et mesure 51,1 cm.*



*Notre ami est parti.....*

Cette année, nous avons malheureusement perdu 3 membres, qui, après le décès d'André Monnot, laisseront un grand vide dans notre club :

- **Pierre Brenet** qui, même s'il habitait sur les rives du Lac Léman, ne manquait pas une occasion de venir nous retrouver, avec sa bonne humeur, et sa verve intarissable, en particulier lorsqu'il mimait une spéciale du rallye de Monte carlo.
- **Raymond Lehmann**, un ami d'enfance de beaucoup d'entre nous, toujours égal à lui-même, toujours le sourire et la gentillesse, et le cœur sur la main.
- **Henri Louporêt** qui se faisait toujours un plaisir de se retrouver parmi nous, ce qui était réciproque. Nous conserverons toujours le souvenir de son amabilité indéracinable ainsi que de son habileté à manier la plaisanterie et le volant.

Jean Pierre Aulon

