



LE FAUVE

LETTRE D'INFORMATION DE L'AMICALE JAGUAR DE FRANCE

FÉVRIER 2020 - N°88

EDITORIAL

SOMMAIRE

Editorial.....	1
Sur la trace des templiers	2-4
Témoignage d'un bleu.....	5
Le saviez-vous	5
L'Amicale se souvient	6
Portrait d'un aviateur	7-10
Portrait de femme.....	11
Portrait d'un vrp de luxe.....	12-13
Voyages et découvertes	14
4 ^e Trophée des Alpes.....	14
Dans le monde de l'enfance.....	15
Vu dans la presse	16-17
Le coin des enchères	18
Rallye des Mille & Une Nuits au Portugal	19
Agenda.....	20

NOUS VIVONS UNE ÉPOQUE FOR .. MI .. DABLE ...

J'ai été alerté par une information capitale émanant d'une Association de protection des animaux qui s'est émue que des coqs violentaient quotidiennement les poules dans les poulaillers. Cette association fort érudite, se penche sur la meilleure façon de faire, pour que les lions ne mangent plus les gazelles ; quant aux vaches, elles ont intérêt à bien se tenir car leurs flatulences excessives contribuent à agrandir le trou de la couche d'ozone et risque de les priver de foin.

Sensibles à la situation, nos gouvernants, toujours à l'écoute des opprimés, ont urgemment revisité les taxes carbone qui ont pour but de pomper les comptes en banque d'une majorité de façon inversement proportionnel à la montée des eaux, le tout engendrant une morosité ambiante et l'ensemble perturbant d'une façon durable mon transit intestinal.

Végan dans l'âme « ne marchez plus sur l'herbe mais mangez là » cette minorité bien-pensante de nouveaux ayatollahs dictent avec un certain succès les nouveaux concepts de l'espérance d'une vie meilleure.

Leur immense savoir leur autorise cette vision surréaliste d'un monde aseptisé où seule la mobilité serait électrique.

Cette seule hypothèse me donne de plus en plus la nostalgie d'un monde perdu.

En attendant l'éventuelle réalisation de leur souhait, bienvenue à « JURASSIC CAR »

Au volant de votre vieille JAGUAR, profitez des derniers moments de liberté et de plaisir rare que vous offre une balade à l'hydrocarbure.

La casquette vissée sur la tête ou les cheveux au vent pour ceux qui en ont encore, la ligne d'horizon en point de mire avec la sonorité du 6 en ligne comme musique de fond, le tout soutenu du sourire complice de l'aimante qui vous accompagne.

QUE C'EST BON LA VIE !

Car ils oublient, ces éminences grises, que le seul qui chante encore en ayant les deux pieds dans la M....., c'est le coq !

Bonne santé, vous en aurez besoin.

Et surtout UNE TRÈS BONNE ANNÉE 2020 !

Philippe GERVASONI

OURS

Le Fauve :
Périodique de l'Amicale Jaguar
de France

Association Loi de 1901
33, rue du Général De Gaulle
10100 ROMILLY-SUR SEINE

Président : Jean-Pierre Merle
Jean-Pierre.Merle6@wanadoo.fr

Rédacteur en Chef : Philippe Gervasoni
ph.gervasoni@wanadoo.fr

Imprimé par : COMPO 72
15, rue du Fouillet
72100 LE MANS



SUR LA TRACE DES TEMPLIERS



Sur la Trace des Templiers avec Yvette et Bernard (du jeudi 19 au dimanche 22/09/19).

Sourires, embrassades, petits souvenirs de vacances à raconter, nous voici tous réunis ou presque au **Château d'Ayres à Meyrueis**. Meyrueis, ça se mérite !! Que l'on vienne du Nord, du Sud, de l'Est ou de l'Ouest, les derniers kilomètres sont inoubliables (en moyenne 1h30 pour 50/60 km). À l'arrivée, l'accueil est chaleureux, le personnel sympathique, disponible et aidant : c'est ça la Lozère...



La soirée commence par le traditionnel apéritif d'ouverture du rallye où l'ambiance est au Top. Petit bémol à notre enthousiasme, d'une part, Ina et Jean-Claude, Danou et Xavier puis Laurence n'ont pu nous rejoindre et d'autre part nos amis Françoise et Gérard, ennuyés par leur pare-brise, sont encore sur la route. Ces deux derniers téméraires et décidés sont arrivés à 3h du matin, ont suivi le

fil d'Ariane pour rejoindre leur chambre et étaient frais et dispos à 8h30 pour prendre le départ. Bravo, pour le baptême ou le bizutage, c'était réussi !!!

Vendredi matin, 26 voitures sont prêtes à attaquer les petites routes sinueuses permettant d'atteindre les causses (causse Méjean, causse Noir, causse du Larzac), ces hauts plateaux typiques de la région.

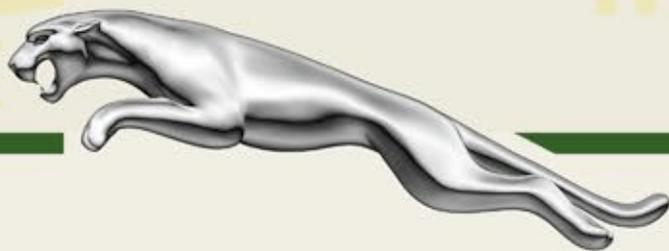
Nous nous attardons pour contempler les toits en lauze de schiste, typiques de cette région car ils résistent aux rudesses du climat. C'est aussi ça la Lozère...

Un arrêt avec visite guidée est prévu à La Couvertouirade, cité médiévale de l'Aveyron, construite par les Templiers. Ce village fortifié recèle de trésors: l'église Hospitalière protégée par Saint Christophe, patron de la route (ouf, il nous protège aussi...), les remparts, le château Templier XIIème siècle, la lavogne (sorte de citerne vitale sur le causse car elle recueille les eaux de pluie) et toutes les petites ruelles avec leurs échoppes.

Nous reprenons nos petites routes pour rejoindre La Pourtanelle, restaurant situé dans le Fort de Saint Jean d'Alcas où nous dégustons les produits du terroir aveyronnais. Nous sommes proches de Roquefort et goutons, entre autres, un excellent fromage crémeux et pas fort du tout !!

L'après-midi est consacrée au retour à l'Hôtel par le chemin des écoliers avec étapes à Roquefort puis au village de Sainte Eulalie de Cernon, Commanderie Templière et Hospitalière du Larzac, ensuite





passage à La Cavalerie, autre site Templier et Hospitalier avec son enceinte du XV^{ème} et enfin le village de Nant où Bernard a même trouvé un fabricant de Galettes des Templiers dont il nous a comblés.

Les retrouvailles du soir se font autour d'une coupe d'un excellent Champagne offert par la famille Lesueur, parents de Lorraine et beaux-parents de Vincent Delfosse, pour leur 1^{ère} participation à une manifestation de l'Amicale. Il s'en suit un dîner où nous sommes contents de raconter nos petites anecdotes du jour avec un bilan mécanique un peu



lourd (3 pannes) et pourtant, Bernard a pris soin d'équiper chaque voiture d'une petite lampe télescopique aimantée qui permet d'explorer tous les recoins du moteur mais ça ne suffit pas, Charly, tu nous manques !!

À la fin du repas, Bernard intervient pour le briefing du lendemain.

Samedi matin, nous sommes tous prêts à 9h pour découvrir la célèbre Corniche des Cévennes, ancienne route royale, qui permettait aux troupes du roi de lutter contre les Camisards ; cet itinéraire de crêtes surplombant les vallées dans un cadre encore très naturel offre des paysages grandioses et des points de vue sublimes.

Arrivés à St Jean du Gard, les plus rapides ont le temps de visiter le Musée des Vallées Cévenoles situé dans l'ancienne filature de la soie et présentant tous les aspects de la vie quotidienne de la région.

Notamment la production de soie qui a alimenté les entreprises lyonnaises et les ganteries de Millau jusqu'en 1965, date de fin d'activité de cette filature industrielle.

Vers 12h30, nous arrivons tous à St Germain de Calberte où nous devons déjeuner. Alors là, perdus dans la montagne et les croisements de petits chemins sans panneaux, notre jeu de pistes nous conduit au Petit Calbertois. Nous découvrons un lieu étonnant qui malgré l'accès un peu compliqué est très fré-





quenté puisqu'au sommet se trouve même la piscine municipale ; on n'y vient pas par hasard ! Après un apéritif généreux, nous rejoignons la salle de restaurant où nous est servi un très copieux repas à base de produits locaux (Châtaignes - Morilles - Fromages dont le bleu des Causses et le Pélardon des Cévennes). Nous voici lestés pour reprendre la route ! Par une succession de virages auxquels nous nous habituons, nous franchissons plusieurs cols à travers la Montagne du Bougès pour rejoindre le Pont de Montvert, ses maisons de pierre et son joli petit pont de pierre sur le sur le Tarn, au pied du Mont Lozère ; nous suivons le Tarn jusqu'à Florac puis regagnons Meyrueis.

Le soir, nous nous retrouvons pour un cocktail précédant le dîner gastronomique avec au menu Aligot et bœuf d'Aubrac que nous apprécions tous. A la fin du repas, notre Président Jean-Pierre remercie Bernard pour l'organisation de cette sortie. Puis après quelques petites histoires drôles, Bernard a présenté à ceux qui ne connaissaient pas la Fille du Bédouin à la grande joie de l'assemblée.

Il était heureux, nous aussi.

Bernard, amateur de petites routes, de sensations, gourmand, gourmet, tes choix étaient parfaits. Un très grand MERCI à partager avec Yvette.



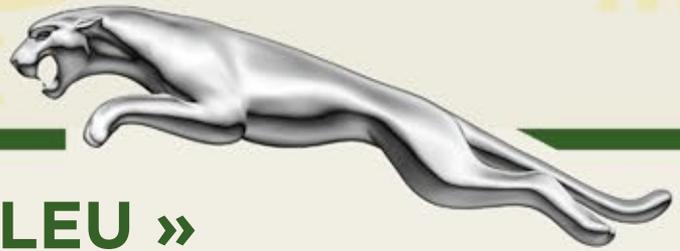
Merci également à Philippe et Vincent qui malgré leurs déboires mécaniques nous ont procuré de très jolies photos !

Françoise Néel

Ont participé à ce rallye :

Françoise & Philippe ALGLAVE, Valérie & Michel ANJORAS, Francis BELLANGER, Nathalie & Jean BONGIRAUD, Véra & Jean-Paul CARPENTIER, Chantal et Philippe CHEUVREUX, Myriam & Pierre Alain DELFOSSE, Lorraine & Vincent DELFOSSE, Yvette & Bernard DELIGNY, Marie Jo & Alain GAMET, Amy & Pierre GENEVRIER, Bénédicte & Philippe GOBEAUD, Jean-Pierre GUENE, Nicole & Alain LAIGO, Dominique & Jean-Michel LAVAUD, Yvette & Pierre LE GUIL, Sylvie & Michel LEMPIDAKIS, Lorraine & Pierre LESUEUR, Françoise & Jean-Pierre MERLE, Marie-Noëlle & Jean-Pierre MEURIOT, Françoise & Jacques NEEL, Françoise & Gérard PREVÔT, Dominique & Lionel REQUILLART, Christiane & Jacques ROUGIER, Clare & Martin SKAANILD, Catherine & Jean-Claude THIRIET.





TÉMOIGNAGE D'UN « BLEU »



J'ai d'abord fait connaissance avec mon auto car lors de notre inscription, je n'avais pas contrôlé la distance ; je pensais la Lozère plus près ! Je suis parti comme un type qui se jette du 15^{ème} étage et qui à chaque étage se dit jusque-là ça va !

Et la Type-E a marché à merveille ! Nous avons été accueillis avec beaucoup de gentillesse et d'attentions, et déjà des affinités déclarées. Nos amis communs m'avaient prévenu que l'organisation Deligny est toujours au top ! Je confirme ce rallye est inoubliable avec un juste mélange de culture et de roulage. La liberté de déplacements entre les points de rendez-vous est un vrai confort ! (pas de chenille qui

oblige à attendre les autres).

Le hasard est parfois étonnant ! si on m'avait demandé de décrire Bernard Deligny : « un bon fusil au calibre 20, qui compte le nombre de coups tirés dans la journée et qui entonne «la fille du bédouin en fin de repas» !

C'était donc l'occasion de faire plus ample connaissance, j'ai une marraine adorable et suis fier d'être votre filleul.

Mille mercis de nous avoir cooptés.

Amicalement,

Jean Michel Lavaud & Dominique.

PS: la fille du bédouin est quasi l'hymne de l'AJDF Bravo !

LE SAVIEZ-VOUS ?

Une Type E FHC à la DDE

La DDE a acheté une Type E FHC 2+2 de couleur gun-métal qu'elle a confiée à son laboratoire spécialisé de Lyon, le CETE.

Elle a été équipée d'un énorme réservoir d'eau à l'arrière, d'un tableau de bord de Boeing pour le passager, et elle tractait une curieuse remorque.

Comme de juste elle a été repeinte dans une coquette livrée orange chère à la DDE et surmontée du gyrophare orange.



La type E DDE.

Elle permettait de tester à haute vitesse l'adhérence des chaussées par projection d'eau sur la cinquième roue depuis l'arrière de la voiture.

Elle a servi sur les autoroutes mais aussi pour tester l'usure du revêtement du circuit des 24 Heures du Mans qui est un laboratoire pour la Direction des Services de l'Équipement. A noter que la 5ème roue de la remorque a été changée au fil du temps.

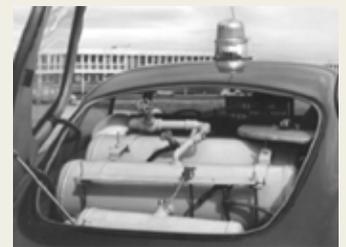
Pour votre information, sur le circuit des 24 H, un deuxième véhicule laboratoire était un camion de 10



En jaune.



Le tableau de bord.



Le réservoir arrière.

tonnes appelé « défectographe » pour mesurer les fluences du sol.

La Jaguar aurait été vendue aux enchères à Clermont-Ferrand.

Information communiquée par Hervé Guyomard, ancien Directeur de Circuits du Mans et adressée par Bernard Deligny.



L'AMICALE SE SOUVIENT

JEFF - LES COPAINS, LA MER ET LES AUTOS...



Quelle époque vous avez partagé ensemble avec Philippe, Dominique, Lolo et Jacky sur votre premier catamaran acheté en 1977 «Tomahawk». Vous avez gagné 2 fois le trophée des Multicoques à la Trinité sur Mer et fait de nombreuses régates dans le Golfe du Morbihan à la sortie des boîtes de nuit. Le roulis du bateau était plutôt dû à la biture de la veille. Il y a eu des quarts difficiles ou certains vo-

missaient dans leurs bottes. Vous avez fait du bateau par tous les temps, pluie c'est normal en Bretagne, mais aussi sous la neige aux entraînements d'hiver. Vous avez failli « perdre » Lolo qui était tombé dans la barre d'Etel où les courants sont terribles.

En 1997, jeunes, beaux et sveltes, vous ne vouliez plus assister à des courses de voiture en regardant derrière un grillage ou dans les tribunes. Donc avec Lolo et Philippe, vous avez décidé d'affronter la piste. Dominique faisait déjà des courses sur Lotus Elan. Donc chacun a acheté sa voiture et a participé au Trophée Lotus. Vous avez couru sur tous les circuits de France et à Spa en Belgique jusqu'en 2004. Vous êtes tous passés à côté du Podium. Vos épouses vous accompagnaient sur les circuits qui étaient un lieu convivial dans la poussière, le bruit, les odeurs ...



En 2008 vous avez acheté un monocoque de 16 m « First Fairway » afin de faire des traversées dans les contrées lointaines, traversée de l'atlantique ! où Claude ton frère, Jean-Yves, Jacky, sont venus rejoindre les marins.

« First Fairway » a aussi servi de bar/restaurant au port de Paimpol. On dormait sur le bateau et on allait prendre le petit déjeuner sur le port le lendemain. C'était le plus gros bateau. Les manœuvres n'étaient pas évidentes pour sortir du port avec les marées. Si bien qu'un jour, le bateau est resté dans la vase. La honte !

Et le « Pointu », bateau de pêche traditionnel de Méditerranée, rapporté du Sud par Lolo, trouvé coulé au fond de l'eau. C'est grâce à lui que nous avons dégusté le produit de ta pêche, le maquereau. On a aussi eu droit au coup de la panne de moteur en faisant la traversée de l'île de Bréhat où nous sommes descendus avec nos affaires sur les épaules pour rejoindre le quai.

Il y a eu aussi les sorties de l'Amicale Jaguar avec tes différents Coupé, et nos sorties Porsche (sans panne). Les retrouvailles avec nos amis dans nos lieux respectifs de vacances.

Et ton engouement à collectionner des voitures de tout genre, avec une préférence pour les Jaguar. Obligé d'installer un pont, une fosse, d'agrandir les garages, d'avoir une remorque Et un frigo pour une bonne bière fraîche ! Tu n'étais pas un bricolo, mais un vrai mécano.

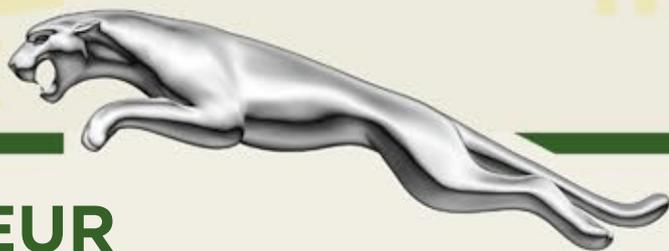
Yvette de son côté se mettait à son chevalet pour peindre des toiles ou lisait en attendant que tu daignes bien venir déjeuner après maints appels.

25 octobre 2019, tu nous as quittés.

Quelle équipe et quelle épopée... Que de souvenirs dans nos mémoires.

Chantal Cheuvreux





PORTRAIT D'UN AVIATEUR



2019, Jean-Pierre Rivière - Perpignan / Saint-Louis du Sénégal.

Nous sommes toutes et tous en quête de notre graal

Pour un alpiniste, c'est gravir l'Everest, l'Aconcagua, le Kilimandjaro ou le Mont Blanc.

Pour un randonneur, c'est suivre le chemin initiatique de Saint Jacques de Compostelle.

Pour un pilote automobile, c'est briller aux 24 heures du Mans (au volant d'une JAGUAR type C ou D)

Pour un motard, c'est la Route 66 au guidon d'une Harley (demandez à Sylvie et Michel Lempidakis)

Pour un aviateur, c'est voler dans le sillage des pionniers de l'aviation sur la Ligne de l'Aéropostale.

C'est ce que j'ai fait cet automne en participant au 37ème rallye aérien Toulouse Saint-Louis du Sénégal avec 20 autres équipages amateurs qui s'est déroulé du 20 septembre au 5 octobre 2019.

Merci à Philippe Gervasoni et au Bureau de l'AJDF de me donner l'occasion de vous faire partager mon aventure et mes souvenirs encore bien frais dans ce numéro du FAUVE.

Grande classique aérienne, cette compétition est devenue, avec plus de 10 000 km de trajet, le plus grand rallye aérien régulier du monde.

Notre plan de vol sera conforme au trajet des pionniers de l'Aéropostale qui prévoit en VFR (vol à vue) le survol des côtes de la Méditerranée de Perpignan à Gibraltar puis celle de l'océan atlantique de Tanger



jusqu'à Saint-Louis du Sénégal.

Un peu d'histoire

A la fin de la Grande Guerre (14/18), Pierre Georges Latécoère, centralien visionnaire, conçut l'idée d'utiliser de façon pacifique les avions militaires devenus disponibles en créant une incroyable ligne aérienne de transport de courrier de Toulouse à Santiago du Chili, à 13 000 km de là, en passant par la côte orientale de l'Espagne, la côte occidentale de l'Afrique, l'océan Atlantique, la côte orientale de l'Amérique du sud jusqu'à Buenos Aires puis en traversant d'est en ouest le continent américain et en franchissant enfin la Cordillère des Andes.

Il y a cent ans, le 1^{er} septembre 1919, Didier Daurat s'élançait de Toulouse Montaudran pour rallier Casablanca. C'était un véritable exploit et le retentissement fut extraordinaire.

En 1927, les lignes Latécoère deviendront l'Aéropostale pour se fondre dans la Compagnie nationale Air France en 1934.

L'utilisation du matériel réformé de la guerre de 14/18, des biplans (Breguet XIV, Potez, Caudron, Late 28, Salmon, peu performants et à la fiabilité aléatoire) obligeait à faire beaucoup de petites étapes à faible altitude avec une vitesse peu élevée (autour de 150 km/h) et surtout à 2 avions volant de concert pour que celui qui tombe en panne soit dépanné par son binôme.

Des hommes de légende tels Mermoz (surnommé l'archange), Kessel, Saint Exupéry, Guillaumet, Vanier, parmi environ 300 pilotes et mécaniciens plus anonymes (dont les 2/3 ne sont jamais revenus !)





sont affectés à la Ligne Toulouse Saint-Louis du Sénégal.

La consigne qu'ils devaient respecter était que quelques soient les conditions météorologiques, l'état du matériel, les pannes multiples des avions, les erreurs de navigation, les escarmouches avec les guerriers berbères ou les tribus nomades du désert qui leur tiraient dessus, le courrier devait passer et être à l'heure !

Sans le savoir toute cette génération de jeunes aventuriers volants (*), héros du quotidien, était en train de jeter les bases de l'aviation commerciale que nous utilisons aujourd'hui sans se poser la moindre question.

(*) Pour mémoire, à cette époque il n'y avait pas de GPS, pas de balise radio électrique, pas de VOR, ILS ni NDB Locator, pas de cartes aériennes non plus (sauf des cartes maritimes très approximatives des rivages de l'Afrique) et pas ... d'aérodrome non plus.

Le périple

100 ans après le premier vol postal de ces aviateurs de légende, nous allons faire pareil... enfin presque pareil car nos avions (essentiellement des Robin, Cessna, Cirrus, Piper) sont plus fiables et plus per-



formants et que les aides à la navigation sont nombreuses (tablette GPS, radio navigation, balise de détresse, radio VHS de bord, etc.).

Je vais donc survoler l'Espagne puis le Maroc, le Rio de Oro (ex Sahara espagnol), la

Mauritanie pour arriver au Sénégal. Le trajet aller-retour, environ 5 000 NM, va durer 15 jours.

Cette route aérienne historique parcourue dès 1919 par les pilotes de la Ligne conserve son caractère mythique et le dépaysement que procure cette descente progressive vers le sud jusqu'aux rives du fleuve Sénégal demeure incomparable

Ce fut réellement une succession de beaux vols avec chaque jour une bonne part d'inconnu.

Le road book, communiqué par l'organisateur, moins d'un mois avant le départ, nous oblige tous individuellement à un gros travail de préparation :

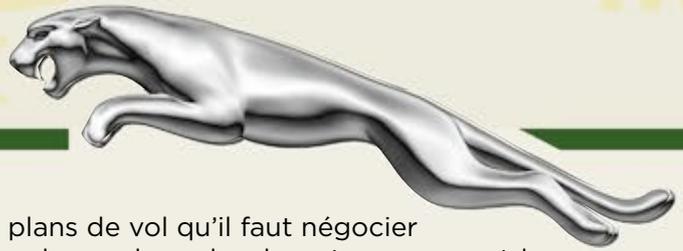
choisir les bonnes cartes, identifier les points de report, les zones militaires à éviter obligatoirement, les fréquences radio, les caractéristiques et notices des aérodromes d'arrivée ou de déroutement en cas de problème, les altitudes imposées, étudier les rares et peu fiables prévisions météo, connaître les habitudes aéronautiques des pays traversés, vérifier que les documentations concernant l'avion (fiche de pesée, fiche d'immatriculation, certificat de navigabilité, carnet de bord, certificat acoustique, licence de station, assurances...) et son pilote est complète (passeport, licence, carnet de vol, certificat médical, médicaments divers (dont notamment ... ceux contre la turista !)

On y va ?

Prévol et checklist OK, ceintures attachées, message radio pour alignement décollage, vérifications des paramètres au roulage RAS, la manette sur plein gaz et on est déjà en l'air, c'est parti !

Les vols s'échelonnent toutes les 2 minutes pour éviter tout risque d'abordage et collision et les avions les plus rapides partiront les premiers pour éviter la saturation du tour de piste aux arrivées.





Quelques moments forts

Le décollage de Toulouse Lasbordes un peu acrobatique à cause du vent d'Autan (Corine et David Chatillon savent de quoi je parle) qui empêche toute traversée des Pyrénées côté Perpignan et nous oblige à partir à contre sens vers l'Ouest pour trouver un trou sous la couche nuageuse qui apparaîtra à mon grand soulagement vers Saint Jean Pied de Port nous permettant de franchir les cols en direction de Pampelune (ma qualification montagne s'avère très utile car certains équipages moins rassurés devront voler au bout du pays basque pour pouvoir passer en Espagne).

La traversée de la Sierra Nevada (très beau paysage vu d'en haut) pour cette 1ère boucle Toulouse, Castellon, Réquena (Valence), Muchamiel (Alicante).

Le magnifique survol côtier de l'Andalousie (Malaga, Grenade) avant de rejoindre le Maroc à Tétouan et la traversée du Rif.

L'accueil grandiose à Rabat par les autorités militaires et gouvernementales locales et par l'aéroclub Royal de Rabat qui nous accueillent comme si nous réalisions une prouesse.

L'embarquement à Agadir d'un passager de marque, Olivier d'Agay petit neveu de Saint Exupéry qui va nous ravir d'anecdotes de son célèbre aïeul, pour rejoindre Cap JUBY en passant verticale Tan-Tan, Tit Mellil (Casablanca), Mogador.

L'absence, localement, de prévisions météorologiques sérieuses au jour le jour qui nous obligent à interroger tous les matins notre prévisionniste resté en France.

Les plans de vol qu'il faut négocier pour chaque branche de notre voyage et le zèle des douaniers, des militaires ou policiers locaux pour vérifier que nous ne transportons ni substance illicite ni passager clandestin (l'exfiltration de Carlos Ghosn ce n'est pas nous !)

Les communications difficiles dans le Rio de Oro avec des « faisant fonction » de contrôleurs aériens, souvent imprécis et débordés, (pour certains aéroports nous représentons 1 mois de trafic habituel) qui se débarrassent de nous en nous expédiant sur la fréquence espagnole des Canaries !

L'atterrissage à Tarfaya (une piste aménagée sommairement sur la plage de Cap Juby et délimitée avec des vieux pneus de camions !).

Ici plane l'ombre de Saint Exupéry qui a été le chef d'escale de l'aérobase de Cap Juby pendant un an, et qui coupé du monde, écrira Courriers du Sud, tout en négociant avec les tribus Maures la rançon des pilotes échoués dans le désert du Sahara.

Les 2 jours interminables à Dakhla, après avoir décollé de Laayoune, ou nos avions resteront scotchés au sol à cause d'une méchante tempête de sable côté désert, des entrées maritimes denses côté océan et une visibilité horizontale qui ne dépasse pas 2 000 m. (désolé mais avec mes 1 100 heures de vol, je suis très loin d'avoir l'expertise de Jean Bongiraud pour prendre des risques).

Et puis 8 jours avant notre passage un équipage amateur s'est tué en se scratchant à cause du brouillard persistant. Ça refroidit les ardeurs des plus téméraires.

L'accueil chaleureux du consul de France à Nouadhibou (on lui amène un peu de distraction dans cette affectation dont personne ne voudrait tellement c'est mortel...) et la visite de ce qui reste de la maison des pilotes qui est devenu un squat pour les moutons et les chèvres du village.

Le survol du désert pendant des heures et des heures sans aucun repère en espérant être au bon cap, luttant avec mon copilote contre l'endormissement causé par le ronronnement rassurant de mon fidèle avion (un Régent 180CV) et par la chaleur suffocante de la Mauritanie subsaharienne. (Vivement le RAJALPINA pour retrouver la fraîcheur de nos montagnes).

Le survol du large delta verdoyant du fleuve Sénégal et enfin l'atterrissage à Saint Louis (nous couchons au fameux Hôtel de La Poste, juste après le pont Faidherbe sur le fleuve Sénégal, où les chambres de Mermoz et de St Exupéry sont restées dans leur jus).

A Saint Louis du Sénégal chaque équipage distribue





aux écoles et à l'hôpital des cadeaux, des casquettes, des livres, des stylos (notre ami Michel Anjoras m'en avait donné 800 !) et des médicaments (300 kg répartis dans nos 20 avions).

Les bivouacs où chaque équipage doit impérativement protéger son avion du soleil et du sable en bâchant et en obturant artisanalement toutes les ouvertures y compris celles du moteur sous peine de ne plus pouvoir le redémarrer le lendemain matin.

Les ravitaillements sur le tarmac avec des fûts d'essence et une pompe manuelle JAPY (pour 20 avions cela prend environ 4 heures !) auprès d'une société privée locale qui plonge une règle en bois dans le bidon avant et après le refueling pour déterminer la quantité versée, forcément aléatoire, et donc le prix à payer (négociable, Afrique oblige) en euros et en petites coupures car il n'y a aucun rendu de monnaie possible.

Le refus des anglais à notre retour de nous laisser survoler Gibraltar sans aucune raison (arraisonnement du cargo iranien ? contentieux avec les espagnols ? effet Brexit ?) avec éloignement obligatoire à l'est de leur zone nous obligeant à traverser la méditerranée à 1 000 pieds imposés.

(Ce n'est pas beaucoup car en cas de panne cela laisse moins d'1 minute de vol avant l'amerrissage forcé. Ma qualification hydravion ne servirait à rien et nos gilets de sauvetage seraient bien dérisoires)

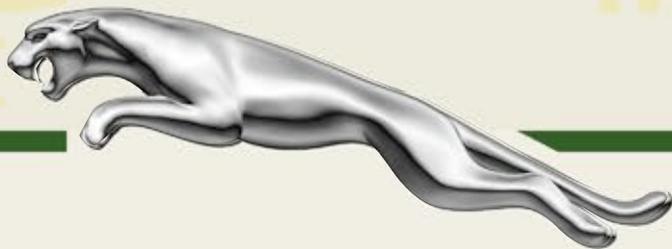
Le retour en France par Perpignan et à nouveau ce vent d'autan qui dresse un mur infranchissable sur les Corbières, approchant Carcassonne, nous contraignant à une longue attente sur l'aérodrome de Pamiers à scruter le ciel en attendant une fenêtre météo plus favorable pour rejoindre Toulouse.

Et puis enfin c'est le retour à la maison avec plein d'étoiles dans les yeux, effectué par sécurité « on top » cette fois car les nuages sont trop bas pour survoler les Cévennes et en espérant un trou dans



la couche qui apparaîtra fort heureusement, travers Est saint Etienne, juste avant Lyon, pour mon dernier atterrissage, rapidement expédié pour retrouver enfin.... Ma tendre Pénélope !





PORTRAIT DE FEMME

Passion coquillages : Yvette DELIGNY



Sur la plage de Narbonne ou bien celle des chalets de Gruissan, les coquillages attisaient ma curiosité et mon envie de cueillette. Couleurs, douceurs, harmonies ... Il y avait bien sûr les tellines, jaunes, roses, ambrées qu'on ramassait les pieds dans l'eau en ratissant le sable avec les doigts. On les

mangeait sur place ou les mettait dans les maillots pour les ramener à la maison et les mettre dans une poêle avec un filet d'huile, de l'ail et du persil ! et puis toutes les coquilles amenées par le ressac de la mer sur le rivage. Mon plaisir était, et est toujours de marcher le long de la plage, le regard vers le sol pour trouver la coquille qui viendra compléter le stock amassé depuis des années et qui servira peut-être dans une composition !

Les coquillages, on les expose, on les sculpte, on les monte en lampe, on en fait des colliers, des bijoux, des montages plus ou moins gracieux en forme de marquises ; ils viendront garnir des cadres de photos, des miroir ... bref tout un ensemble d'usages, ou de « recup » pour utiliser un langage courant.

Pour ma part, je n'ai pas l'âme du collectionneur qui identifie, répertorie, classe les coquillages ... je ne suis pas conchyophile ! Le coquillage me fascine par ses formes, ses couleurs, sa nacre...

Un peu à la manière des masques bachiques ou hellénistiques de l'Antiquité conçus à partir d'éléments pris dans la nature, j'organise les coquillages entre eux pour créer des portraits de personnages. Ainsi, au fil de mes voyages, je collecte, ramasse sur les grèves que je parcourt, les coquillages de forme les plus diverses. Sur la table du balcon, sur le perron de la villa, j'assemble, retouche le futur personnage. De retour à Dinard, à l'abri de la tente de jardin, je reconstitue le visage. Sur un support en forme d'écusson de taxidermiste, je colle les éléments avec un pistolet et petit à petit le personnage prend forme.

Sont nés ainsi, l'Indien, le Tahitien, le Birman, le

Neo-Zélandais, le Brésilien, l'Australien... en tout une vingtaine de personnages !

Les principales difficultés sont les joues et bien sûr le regard qui va donner toute son expression au portrait. Souvent, ce sont les éléments « extérieurs » à l'origine géographique.

Lors des brocantes et vide-grenier je recherche des joues ou des bouches. Pour le regard j'utilise l'opercule d'un coquillage, l'Oeil de Sainte Lucie.

Et pour le plaisir, les vitrines se parent des plus beaux coquillages trouvés au hasard de mes chasses ; la nature est extraordinaire dans toute cette diversité.



PORTRAIT D'UN VRP DE LUXE



STAND 21, le savoir-faire maison : Yves MORIZOT

Fondateur de **Stand 21**, c'est 21 comme la Côte d'Or et Dijon, qui a vu apparaître le 1^{er} commerce portant ce nom dans les années 1970.

C'est l'œuvre d'une vie, boulanger de formation, devenu

par la force des choses et de son caractère, le confident des plus grands pilotes des années 80.

Sa passion est le sport automobile et son implication pour la sécurité. L'élément déclencheur est l'accident de Jean-Pierre Cassegrain sur le circuit de l'aérodrome de Longvic à Dijon en 1970 durant lequel Yves participe au sauvetage du pilote gravement brûlé. L'entreprise produisait des équipements de sécurité pour le pilote et assurerait aussi la revente de kits carrosseries ou de siège, harnais et volants destinés à la compétition.



Il reste le VRP de luxe de l'entreprise familiale au travers de sa fondation Racing Goes Safer. Cette ONG propose des conférences sur la sécurité en course automobile et est présente aux Etats-Unis.

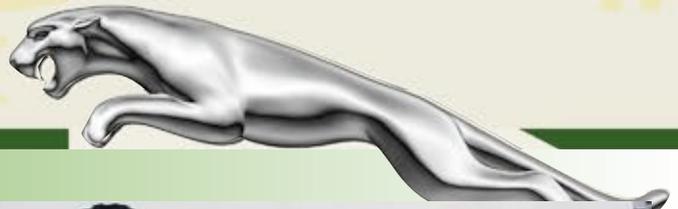
Senna, Mansell, Prost et Piquet

« Dès les années 70 j'avais senti qu'il y avait quelque



chose à faire en matière de sécurité en sport automobile. La première homologation en matière de combinaison c'est la « Fédé » française en 1976. Ils demandaient du Nomex. Moi j'avais rencontré un mec à Paris qui faisait de l'équipement pour les pompiers. Ma première combi, je l'ai produite en amiante au début des années 70. J'ai vite arrêté quand j'ai compris ce que ça donnait. Ensuite, j'ai commencé le multi-épaisseur avec un sous-traitant. Je suis le premier à avoir fait du service course (vente lors des courses).





« J'ai eu jusqu'à 26 magasins dans les années 80 alors que j'avais débuté en rachetant le stock d'une boutique d'accessoires automobile qui avait fait faillite dans le centre de Dijon. Je n'avais pas un sou à l'époque et le propriétaire a accepté 27 traites de 1000 €. J'ai fait les vitres le week-end pour y arriver ! A la fin des années 80 les grandes surfaces comme Norauto ont fait leur apparition. On a fini par revendre l'activité en 2000».

Dans les années 90, alors que l'activité pièces auto confirmait des signes de faiblesse, Stand 21 prend au vol les critiques des pilotes de F1 concernant leurs casques. C'est l'occasion de lancer le premier casque de l'entreprise, lequel équipera différentes



têtes d'affiche avant que le retrait de la F1 ne soit définitif en 1995.

Le moulage des casques se fait à la main en apposant des bandes de carbone dans le moule, s'ensuit la cuisson puis le ponçage qui assure une finition parfaite.

Des crash tests sont effectués avant l'ho-



mologation FIA des casques, puis un contrôle qualité est réalisé sur des coques choisies au hasard dans la production.

Les 66 morceaux de carbone constituant **la coque d'un casque** doivent sécher pendant 48 heures après moulage, avant de passer au four, puis de repartir à l'assemblage. « On arrive quand même à produire des combinaisons qui ne sont pas chères... pour nous. Mais à 800 € un équipement qui pour l'amateur soigneux, va durer une dizaine d'année sans dégradation de ses performances, la sécurité n'est finalement pas si coûteuse ». A méditer le jour où vous hésitez entre un nouveau train de pneus et le renouvellement d'une combinaison élimée...

Une combinaison demande pas moins de 8 heures pour être produite, et la plupart des combinaisons étant produites sur mesure tout est fait à la main. Les mensurations de clients sont conservées en cas de retouches, même des années plus tard.

Seule la broderie est automatisée sur des bancs de quatre machines. Les programmes sont précieusement archivés.

Depuis 2006, l'usine de Dijon est accompagnée par une unité de production en Inde, choix nécessaire pour maintenir un niveau de qualité important à des coûts acceptables, sur des produits demandant beaucoup de main d'œuvre comme les bottines et les gants.

Après Yves, au tour de Romain, son fils, de mener l'affaire familiale.



VOYAGES ET DÉCOUVERTES

Par Sylvie LEMPIDAKIS - Application Maps.me

Coucou les filles et surtout les copilotes,

Voici une application qui ne remplace pas le road-book, ni le tracé sur la carte, mais sera votre amie dans les villes (pour trouver un hôtel, un restaurant, une visite ...) et au milieu de nulle part : maps.me
Cette application est gratuite et fonctionne sans téléphonie c'est-à-dire sans réseau.

Voici le mode d'emploi :

1° A la maison en wifi :

- Télécharger l'application : **maps.me** (dans apple store ou google play)
- dans l'application télécharger les cartes ou régions des pays que vous voulez visiter. (Attention pensez à télécharger les régions limitrophes à votre lieu de visite sinon maps.me vous proposera un trajet beaucoup plus long)

2° En voyage sans données cellulaires, sans wifi ni téléphone, maps.me affiche le lieu où vous vous trouvez par géolocalisation ainsi que les radars et à vous de jouer comme sur tout autre GPS.

En conclusion, la carte Michelin est irremplaçable car elle donne une vue d'ensemble très intéressante mais dans certaines situations difficiles de jardinage, **maps.me** peut vous aider à retrouver les amis.



4ÈME TROPHÉE DES ALPES



Duels sur les sommets de légende

Jean-Noël TREILLES accompagné de sa fille Virginie s'est engagé du 14 au 19 septembre 2019 dans ce très beau rallye et a participé honorablement à l'ensemble des spéciales qui a fait l'objet de plusieurs reportages dans les revues spécialisées et médias audio ce qui prouve la dynamique de notre Amicale.

BRAVO A EUX !





E-SHOP DANS LE MONDE DE L'ENFANCE



PAULINE, la petite dernière de Jean-Pierre et Françoise Merle a créé un site que je vous laisse découvrir.

LA CABANE DES CRÉATEURS

Je suis passionnée et intriguée par le monde de l'enfance, par ses rêves, son innocence, son espièglerie, ses rires et par les différentes étapes du développement de l'enfant. Si la thématique de la petite enfance me parle autant c'est parce que je suis maman de deux enfants Charlie 6 ans et Marceau 3 ans mais aussi parce que je suis journaliste dans ce domaine. J'ai passé 9 ans à la rédaction de l'émission « Les maternelles » sur France 5. Alors toutes les rencontres que j'ai pu y faire avec les bébés, les enfants, les parents ou encore les professionnels de santé, toutes m'ont forcément touchée et marquée.

Sur La Cabane, vous trouverez une sélection d'objets de créateurs, de décoration et de puériculture qui accompagnera vos enfants, dans leur chambre, leurs jeux, leurs rêves et même dans votre salon !

Tous les produits sont pensés et réalisés par des créateurs. Leur savoir-faire, le design et la qualité proposés feront de vos achats des pièces uniques.

Vous permettre d'en apprendre davantage sur l'histoire de l'objet que vous achetez, me semble intéressant et important. Alors La Cabane vous propose des interviews de créateurs, l'occasion de découvrir leur parcours, leur univers et les matières qu'ils aiment travailler.

La Cabane collabore aussi avec une pédiatre, une ostéopathe, une sage-femme, une auxiliaire puéricultrice et une décoratrice d'intérieur pour vous donner des conseils, des astuces et de l'information sur des thématiques bien précises, à vous de piocher !

La Cabane Des Créateurs se veut un endroit où il fait bon flâner, s'inspirer, s'informer et où vous pouvez acheter des objets sélectionnés qui ont du sens.

A très vite sur La Cabane !

Pauline

<https://lacabanedescreateurs.com>



VU DANS LA PRESSE

LES REVUES INCONTOURNABLES A ACHETER :



Egalement, très beau reportage sur la MK2 Tour de France de Messieurs CONSTEN et RENEL comparée à la MK2 magnifiquement restaurée par les Ets ARES qui a fait l'objet d'un Reportage sur Vintage Mecanic par François ALLAIN - RMC Découverte.



Vu sur LVA :



PRATIQUE

Date : 6-8 septembre

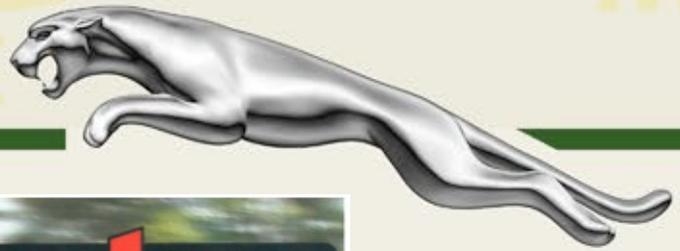
Chiffres : 35 autos au concours d'élégance, 400 à la balade, 96 à la montée

Tarif : entrée gratuite

Contact : COUPE FLORIO, www.lacoupeflorio.fr

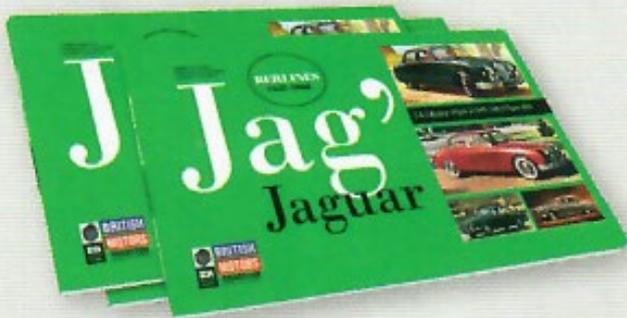
« Les voitures s'apprentent à investir la piste. Au premier plan, Philipps Algave alligne son Ace Bristol 1958.





Bibliothèque

Berlines Jaguar 1955-1968



Les ouvrages consacrés aux Jaguar les plus racés ne manquent pas. Mais *quid* des berlines, ces oubliées de l'Histoire qui firent tant pour la firme de Coventry ? *Berlines Jaguar 1955-1968*, écrit par Hubert Baradat, Stéphane Schlesinger

et Laurent Duchène, répare cet oubli. Des miniatures à la compétition, des chiffres de production à l'évolution détaillée en passant par les essais et les carrosseries spéciales, cet ouvrage complet brille par la variété de ses rubriques et par la qualité de ses textes. Ces derniers, assez synthétiques, laissent respirer des iconographies d'époque et d'aujourd'hui mises en valeur par l'originalité du format à l'italienne, c'est-à-dire horizontal. De la belle ouvrage disponible à La boutique du collectionneur (la-boutique.com) contre 25 €. A. M.



LE COIN DES ENCHÈRES



Jeudi 29 août, vendredi 30 août, samedi 31 août
et dimanche 1^{er} septembre – Auburn (USA)



RM Sotheby's



JAGUAR X3.8
BERLINE LHD
1963

52 820 €

L'Amérique dans toute sa splendeur !

Le marché se recentre et la rareté paie, les prix se stabilisent. La tendance n'est pas à la hausse sauf pour certains modèles particuliers et connus, notre marque JAGUAR

Vente par RM Sotheby's les 15 - 16 et 17 Août 2019 à Monterey :

Au cours de cette vente, un Roadster JAGUAR XK 120 alu a été adjugé 188 000 € le vendredi 16/08 alors qu'un exemplaire similaire se vendait le lendemain samedi 17/08 340 300 €

Dans la même veine, à Pebble Beach, était adjugé par GOODING & Co, un coupé JAGUAR 3.8 série 1 état concours à 568 600 €.

PS : Dernièrement la MUSTANG du film BULIT ex Steve McQueen a trouvé preneur à 3 300 000 €



36 800 €

Jaguar Type E
Série 1 1/2 1968

tire son épingle du jeu avec des modèles fétiches (TYPE E, XK, MARK2) et plus discrètement la XJ220 sous-estimée jusque-là et qui rattrape doucement leur côte.

Oldtimer, Galerie Toffen le 29 décembre 2019

1938 SS Jaguar 3 1/2l cabriolet	Rest+	110 230 €
1963 Mark X 3.8 berline LHD	Rest	52 820 €
1973 Type EV12 cabriolet (modèle USA)	Or+	66 600 €

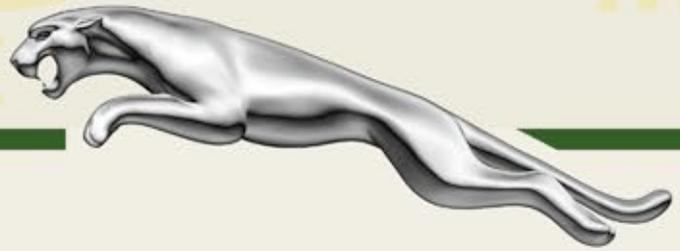
Bonhams à Goodwood (Angleterre)

1956 XK 140 SE OTS roadster	Rest	126 500 €
-----------------------------	------	-----------

Osenat Fontainebleau

1952 XK 120 FHC coupé LHD, roues fil	Rest	67 200 €
1953 XK 120 FHC coupé SE LHD	Rest	66 000 €
1963 Type E 3.8 coupé LHD toit Webasto	Or+	98 400 €
1965 Type E 4.2 cabriolet hard top (series 1)	Rar	73 200 €





DERNIER RALLYE DES MILLE & UNE NUITS AU PORTUGAL



Le renard du désert, fidèle à sa réputation, avait fait un très beau tracé dans les montagnes portugaises semé de spéciales sinueuses à souhait ; malheureusement la météo n'était pas de la partie et a rendu le parcours sélectif. La très bonne organisation de Puce et la bonne humeur ont permis à l'ensemble des participants de profiter du savant mélange tourisme / compétition. Le professionnalisme de l'ensemble de l'équipe Sables Chauds faisant le reste...

Le renard du désert, fidèle à sa réputation, avait fait un très beau tracé dans les montagnes portugaises. Sur 33 participants : 8 équipages de l'Amicale

- MERLE Françoise et Jean-Pierre
- MEURIOT Jean-Pierre
- ROUGIER Christiane et Jacques
- LE GUIL Yvette et Pierre
- ANJORAS Valérie et Michel
- SKAANILD Clare et Martin
- MORIZOT Jaqueline et Yves
- MILOE Ina et Jean-Claude

A noter la très belle prestation de Christiane et Jacques ROUGIER qui ont participé aux 10 éditions des Mille & Une Nuits et se sont classés 5^{ème} au scratch et 1^{er} des années 80.



AGENDA 2020-2021-2022

Rallye de Printemps 2020 : « On vous tend le Perche ! »

Du jeudi 30 avril au dimanche 3 mai 2020

Organisation : Lionel Réquillart

Grand Raja 2020 : Rajalpina

Du jeudi 4 au dimanche 14 juin 2020

Retour à un grand classique de l'Amicale

Organisation : Michel Anjolas & Jean-Pierre Rivière

Rallye d'Automne 2020 : Abbaye Royale de Fontevraud

Du jeudi 24 au dimanche 27 septembre 2020

Organisation : Dominique Baillard - Xavier Blanchet - Francis Bellanger

Rallye de Printemps 2021 : « Au fil de l'eau ... »

Dates à définir

Organisation : Jean Claude Miloë - Christian Godard

Grand Raja 2021 : Raja Sardigna

Du jeudi 17 au dimanche 27 juin 2021

Organisation : Jean Pierre Meuriot

Rallye d'Automne 2021 : La « Nouvelle » Champagne

Du jeudi 23 au dimanche 26 septembre 2021

Organisation : Vincent Delfosse - Pierre Lesueur

Rallye de Printemps 2022 : La Haute Provence

Dates à définir

Organisation : Michel Anjolas - Jacques Rougier - Martin Skaanild

RAJA 2022 - Pyrénées - Espagne

Organisation : Jean Bongiraud

Rallye d'Automne 2022 - Vendée et Sud Bretagne

Organisation : Jean-Claude Thiriet & Jacques Rougier

CONTRIBUTEURS

Ont participé à ce numéro :

Chantal CHEUVREUX, Yvette DELIGNY, Bernard DELIGNY, Jean-Michel LAVAUD, Sylvie LEMPIDAKIS, Pauline MERLE, Yves MORIZOT, Françoise NEEL et Jean-Pierre RIVIERE

Correspondante LE FAUVE : Chantal CHEUVREUX



« A l'Amicale, on ne vieillit pas, on devient VINTAGE ! »

