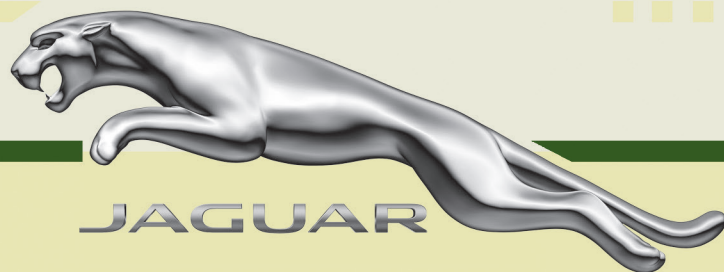


LE FAUVE



JAGUAR

LETTRE D'INFORMATION DE L'AMICALE JAGUAR DE FRANCE

JUIN 2023 - N°98



XKSS - 1957



SOMMAIRE

Editorial.....	3
Le rapport moral 2022 du Président.....	4
Le rapport moral 2022 du Secrétaire Général...5-6	
Nouveau stagiaire.....	7
Le Monte-Carlo Historique 2023.....	8-11
Le Rallye d'Aumale	12-15
La Bretagne Sud.....	16-20
Goodwood 2023.....	21
La XKSS - 1957.....	22
La XJS Chronologie de la fabrication.....	23
La XJR 14.....	24
1949 l'année des « premières » aux 24 Heures du Mans.....	25
ACO Les peintres aux 24 Heures du Mans.....	26
Ils nous ont quittés.....	27
Agenda.....	28

CONTRIBUTEURS

Ont participé à ce numéro :

Philippe Alglave
Dominique Baillard
Xavier Blanchet
Chantal Cheuvreux
Christian Godard
Hervé Guyomard

Correspondante LE FAUVE : Chantal CHEUVREUX

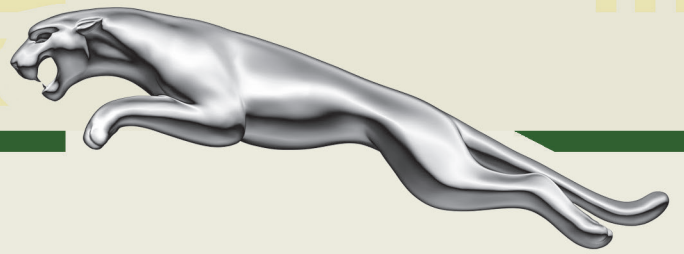
OURS

Le Fauve :
Périodique de l'Amicale Jaguar
de France
Association Loi de 1901
19, rue de Metz
77400 LAGNY SUR MARNE

Président : Christian Godard
godard.christian@yahoo.fr
Rédactrice en Chef : Chantal Cheuvreux
chantal.cheuvreux@hotmail.fr

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





EDITORIAL

Et nous voilà repartis pour une nouvelle saison !

Les choses s'annoncent plutôt bien avec un certain dynamisme de notre Amicale :

- un Rallye de Printemps en Pays de Loire plus que complet et très réussi (32 équipages).
- un RAJA dans les Pyrénées qui a fait le plein également (31 équipages).
- Un Rallye d'Automne dans le Bourbonnais que l'on a voulu moins onéreux (pour compenser celui du Printemps).

Il m'a plusieurs fois été signalé que les tarifs proposés étaient élevés.

Nous sommes bien évidemment attentifs à ce sujet et essayons de trouver le juste milieu.

Une chose est certaine c'est que ces derniers temps, les coûts ont fortement augmentés et qu'il va falloir à un moment donné choisir : coût moindre mais prestations inférieures ou souhait de maintenir une certaine qualité mais cela a un prix.

Je pense personnellement que l'Amicale doit rester un must : cela fait partie de notre ADN.

Autre sujet sensible sur lequel nous devons nous pencher : celui de la baisse régulière de la participation de nos membres à l'Assemblée Générale : c'est un problème au niveau de la gestion, c'est un problème au niveau de la reconnaissance du travail effectué par les copains et c'est un problème de légitimité au niveau des orientations qui peuvent ou doivent être prises.

L'Assemblée Générale est un moment fort de la vie de notre Amicale, c'est un moment d'échanges et de propositions.

Il ne suffit pas de participer aux Rallyes : il convient également de participer à la vie de l'association si l'on veut que les choses puissent continuer et ce, qu'il s'agisse de l'AG, du Bureau, des Rallyes ou encore des Relais locaux.

La date de Rétromobile a été choisie parce que beaucoup de membres de l'Amicale venaient sur Paris et que c'était l'occasion d'en profiter pour avoir le plus grand nombre.

Manifestement ce n'est plus le cas ... et l'on va devoir réfléchir à d'autres solutions tout en veillant aux coûts car il faut bien le reconnaître, les conditions qui nous ont été faites au Yacht Club de France sont assez exceptionnelles.

Je ne vais pas vous proposer ici le « RIP » mais sachez qu'il a été mis à l'ordre du jour du Bureau une rubrique « boîte à idées ».

Si vous avez des observations ou des propositions constructives à formuler : n'hésitez pas à me les adresser : la remontée du terrain nous est précieuse !

Amicale(ment)

Christian GODARD



RAPPORT MORAL 2023 DU PRESIDENT

**Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire
du 4 février 2023**

Chers Amis

C'est un grand honneur qui m'a été donné d'être élu Président de l'Amicale Jaguar de France et cette Assemblée Générale constitue une « première » pour moi en cette qualité.

Je vous remercie de votre confiance et de votre Amitié.

Bien évidemment, le Président n'est pas tout et ne fait pas tout : il n'est que l'animateur d'une équipe constituée du bureau lui-même aidé par ailleurs par toutes les bonnes volontés de notre Amicale.

Je tiens à remercier vivement tous ceux qui ont participé de près ou de loin aux activités de l'Amicale :

- les membres du bureau qui ont fait preuve d'une grande implication (Chantal pour le Fauve et son rôle de Vice-Présidente très impliquée.. Xavier notre très réactif Mr Digital, Dominique notre fidèle Secrétaire ou encore Eric qui a beaucoup souffert dans la tenue des comptes, mais encore Jean-Pierre et Françoise pour leur accueil chaleureux),
- les organisateurs de nos rallyes (Martin & Clare, Bernard, la famille Delfosse-Lesueur),
- les rédacteurs d'articles pour notre revue LE FAUVE (on a besoin de vous tous).

et d'une manière générale tous les membres qui nous ont soutenu dans nos actions.

La tâche n'est pas simple mais de nombreuses choses ont dû être mises en place cette année :

Le WhatsApp « AJDF Connecté » accessible à tous les membres et qui fonctionne plutôt bien !, le WhatsApp « Bureau AJDF » pour plus d'efficacité et de réactivité dans la gestion de notre Amicale, mais aussi les WhatsApp mis en place à l'occasion de chaque rallye ou événement pour l'organisation et la communication dans le cadre de nos sorties.

Le site WEB sur lequel il est actuellement effectué un gros travail de mise à jour (ce n'est pas fini...) suppression du Forum qui n'était pas utilisé (remplacé par le WhatsApp) ajout des différents FAUVE, des roadbooks, disparition de la boutique avec bientôt un lien sur une boutique externalisée qui vous permettra d'acheter divers objets et vêtements logotés AJDF.

Le lancement des Relais locaux (même si les débuts sont

un peu laborieux...) pour rapprocher les Amis par secteur et faire en sorte que personne ne reste sur le bord de la route.

A ce niveau il y a vraiment beaucoup à faire pour que l'Amicale vive également dans nos régions et j'affirme que l'Amicale n'est pas et ne doit pas être Parisienne comme j'ai pu l'entendre quelque fois.

Nous y travaillons mais il faut bien comprendre que chacun ne peut trouver dans l'Amicale que ce qu'il y apporte et toutes idées, toutes initiatives sont les bienvenues : c'est pour cette raison que nous avons mis en place une boîte à idées (qu'il vous appartient d'alimenter).

Je ne peux bien évidemment pas terminer mon intervention sur la vie de l'Amicale et la disparition de plusieurs de nos Amis pour lesquels je vais demander une minute de silence

- Jacques ROUFFET
- Michel ANJORAS
- Bernard DELIGNY
- Ina MILOE
- Annie TREILLES

L'Amicale continue son chemin et de nouvelles recrues sont arrivées :

Didier MOUREU (Jean-Michel Lavaud et Eric Vié)

Philippe PLOMION (Xavier Cottet et Erwan Rolland)

Gilles BARATTE (Philippe Alglave et Jean-Michel Lavaud)

Claude CAMPIONNET (Gérard Prévôt et Jean-Pierre Merle)

Nous leur souhaitons la bienvenue !

Le renouvellement et le rajeunissement de notre Amicale est une priorité : tout le monde doit se mobiliser et je remercie tout particulièrement les parrains qui se sont impliqués.

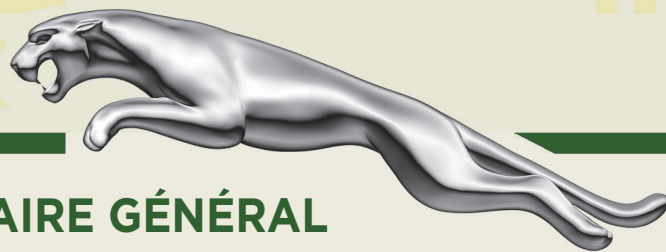
Enfin et pour conclure je ne peux que constater la faible représentation des Amis dans le cadre de cette Assemblée Générale et cela va nous obliger à revoir les choses pour les années à venir.

La réflexion est ouverte

Je vous remercie

Amitié – Sportivité et Tradition : telle est notre devise





RAPPORT MORAL 2022 DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 4 février 2023

L'année 2022 a été bien remplie aussi bien par l'activité de ses membres, que par celle de son bureau.

- Elle a commencé traditionnellement par notre Assemblée Générale annuelle, qui s'est déroulée cette année, en dates décalées par rapport aux précédentes, le 30 avril 2022, dans le cadre du Yacht club de France à Paris.

A l'Assemblée Générale, nous étions 48 membres actifs présents ou représentés.

Puis 34 convives au dîner.

- Au cours de cette année, votre bureau s'est réuni à 5 reprises, dont 3 fois chez nos amis, Françoise et Jean Pierre Merle, chez qui, il faut le souligner, nous sommes toujours parfaitement accueillis.

- Des réunions de bureau se sont donc tenues les :

- 29 mars pour préparer l'A.G. 2022.
- Puis, Le 30 avril 2022, à l'issue immédiate de l'A.G. pour élire un nouveau Président, puisque l'ancien ne se souhaitait plus se représenter, et pour distribuer les fonctions et les tâches des membres élus et des cooptés au bureau.
- Donc, fait important, cette année nous avons désigné un nouveau Président en la personne de Christian Godard.

Permettez-moi une discrétion à mon propos, en vous disant que je suis très content d'avoir été le «porte-cartable» de Jean-Pierre durant 8 ans. Il restera dans mon esprit, près plus de 30 ans de présence à l'Amicale, comme un «grand Président» de notre Amicale.

Son tact et son sens inné de la négociation lui ont permis de traverser toutes les difficultés qui se sont présentées sur son chemin Présidentiel.

Revenons à nos réunions de bureau :

Pour préparer les autres festivités de l'année, nous nous sommes réunis les :

- 24 mai au restaurant le Stadium près du stade Jean Bouin à Boulogne Billancourt.
- 19 septembre
- 14 novembre

Venons maintenant aux sorties durant lesquelles nos «FAUVES» ont pu se dégourdir les pattes :

- **Le rallye de Printemps** : Il s'est déroulé dans le midi de la France, du 21 au 24 Avril, sous la direction de Martin et Clare Skaanild.

18 équipages se sont retrouvés et durant trois jours ont sillonné les routes de cette belle région de la haute Provence et parcouru 752 km.

Nos amis Martin et Clare avaient très bien préparé leur rallye, qui s'est donc déroulé, sous un temps parfois capricieux, mais dans une ambiance chaleureuse, comme toujours avec eux.

- **Le RAJA «RAJARABIE»** : Comme son nom aurait pu le laisser présager, ne s'est pas déroulé en Arabie mais en France, du 18 au 26 Juin, sur les pas du colonel Lawrence dit «d'Arabie».

Départ de Bourges (18) pour une arrivée après un parcours de 2.523 Km à Cour Cheverny (41) en Sologne. Après être passés par Narbonne, Ville chère au cœur d'Yvette.

22 équipages + l'assistance, en deux véhicules, y ont participé.

Ce rallye, sous la direction du très regretté Bernard Deligny, s'est déroulé parfaitement sans le moindre grain de sable, comme toujours avec Bernard.

Bien entendu un grand coup de chapeau à nos anges gardiens, Jean Gournes, et le fidèle Jean-Gabriel, qui ont tous les deux, pansés, chaque soir, tous les petits bobos mécaniques.

C'est durant la soirée de gala du RAJA, que traditionnellement les trophées annuels sont



distribués. Cette année ils le furent à :

- Le trophée de la Dame de l'année (Coupe Françoise Milliet) à : Yvette Deligny.
- Le trophée de l'Amitié (Coupe Jacques Cousin) à : Françoise et Jacques Néel.
- Le trophée de la Sportivité (Coupe Bernard Consten) à : Pierre Lesueur.
- Le trophée de la plus belle JAGUAR (Coupe Lofty England) à : Jean-Michel Lavaud (XK 140 O.T.S).
- Le trophée de l'Homme de l'année (coupe Ian Appelyard) à : Philippe Alglave.

- **Le Rallye d'automne** : ou Rallye dénommé : «La Champagne Autrement» s'est déroulé bien entendu en région de Champagne, du 22 au 25 Septembre, sous la conduite des familles Delfosse et Lesueur avec 31 équipages.

Après un regroupement à l'Hôtel «Le Mont Aimé» à Bergères les Vertus» dans la Marne, nous avons effectué une marguerite avec des visites inattendues. Tout le monde se souviendra de la grotte «sculptée», et des tours de circuit aux Ecuyers.

Durant 3 jours, l'organisation fut toute empreinte de l'esprit amical et efficace des quatre organisateurs, avec notamment des visites intéressantes, des apéritifs et des repas copieux.

Puis, le Dimanche nous avons terminé notre Rallye en apothéose, par un petit «extra», en visitant le coffre à jouets de Jean-Pierre Merle à Romilly, avec une réception culinaire qui a laissé nos papilles sans voix.

Pour conclure mon propos, je vous rappelle comme tous les ans, que si vous voulez connaître les détails sur la vie de notre Amicale, que tout pratiquement tout, se trouve relaté chaque quadrimestre dans notre organe épistolaire «LE FAUVE», qui était tenu jusqu'au début de l'année par notre ami Philippe Gervasoni, mais durant l'A.G d'Avril dernier, il a passé définitivement la plume à Chantal Cheuvreux, son ancienne et très efficace collaboratrice.

Depuis Chantal a assuré seule trois parutions.

Une reprise aussi efficace que plaisante.

Cette année je veux, malheureusement pour la dernière fois, rendre hommage à Bernard Deligny car en plus de l'organisation d'une sortie précitée, il m'aidait beaucoup dans ma fonction de Secrétaire,

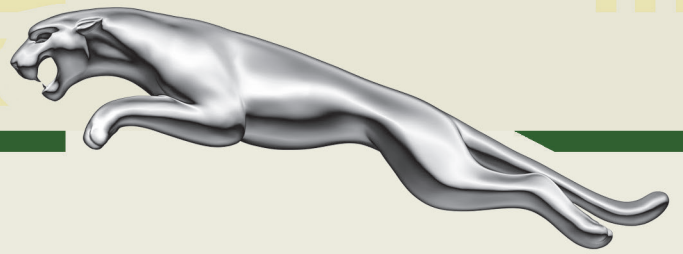
en tenant à jour, parallèlement à notre site Web, les différentes listes des membres de l'Amicale.

Mais la vie continue à L'Amicale et soyez rassurés, car Xavier Blanchet, notre nouveau «Web Master», a déjà fait montre de sa grande dextérité à manier l'outil informatique, et c'est donc à lui que vous devez en cette nouvelle année 2023, l'impression de notre annuaire 2023, au format dépliant de poche, et la tenue de toutes les nombreuses listes des membres de notre très chère Amicale.

Je vous remercie de votre attention.

Dominique Baillard.





NOUVEAU STAGIAIRE : CLAUDE CAMPIONNET



Claude CAMPIONNET et Isabelle

Parrainé par Gérard Prévôt et Christian Godard

Jaguar Type E Cabriolet 3.8l

C'est avec grand plaisir et honneur que je me présente dans les colonnes du FAUVE en tant que membre stagiaire de l'Amicale Jaguar de France.

Je suis effectivement possesseur d'un Cabriolet Jaguar Type E série 1 de mars 1963 depuis une vingtaine d'années et dont je suis le deuxième propriétaire après l'avoir acquis dans son « jus » après une immobilisation de 30 ans.

Cette voiture a fait l'objet d'une restauration totale dans les règles et dans le respect de la configuration d'origine (boîte moss non synchronisée, freinage ou plutôt ralentisseurs d'époque ...) ; les seules entorses étant l'ajout d'un ventilateur supplémentaire débrayable et un allumage électronique.



Je suis un « jeune » retraité encore en activité partielle et depuis de nombreuses années, très attiré par le monde de la voiture ancienne.

J'ai la chance de posséder plusieurs autos de nature très différente la Type E étant la seule non française et la plus récente : Salmson Cabriolet S461 de 1949, Cabriolet 203 Worblaufen de 1951, Facel Vega FV3B de 1958, Cabriolet Facel Vega Facellia de 1960, Cabriolet Citroën Traction 7C de 1939 ...



Entre les 4 cylindres avec ou sans double arbre, les 6 ou 8 cylindres boîte mécanique ou automatique ou encore électromagnétique Cotal ces voitures procurent des sensations de conduite extrêmement différentes mais se caractérisent toutes par quelques points communs : leur carrosserie et leur ligne uniques, à chaque fois des premières séries du modèle et le contexte historique de la marque ou de l'époque qui les a vu naître.

C'est cette même approche qui m'a très vite dirigé vers la Type E : une ligne fantastique, unique, sensuelle (tout est rond !), un véritable objet d'art (cf. sa présence en majesté au Metropolitan Museum de New-York) avec aussi une pointe de nostalgie de l'enfance.



Sa finition et sa ligne série 1 sont tout autant extraordinaires : siège style baquet, aluminium guilloché (ou bouchonné suivant les auteurs), pureté des boucliers et des feux avant et arrière non encore alourdis par les contraintes réglementaires américaines ou les effets de mode du service marketing ...

Et bien sûr le fameux moteur XK avec son bruit, sa puissance, son couple ...

Autre élément de satisfaction : ce plaisir de la voiture ancienne est également partagé par mon épouse Isabelle lors des divers sorties et rallyes auxquels nous participons (nous faisons chaque année près de 10 000km en ancienne) : plaisir de rouler différemment, occasion de belles rencontres de passionnés, de partage et d'amitiés sincères ... toutes valeurs que je vais retrouver, j'en suis convaincu, au sein de l'Amicale Jaguar de France et que je perçois déjà avec les contacts de mes très accueillants parrains, Gérard Prévôt et Christian Godard.

Encore merci à eux de m'avoir mis en relation avec l'Amicale et de m'accompagner !

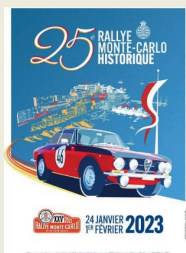
Et au plaisir de faire votre connaissance ...

Claude Championnet



LE MONTE-CARLO HISTORIQUE

du 24 Janvier au 1^{er} Février 2023



Avec 3 participants de notre amicale : **Xavier Blanchet** (Navigateur sur ALFA GT Sprint 1600) et **Vincent & Lorraine Delfosse** (Triumph GT6)

« Imaginez : il y a 45 millions d'années, la Champagne était une plage tropicale, arpentée par des

J2 : « Les choses sérieuses commencent ». Au programme la remontée vers Valence et 3 spéciales de Régularité (1 : Briançonnet → Ubraye 2 : Chaudon-Norante → Dignes les Bains 3 : Recoubeau-Jansac → Pennes le Sec). Les paysages sont justes magnifiques. Sous le soleil et sur route bien sèche on éprouve les autos, on prend nos marques sur la première spéciale. Les pilotes sont concentrés, les navigateurs au taf à 100%. Bref avec pas mal d'humilité on commence à se frotter sérieusement à l'épreuve...



... avec toute la Gentillesse de Richard Muller et la visite surprise et tellement sympa de Pépé à Monaco.



Depuis 1998, le Rallye Monte Carlo Historique fait revivre pour les passionnés de sport automobile, l'esprit d'un rallye mythique né en 1911.

Cinq villes de départ étaient au programme dont certaines vraiment très éloignées de la principauté, en témoignent les 2 200 kms séparant Oslo en Norvège du rocher.

- Reims
- Turin
- Oslo
- Bad-Homburg (Allemagne)
- Londres

Pour cette 25ème édition, nous sommes 3 de notre belle amicale à avoir la chance de pouvoir participer :



- **équipage 227** Wolf S / **Blanchet X** (Alfa Romeo Giulia GT Sprint 1600)
- **équipage 228** Delfosse V / **Delfosse L** (Triumph GT6)

le tout sous l'œil (très) bienveillant de notre ami Richard Muller, membre organisateur au sein de l'Automobile Club de Monaco. Paradoxalement nos fauves ne s'y trouvaient pas très représentés cette année. Une magnifique MK2 3.8 lituanienne (Star des réseaux sociaux et des vidéo YouTube) et une XK 140 coupé Letonne semblent les seules rescapées de cette aventure. Cette année aucune Type-E engagée.





Voici un petit résumé de cette magnifique aventure.

J1 : « Départ de Reims ». Sur près de 310 équipages inscrits 107 équipages se sont présentés au départ depuis Reims. Nous retrouvons en début d'après-midi quelques amis d'un petit groupe d'amateurs d'autos (#LesBagnolardsDuDimanche) avec lesquels nous avons constitué une joyeuse équipe pour cette aventure (n°227 Alfa Giulio GT Sprint 166 / n°228 Triumph GT6 / n°229 MGB-GT / n°287 Dyane6).

Nous avons eu le plaisir de nous retrouver chez nos amis Pierre & Lorraine Lesueur, qui nous ont fait l'amitié d'accueillir la petite troupe en attendant le départ en fin de journée. Repos/Dejeuner/Bonne Humeur au programme ... sans oublier quelques petites réparations électriques de dernière minute sur la GT6 de Vincent & Lorraine.



20H30 : Départ officiel. Nous sommes gonflés à bloc. Le café du départ a dû aider ... en route pour 1.200kms avalés dans la nuit pour rejoindre **MONACO** via

- Epernay (CP )
- Vitry le François (CP )
- Bar sur Aube (CP )
- Langres (CH )
- Dole (CP )
- Bourgoin-Jallieu (CH )
- St Marcellin (CP )
- Laragne Montéglon (CP )
- St André les Alpes (CH )
- MONACO (C )



L'épreuve est incroyable : Tenir, ne pas s'endormir, rouler, faire attention à la neige qui s'invite sur le plateau de Langres, tenir les horaires imposés par les contrôles horaires (CH ) et rejoindre chaque Check-Point de passage (CP ) . Heureusement nous avons préparé un roadbook pour ce trajet, et une pause dodo vers 3H00 du matin sur un parking de station-service nous ont permis de retrouver le Monte-Carlo Beach et notre point d'arrivée sans souci.

J'avoue que pour ma part je n'ai tout de même pas trouvé le baquet Récaro très adapté au sommeil mais heureusement la soupe à l'oignon servie par l'organisation fut bien revigorante



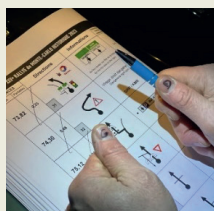


J2 : « Les choses sérieuses commencent ».

Au programme la remontée vers Valence et 3 spéciales de Régularité

(1 : Briançonnet → Ubraye 2 : Chaudon-Norante → Dignes les Bains 3 : Recoubeau-Jansac → Pennes le Sec).

Les paysages sont justes magnifiques. Sous le soleil et sur route bien sèche on éprouve les autos, on prend nos marques sur la première spéciale. Les pilotes sont concentrés, les navigateurs au taf à 100%. Bref avec pas mal d'humilité on commence à se frotter sérieusement à l'épreuve...



... Avec quand même quelques précautions pour ne pas que j'amène mon pilote à la faute (regardez mes pouces...) !

Les autos tiennent bon ! et nous aussi ! le soir à Valence nous retrouvons nos équipes d'assistance sous l'œil affuté et protecteur de notre ami Richard qui s'arrange pour mettre notre petit groupe en bonne place dans le parking fermé.

L'assistance est parfaitement au rendez-vous avec tout le matériel et l'attention nécessaire à chouchouter nos autos.. Mais ne vous parlez de l'assistance qu'au travers du prisme des clefs anglaises, des durites de secours des clefs dynamométriques et des bougies serait INCOMPLET ..

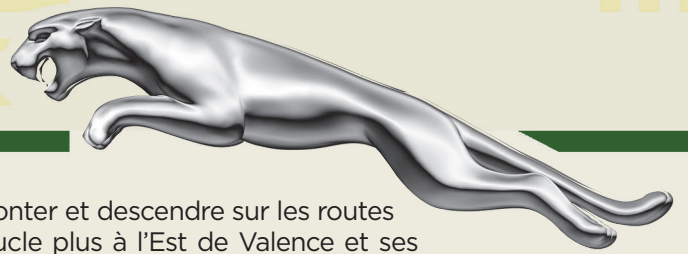


... en effet grâce à l'assistance d'Aude et Boris (Champagne Bression-Lourdeaux que vous aviez dégusté lors du rallye 'La Champagne Autrement') nous étions les SEULS équipages à bénéficier d'un bar à champagne pour fêter le retour des équipages

J 3-4 : « La course révèle ses surprises ». Au programme des journées de Dimanche et Lundi, 8 spéciales dont une sera malheureusement annulée le Lundi à cause des conditions météo. En effet, si cette seconde journée débute sous le soleil de Valence nous entamons une boucle vers l'Ouest sur les monts d'Ardèche qui nous emmène vers le Burzet, St Martial et St Bonnet le Froid. Après une pause à « La Remise », stop mythique où nous dégustons les fameuses tartes aux pommes, nous montons sur les collines boisées et rocailleuses, pour arriver à St Bonnet le Froid que l'on découvre dans une gangue de neige, ... INCROYABLE ! en 3 minutes : plafond bas, neige à 360°, arbres givrés, routes enneigées et glissantes ... le VRAI MONTE CARLO est là et bien là !

Les spectateurs sont au rendez-vous. Des centaines de personnes au départ, le long des routes des spéciales, à chaque virage... malgré le froid, la neige ils sont là, braséros et barbecues allumés, cornes de brume, fumigènes et sifflets pour nous accueillir. La bonne humeur est partout ; Ce Monte-Carlo nous l'avions rêvé, nous l'avons sous nos roues ! ça glisse, ça chasse, mais on roule, on tient le rythme. Nous n'étions pas venus pour briller en régularité mais on se prend au jeu. Les instruments de bord sonnent, clignotent, nous grondent quand on prend du retard dans une épingle, puis se calment quand mon pilote rattrape son retard... QUEL PIED !



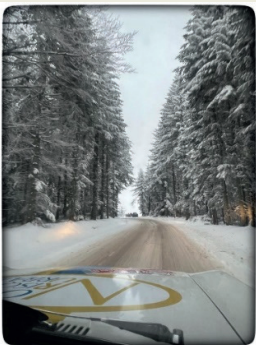


Le Lundi l'organisation nous amène à serpenter, virer, slalomer, monter et descendre sur les routes étroites du Vercors avec une boucle plus à l'Est de Valence et ses spéciales de Valdrôme, Barillonnette, Eygalayes et Saillans.



Du rythme, du rythme, de la concentration, et je dois l'avouer quelques sueurs froides et des glissages sur les épingles, lorsque les spectateurs les jonchent de caillasses bien traîtres qui emmènent à quelques touchettes pour les pilotes les plus malchanceux. Heureusement nous passons au travers des soucis et atteignons le parc fermé de Valence ... et son bar à champagne privé sans encombre et avec beaucoup de joie.

J 5 : « Le final - le mythe des spéciales de nuit ». Mardi 31 janvier, dernier jour d'épreuve. Au programme nous redescendons de Valence à Monaco au travers de 3 spéciales annoncées « gentilles pour ne pas trop fatiguer les équipages » ... [tu parles Charles ...] mais finalement bien techniques pour nous tenir en haleine jusqu'au soir.



En effet LE MONTE-CARLO ne serait pas SANS ces deux spéciales de la nuit du Mardi au Mercredi au départ de Monaco vers 22H30 et qui nous amènent du Col de Braus vers Lantosque PUIS au Turini. Pépé nous fait la surprise et la grande amitié de nous retrouver au départ à Monaco pour nous encourager. Franchement ce fut beaucoup de plaisir que de partager ces moments avec Pépé !!

Ces deux spéciales sont justes incroyables, les virages s'enchainent, à gauche, à droite, longs, serrés, pif-paf, 180° larges, épingles serrées ... se repérer avec la roadbook, le trip master et ajuster la cadence ... on n'a pas chaumé. Heureusement la technologie nous aide avec les systèmes électroniques qui n'existaient pas dans les premières éditions. Mais ne boudons pas notre plaisir, nous ne sommes pas des rallyes-men, juste des passionnés qui goutons à ces épreuves mythiques. Alors tant pis si les puristes regardent les autos équipées d'électronique avec un peu de mépris, le jeu n'est pas de gagner mais de profiter à fond et de remplir la « boîte à souvenirs » de ces moments intenses et extraordinaires.



Nous passons le Turini vers 00H30 ... incroyable, des dizaines de spectateurs sont là au milieu de la nuit ... on se rêve un peu Hopkirk, Carlsson, Makinen, Aaltonen ... ou CONSTEN ... puis on redescend gentiment vers Monaco.



Nous finissons ce Monte Carlo classés au milieu du tableau final ! Mais la vraie victoire c'est de l'avoir terminé, sans casser les autos, dans la bonne humeur et en partageant l'amitié des équipages avec lesquels nous étions inscrits ... et si au fond c'étaient là les gènes de notre AMICALE ?? Ce rallye, cette première pour nous tous, nous laissera des souvenirs impérissables...

ON REMET ÇA QUAND ????

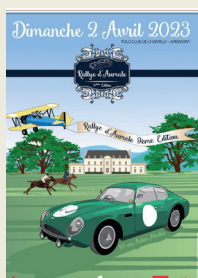
(image : les amis au complet)



Par Xavier Blanchet



RALLYE D'AUMALE



Dimanche 2 AVRIL 2023

9ème édition du Rallye D'Aumale

110 ans de la marque Aston Martin

représentée par Bruno et Emmanuelle - Jean-Pierre et Marie-Noëlle

Participants :

BLANCHET Xavier et Thomas

CALVO Alain et Florence

CONSTEN Pépé et Richard

CHEUVREUX Philippe et Chantal

GODARD Christian et Félix

GODARD Flore et Camille

LABASTIE Jean et Nelly

MEURIOT Jean-Pierre et Marie-Noëlle

MERLE Alexandre et Corentin

MERLE Jean-Pierre et Françoise

MERLE Arthur et Pascal

OZANNE Damien et Edgar

PLOMION Philippe et Alice

Jaguar MK2 3.8l

Jaguar XK150 Roadster

Jaguar E Type Cabriolet

Jaguar XJS Cabriolet

Jaguar XK120 OTS

Jaguar MK2

Jaguar MK2

Aston Martin DB9 Volante

Aston Martin Vantage F1 Edition

Mercédès 300 SL

Jaguar E Type Cabriolet

Jaguar XK150 S

Jaguar XJS Cabriolet



C'est dans le cadre des relais locaux section IdF, que des membres de l'Amicale ont participé pour la 2ème année au rallye Découverte de 100 kms. Certains sont arrivés la veille au Relais d'Aumale. Toujours une très bonne ambiance.

C'est une très grosse organisation plutôt bien rodée avec une attention toute particulière portée à notre Amicale qui a bénéficié de la mise à disposition gratuite d'un stand où l'on a pu se retrouver : Merci Charles Leroy».

Départ à 7h45 en passant devant le magnifique château de Chantilly.

Arrivée des 250 équipages à un rythme soutenu mélange d'anciennes et de modernes et distribution des autocollants numérotés et du panier pique-nique.

Et le fameux jeu surprise à installer sur Actionbound.

Il fait très froid !

Départ à 9 h 30 - Retour à 13 h 00





Pause à mi parcours pour se réchauffer au château de Raray !!!



Dans l'après-midi, autres montures : tournoi de polo et parade aérienne



Et sous notre tente, tea time ...

En route pour « le podium »

Lecture du road book



**Marie-Noëlle et sa voiture.
Elle l'a particulièrement bien en main !**

**Les Pitel au volant
d'une Aston Martin**

L'ex Consten



Les gagnants du concours d'élégance :

1er prix : Philippe Machard de Gramont – Lagonda M35 Rapide - 1934 (Ancien Membre de l'Amicale)

2ème prix : Jean-Pierre Merle - Mercedes 300 SL - 1961

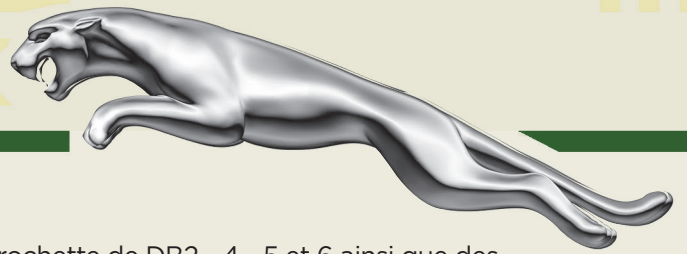
3ème prix : Alexandre Merle – Aston Martin Vantage F1 Edition - 2021



Les 10 ans du Rallye d'Aumale auront lieu le WEEK-END du 6 ET 7 JUILLET 2024.

Ambiance chic, familiale, chaleureuse et décontractée.





ASTON MARTIN à l'honneur !

Lors de cette belle édition nous avons pu admirer une très belle brochette de DB2 - 4 - 5 et 6 ainsi que des V8 Vantage des années 70 et des plus modernes DB 7 - 9 - 11, Vantage V8 etc.. avec un alignement du plus bel effet. Presque toute la production était représentée avec même une Zagato : ne manquait plus que l'espion de sa Majesté pour faire tomber les filles de l'Amicale

De bien belles voitures !

Elles étaient très présentes sur le terrain mais aussi sur le podium puisqu'elle ont en fait été primées à 2 reprises le 1er prix ayant été décerné à une magnifique Lagonda qui n'est autre que l'ancêtre des Aston Martin (nom d'ailleurs repris par la marque dans les années 1980 pour sa berline au look plutôt clivant : voiture fascinante même si certain peuvent la juger laide..)



Par Chantal Cheuvreux



RALLYE DE PRINTEMPS EN BRETAGNE SUD

du Jeudi 20 au Dimanche 23 AVRIL 2023

Organisé par Jean-Claude THIRIET, Jacques ROUGIER, Philippe ALGLAVE

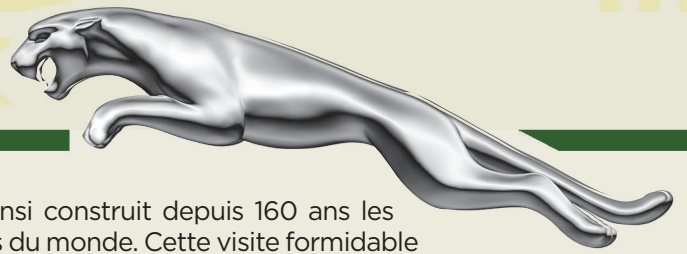
Rendez-vous jeudi après-midi au Domaine de la Bretesche, à Missillac, au nord de Saint-Nazaire. Cour pavée entourée de bâtiments en pierre - anciennes dépendances du château -, et au milieu un jardin où éclosent une jaune, une bleue, une verte, une rouge...Jaguar's bien-sûr. Quel spectacle que nos 30 fauves alignés sous le soleil de l'après-midi dans ce décor de charme. Et 62 amis qui se retrouvent pour cette première soirée du Rallye de Printemps.



Jean-Claude Thiriet, entouré de ses complices Jacques et Philippe, nous avertit : départ vendredi matin à 8 heures « tapant ». En effet une trentaine de kilomètres nous séparent des Chantiers de l'Atlantique où nous prendrons des bus (eh oui c'est tellement grand que la visite se fait partiellement en bus) qui n'attendront pas les retardataires. Bien évidemment, tout le monde est à l'heure vendredi matin et les Chantiers de l'Atlantique nous offrent un spectacle extraordinaire. Partout des hangars, des ateliers, mais nous sommes dans une autre dimension : tout est grand, les portiques sont monstrueux, les plaques d'aciers par milliers, de toutes tailles et épaisseurs, des pièces pré-découpées, transportées par des engins à « 1000 roues », des morceaux de paquebots préfabriqués. Nous sommes devant un spectacle dans lequel tout est géant mais tout est millimétré.

Chaque ingénieur ou ouvrier est l'une de ces 6000 fourmis dont l'armée va construire un monstre, l'un de ces paquebots gigantesques de 360 mètres de long, 9 mètres de tirant d'eau et 70 mètres (!) de tirant d'air, pouvant accueillir 8000 personnes avec les membres d'équipage. Par comparaison « France » ne mesurait « que » 330 mètres.





Les Chantiers de l'Atlantique ont ainsi construit depuis 160 ans les plus beaux et plus grands paquebots du monde. Cette visite formidable a été initiée par Jean-Claude dont l'entreprise est toujours – maintenant sous la direction de son fils – sous-traitante pour les Chantiers de l'Atlantique dans la construction de gros ouvrages métalliques tels que les cheminées ou éléments de structure.

Photo « volée » prise du car, du paquebot en construction.

Après une escale culinaire à la Baule autour d'une « bouillabaisse bauloise », ponctuée par la visite du Maire de La Baule, Franck Louvrier, accompagné de Richard Thiriet, fils de Jean-Claude et Catherine, nous prenons la route pour un après-midi « tourisme côtier ».



Le Pouliguen, le Croisic, la Turballe, puis découverte des salines de Guérande.



Enfin pause thé ou bière au sein de la fameuse **cité médiévale de Guérande**, joyau du XV^e siècle, appelée la Carcassonne de l'ouest avec ses 1.300 mètres de remparts. Puis retour à l'hôtel pour une sympathique soirée.

Samedi matin : départ pour Lohéac et le « Manoir de l'Automobile », l'un des plus grands musées automobiles privés d'Europe. 400 véhicules, une galerie des vieux métiers, une vingtaine de Formule 1 alignées comme sur une grille de départ, le « Colibri », bateau offshore de Didier Pironi sur lequel il connut son accident fatal...





Une collection rassemblée depuis 30 ans par Michel Hommel, homme de presse (Auto-Hebdo, Echappement...), créateur des berlinettes Hommel, et à l'origine de la renaissance de cette petite commune de Lohéac devenue une véritable cité de l'automobile, visitée toute l'année par les passionnés et le théâtre du championnat de France de Rallycross.

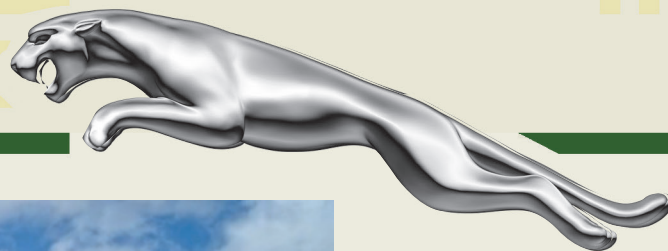


Escale déjeuner dans une crêperie « blé noir et froment » à Plélan le Grand puis route à travers la Forêt de Brocéliande. A défaut de visiter le tombeau de Merlin ou de rencontrer la fée Morgane, nous découvrons à Néant-sur Yvel une œuvre en cours de création, celle d'un artiste local qui a entrepris la conception d'une sculpture géante consistant en une table ronde de 4,50 m de diamètre destinée à recevoir, un à un, au fur et à mesure de leur sculpture, les statues géantes des 11 chevaliers autour du roi Arthur. Aujourd'hui sont installés le roi Arthur et les chevaliers Keu et Gauvin. Suivra très prochainement Perceval. L'œuvre dans sa totalité devrait être terminée en 2025.



Quelques kilomètres plus loin, à Tréhorenteuc, découverte surprenante de la décoration intérieure d'une petite église de village réalisée dans les années cinquante par des artistes céramistes, peintres, vitraillistes sous l'impulsion d'un curé « libre », mélangeant allègrement la culture chrétienne et la légende arthurienne. C'est le témoignage de l'imprégnation de la légende arthurienne dans l'imaginaire breton et plus particulièrement en pays de Brocéliande. Quelques valeureux marcheurs vont voir « l'Arbre d'Or », érigé après un grand incendie de la forêt de Brocéliande en 1990. Cet arbre recouvert d'or au milieu d'autres arbres calcinés est le symbole « de la richesse et de la fragilité de la nature ».





Retour au Domaine de la Bretesche, apéritif dans les écuries et un magnifique cadeau nous est offert par Jean-Claude et Catherine pour fêter leur jubilé des 25 ans à l'Amicale : la présence de deux musiciens proches du groupe « Tri Ann » qui nous ont entraînés dans un moment magique de musique irlandaise, et de danse – pas forcément irlandaise – pour d'autres. Cela rappelait à quelques-uns une mémorable soirée organisée par Bernard Deligny lors du RAJA CRAIC en Irlande en 2014.



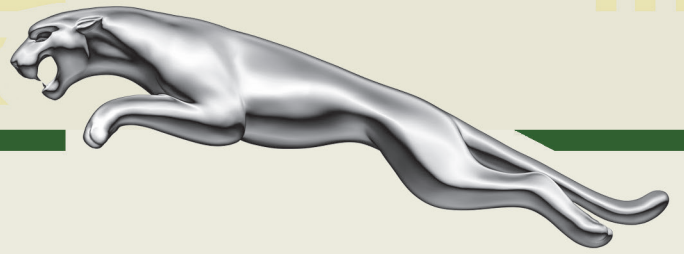


Notre soirée se conclue par notre traditionnel diner.

Ainsi se termine ce Rallye de Printemps, moment d'amitié et de retrouvailles autour de nos fauves, dans une ambiance très chaleureuse, sans problèmes mécaniques, sous un ciel breton tout bleu. C'est tout cela qui enrichit les souvenirs et fait l'histoire de l'Amicale Jaguar de France !

Par Philippe Alglave





VU SUR LE NET

Goodwood souffle en 2023 ses 75 bougies



La célébration la plus importante de cette année 2023 concerne le Goodwood Motor Circuit, circuit automobile qui fêtera son 75ème anniversaire en 2023. C'est le chef d'escadron Tony Gaze, un pilote de chasse australien basé à la RAF Westhampnett pendant la Seconde Guerre mondiale, qui a d'abord suggéré au 9ème duc de Richmond que la piste périphérique de l'aérodrome, ferait un excellent circuit de course.

Inauguré officiellement le 18 septembre 1948 par le duc et la duchesse dans leur Bristol 400, le tout premier meeting a réuni 15 000 spectateurs venus assister aux évolutions en piste de 85 pilotes incluant un certain Stirling Moss. Celui-ci remporta la première course de sa carrière ce jour-là, ce qui explique en partie les liens étroits qui l'unirent à Goodwood tout au long de sa vie.

Entre 1948 et 1966, les années célébrées chaque année par le Goodwood Revival, le circuit a accueilli les champions du monde Jack Brabham, Jim Clark, Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina, Mike Hawthorn, Graham Hill, Phil Hill, Denny Hulme, Jochen Rindt, Jackie Stewart et John Surtees ainsi que bon nombre

d'autres stars. Goodwood s'est alors imposé comme le foyer spirituel du sport automobile britannique et même après l'arrêt des courses en 1966, certaines des équipes de compétition les plus importantes et les plus connues du pays (Brabham, Eagle, Honda, McLaren, Toleman, Tyrrell...) ont d'ailleurs continué à tester leurs voitures sur ce tracé mythique.

Débuts des festivités mi-avril avec le 80th Members' Meeting

Au début des années 1990, Lord March (aujourd'hui 11ème duc de Richmond) a commencé à étudier la possibilité de rouvrir le circuit. Cependant organiser un événement sur des routes privées à Goodwood Park s'est avéré un peu plus facile, et en 1993, le tout premier Festival of Speed a eu lieu. L'événement de deux jours a accueilli environ 25 000 spectateurs qui ont vu près de 100 voitures et motos évoluer sur le Goodwood Hillclimb. Les concurrents et les participants incluaient Tony Brooks et Roy Salvadori, qui sont montés ensemble dans une Aston Martin DBS3, George Harrison dans sa voiture de sport Rocket, Nick Mason dans sa BRM V16, ainsi que Gordon Murray dans une McLaren F1. John Surtees était quant à lui l'un des parrains de l'événement, et il organisa le rassemblement moto.

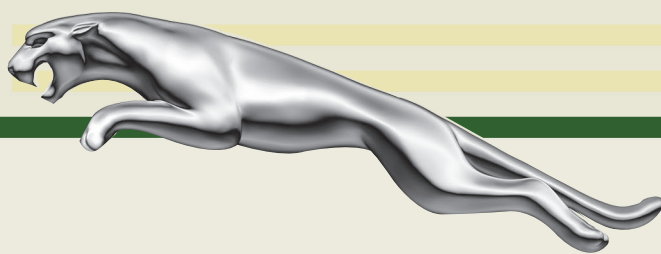
C'est en 1998 que le rêve de rouvrir le Motor Circuit devint réalité, et 50 ans jour pour jour après que ses grands-parents avaient ouvert la piste le 18 septembre 1948 dans leur Bristol 400, Lord March a ouvert le meeting inaugural dans une voiture identique. 1998 a également vu le lancement du Goodwood Road Racing Club, un club qui comprenant aujourd'hui plus de 25 000 membres et boursiers, qui comptent parmi les plus grands partisans et défenseurs du sport automobile de Goodwood.

Article de Samuel Morand le 20/02/2023 (anciennes.net)



Repris par Christian Godard





VU DANS LA PRESSE

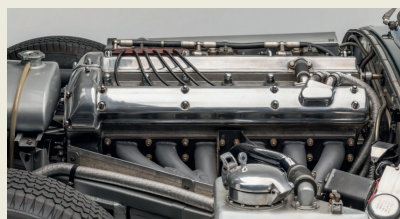
La XKSS - 1957

Extrait du livre « Jaguar le mythe anglais »



A la suite des formidables résultats de la Jaguar Type-D en endurance et de la décision qu'il prit de se retirer de la compétition à la fin de la saison 1956, Sir Lyons eut l'idée de transformer un certain nombre de Type-D, restées invendues à l'usine de Browns Lane, en voitures « homologuées » (les normes n'avaient que bien peu de choses à voir avec celles que nous connaissons aujourd'hui) pour la route. Il fut aussi inspiré par l'œuvre du pilote Duncan Hamilton, qui s'était confectionné lui-même une Type-D pour la course.

Afin de récupérer une partie des investissements réalisés dans la construction de ces châssis inutilisés et d'exploiter le marché américain lucratif des voitures de sport européennes, William Lyons choisit de n'apporter que quelques modifications mineures à ces Type-D : l'ajout d'une porte côté passager, le retrait du grand aileron arrière, la suppression de la séparation entre les sièges passager et conducteur. En outre, des améliorations furent apportées pour des raisons esthétiques et légales, comme le pare-brise pleine largeur entouré de chrome (issu de la Ford Consul), un toit en tissu repliable rudimentaire, pour protéger des intempéries, des pare-chocs chromés à l'avant et à l'arrière (un style utilisé plus tard sur la Type-E), des feux arrière de XK 140 montés plus haut sur les ailes et de fines bandes de chrome autour des phares avant. Ne restait qu'à trouver un nom : XK Super Sport.



Le montage débuta à la toute fin de l'année 1956, le tarif lui fut fixé à 6900 dollars, un prix plutôt raisonnable alors, comparé à ceux de Mercedes ou Ferrari.

Son moteur, le six cylindres XK de 3,4 litres, équipé d'une culasse retravaillée et de trois carburateurs Weber, développait tout de même 250 chevaux à 5 700 tr/min et son châssis en aluminium contenait le poids, lui et

son châssis en aluminium contenait le poids, lui permettant de rester sous la tonne. La XKSS pouvait alors franchir les 230 km/h, une vitesse considérable. Par bonheur, son excellent freinage à quatre disques Dunlop stoppait rapidement l'enthousiasme de la mécanique.

Tout cela promettait des ventes aisées, favorisées par l'aura de la Type-D et la ligne superbe de la XKSS. C'était sans compter un imprévu de taille. Dans la soirée du 12 février 1957 un incendie se déclara à l'usine de Browns Lane détruisant 9 des 25 voitures déjà achevées ou presque. Les 16 modèles restants ont tous trouvé preneur aux Etats-Unis, dont le célèbre acteur Steve Mc Queen, fou de ce genre de voiture et pilote à ses heures.

La rareté de la XKSS et son histoire particulière en firent rapidement une automobile mythique. Au point que Jaguar demanda à son département Classic, de reproduire, pour l'année 2016, les 9 exemplaires détruits dans l'incendie en respectant les spécificités d'origine, adaptées aux normes modernes. Chaque voiture a été réalisée à la main (10 000 heures de main d'œuvre par auto !) après que furent scannés des modèles d'époque pour retrouver le secret de leur fabrication.

Bien sûr le prix de vente s'en est ressenti : il s'est envolé au-delà du million d'euros ! Mais les 9 voitures ont malgré tout le bonheur de nouveaux propriétaires.

Les 16 XKSS de 1957 restent, elles, inaccessibles. Nul doute toutefois que ce genre d'excès verra un peu plus les dorures de Jaguar, dont le statut reste unique.

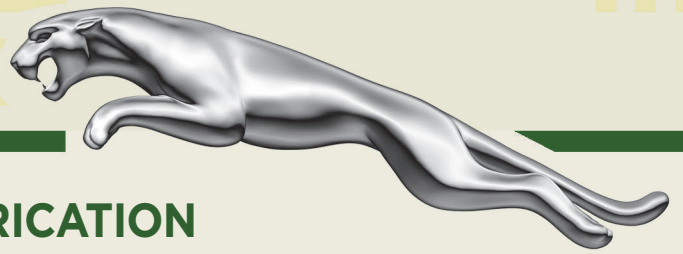


La XKSS possédait tous les attributs de la voiture mythique. Certaines stars l'ont vite compris, dont Steve Mc Queen.

Cylindrée : 6 cylindres en ligne, 3 442 cm³ ; puissance : 250 ch ; couple : 325 N-m ; atmosphérique ; propulsion ; boîte mécanique à 4 rapports ; poids : 990 kg.

Repris et mis en page par Chantal Cheuvreux





LA XJS - CHRONOLOGIE DE LA FABRICATION

- **Mai 1975** : Présentation du coupé X.J.S. - V12 ; 285 cv Din ; B.M. 4 ou automatique 3 de marque Borg Warner.
- **En 1977** : Boîte auto G.M 400 -3 rapports, en remplacement de la Borg Warner. Plus fiable.
- **En 1978** : Boîte manuelle supprimée. Elle avait du mal à supporter le couple du V.12.
- **En 1981** : Le V.12 reçoit les culasses «Fire Ball» et des nouveaux pistons. Consommation abaissée notablement.
- **En 1983** : Apparition de la X.J.S - S.C. (genre Targa), équipée d'un nouveau moteur JAGUAR de 3.6 litres (type A.J .6). Puissance 225 CV. Boîte manuelle, 5 vitesses, de marque GETRAG.
- **En 1985** : La X.J.S.- S.C devient disponible avec le V12, Boîte auto 3.
- **En 1987** : La X.J.S.-S.C devient disponible, en option, avec une boîte auto Z.F. 4 vitesses.
- **En 1988** : Apparition du cabriolet sans arceaux. Capote toile en une seule partie.
- **Fin 1998** : Version «T.W.R» avec un kit carrosserie aérodynamique et une suspension raffermie.
- **En 1989** : Le V.12 est porté à 6 litres, avec 318 cv dans un premier temps, puis 335 cv.
- **En 01/1990** : FORD reprend JAGUAR, suite à une O.P.A. hostile, mais réussie, menée fin de l'année 1989.
- **En 1991** : Nouveau moteur de 4 litres (A.J.16) Carrosserie modifiée à l'arrière (pare-chocs + feux + ailes) et elle reçoit l'A.B.S. et l'airbag, en série.
- **Fin 1995** : Fin de la production en usine. Les derniers modèles seront vendus en concession début 1996.



Par Dominique Baillard



VU À RÉTROMOBILE

La XJR 14 Championne du monde des voitures de sport FIA 1991 et Vice- Championne du Championnat US 1992

V8 - 3 500 cm³ pour 750kg

Moteur Cosworth

Châssis monocoque en carbone-kevlar

Dernière de la série par TWR

Une bête magnifique féline à souhait !

A louer mais le tarif n'est pas très raisonnable.



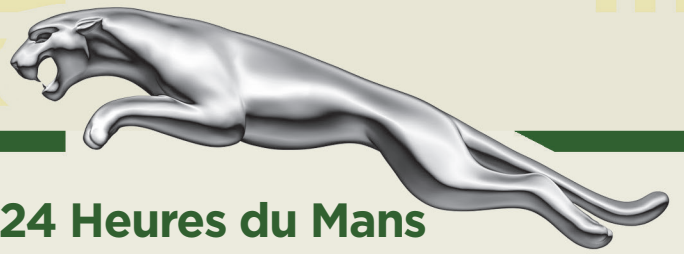
Les pilotes devaient s'installer en montant sur les pontons puis en se glissant à l'intérieur, comme vous pouvez le voir sur la photo ci-dessus, prise à Silverstone en 1991.

En conséquence, les radiateurs ne sont plus à l'avant, mais dans les pontons (photo ci-dessous).



Christian Godard



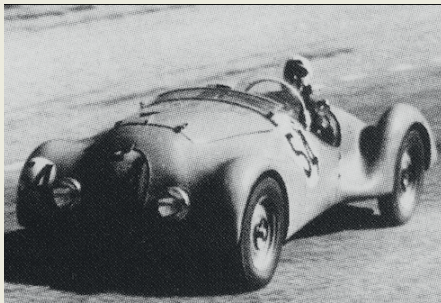


1949 l'année des « premières » aux 24 Heures du Mans

Pour la renaissance des 24 Heures du Mans, tout est neuf, sauf le tracé, beaucoup de « premières » furent enregistrées, y compris celle du revêtement. La radio équipe pour la première fois, la Simca 8 de Mahé-Crovetto qui deviendra responsable des relations publiques des 24 Heures avec Hervé Guyomard et aussi parrain de la princesse Caroline de Monaco.

1949 fut aussi la grande première des prototypes et des moteurs diesel grâce à la firme Delettretz qui, spécialiste de cette motorisation dans les camions, monte un GMC « diésélisé » dans un châssis de course, issu d'Unic ; la démonstration tourna court (20 heures tout de même) ... faute de carburant ! Apparition aussi du carburant dit ternaire qui associe 60% de super-carburant pur à 25% d'éthanol et 15% de benzol 90.

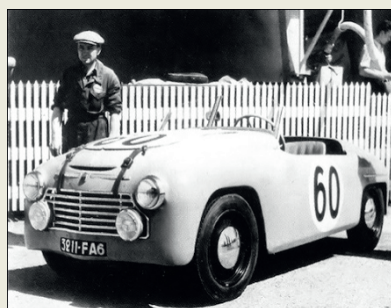
Cette même année le meunier beauceron Camille Hardy engage contre l'avis de Renault, sa propre 4 CV, premier moteur arrière vu aux 24 Heures, elle ne finira pas mais aura démontré un certain potentiel qui encouragera Renault à s'impliquer officiellement. C'est aussi une première pour l'Aéro-Minor tchèque, dotée d'un bicylindre à deux temps.



Première femme pilote de l'après-guerre, l'aviatrice française Viviane Elder abandonne après 13 heures de ronde sur problème moteur. Débuts enregistrés de DB à moteur Citroën et Monopole à moteur Simca. Première visite d'un Président de la République, Monsieur Vincent Auriol vient saluer l'arrivée.



Premier marathon de l'après -guerre, le vainqueur Luigi Chinetti a piloté 22 H 48, ne laissant le volant à son co-équipier Lord Selsdon qu'entre 4 H 26 et 5 H 38. Première course automobile pour le champion motocycliste britannique Norbert Culpán qui termine 3ème sur Frazer Nash.



La Simca 6 de Baboin-Gay termine première française à l'indice.

Premier disparu, de l'après-guerre, hélas, le britannique d'origine française, Pierre Maréchal, à qui l'on devait la première radio à bord d'une voiture en 1948 aux 24 Heures de Francorchamps et qui se blesse mortellement dans la dernière heure de course.

Hervé Guyomard



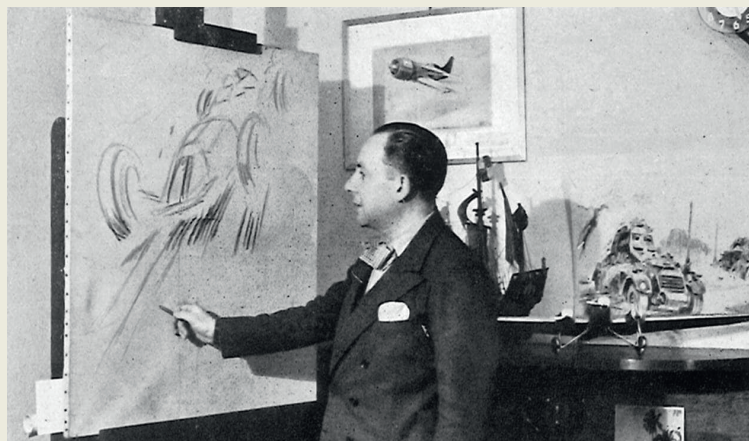
ACO LES PEINTRES ET LES 24 HEURES DU MANS

Ce sont les dessinateurs humoristiques qui s'intéressèrent les premiers aux courses automobiles. Pour le Grand Prix de l'ACF de 1906, Perrin créa une lithographie devenue célèbre sous le titre « une présentation à l'Automobile Club de la Sarthe ». On y retrouve les mousquetaires de l'ACO à qui l'on doit tout ce qui nous réunit aujourd'hui. En fait, c'est le Président Adolphe Singher, Président de l'ACS qui allait devenir l'ACO, qui présente la Reine Béragère de Navarre à ses collègues du premier bureau de l'ACS, le docteur Moreau, Georges Durand, Verney, Pellier, Bariller et Carel. Ce qui déclencha ce tableau fut la restauration passionnée, de la maison de la Reine Béragère, dans la vieille ville du Mans, par Le Président Adolphe Singher (voilà qui comblera d'aise nos collègues guides de la cité Plantagenêt, s'il ne le savait déjà).

Ce fût ensuite Gir (pour Charles Girard) influencé dit-on par les dessins de Lautrec qui réalisera les caricatures des mêmes personnages déjà cités.

Vint ensuite la gravure du vainqueur du Grand Prix de 1906, par Sevelinge, imité par Montaut dont la compagne Gamy immortalisera la victoire de la Théo Schneider au Grand Prix de 1912 et celle de Bablot en 1913. Une immense toile, conservée au service financier de l'ACO, commandée par l'ACO à Rabouin, peintre local, présente une scène du Grand Prix de 1906 (avec la voiture victorieuse, le tableau de chronométrage et les officiels) il est à noter la tenue des pilotes en peaux de bique alors même qu'il faisait 36° le jour du Grand Prix. La Défense Automobile et Sportive (créée par Georges Durand rappelons-le) commande en 1929/1930, au peintre sarthois Hervé Mathé, 3 toiles (le départ, la veille de course en centre-ville et la salle de presse) elles aussi devenues rares. Mathé a magnifiquement peint le décor de la course.

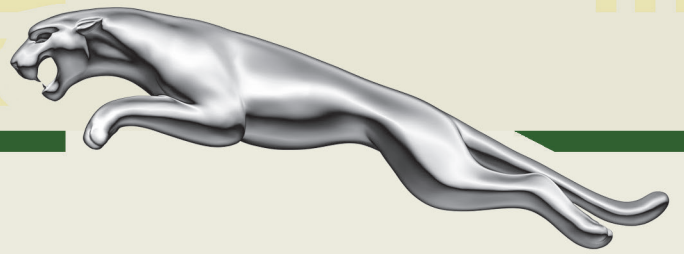
Puis ce sera le règne de Géo Ham (Georges Hamel le lavallois) qui s'attachera d'avantage aux voitures et aux faits de course.



En 1933 l'ACO commande au peintre Muller, la très grande toile qui figure dans le musée, représentant Georges Durand, perché sur le toit de sa voiture, à la sortie de la messe sur la place de Montmirail, promettant aux paysans massés devant lui « dans dix ans les voitures de course que vous verrez lors du Grand Prix, remplacerons vos chevaux pour faire vos labours et vos charrois », prémonitoire ou visionnaire, toujours est-il que la carriole visible sur le tableau est « remise » dans un coin. C'est à Etienne Bouton, historien local que l'on doit une partie des connaissances sur ce sujet. Depuis la guerre, nombreux sont les peintres à s'être intéressés aux 24 Heures du Mans, l'idée de la création d'un « cercle des peintres des 24 Heures » fait partie des réflexions de la commission patrimoine de l'ACO.

Hervé Guyomard





ILS NOUS ONT QUITTÉS

AU REVOIR CLAUDE

Claude Berthault nous a quittés le 31 janvier 2023 à l'âge de 92 ans.

Depuis trois ans, ses problèmes de santé l'avaient obligé à s'éloigner de nous.

Claude était un homme délicieux, très cultivé, et quelque peu...bavard, ce qui faisait partie de son charme, car avec lui vous ne pouviez pas vous ennuyer tellement il vous tenait en haleine par ses propos toujours intéressants. Un dîner à côté de Claude ne pouvait vous laisser indifférent.

Nous garderons de lui le souvenir d'un bon compagnon de route.

A l'Amicale depuis le 29/04/1989, avec Jacqueline sa fidèle épouse et coéquipière, ils étaient toujours enclins à rouler au volant de leur fidèle type «E», gris métal foncé.

Ils étaient toujours souriants, très élégants, indépendants, même sur le bord de la route au Liechtenstein où en panne, seuls sous le soleil, ils attendaient bien gentiment les mécanos.

Cette voiture dont le regretté Lucien Milliet disait toujours que c'était la seule type E. «short-nose» de France (Regardez les photos des petites annonces de vente, que J.P Merle nous a envoyé).

La dernière fois que j'ai eu Claude au téléphone il m'a dit avec humour :» tu vois Dominique nous ne pouvons plus venir aux rallyes car à nos deux nous avons 180 ans, tu t'imagines ce que cela fait dans la voiture !».

Cette phrase le définissait bien : humour et gentillesse.

AU REVOIR PATRICK

Patrick Papin nous a quittés le 13 février 2023 à l'âge de 75 ans.

Patrick était, avant tout, un immense passionné d'automobiles.

Il vivait et respirait automobile.

Un jour il m'a dit : «Dans la médecine j'ai choisi la Dordogne, car être médecin de campagne, me permettait de rouler beaucoup au volant de toutes sortes de voitures. Une nouvelle voiture par an, pour 60.000 km.

Notamment, pour travailler, Patrick a sillonné les routes de Dordogne, au volant de deux X.J.S-3.6. «Parfois dans les chemins de ferme cela touchait».

C'était un ancien de L'Amicale, ayant adhéré le 27/09/1993, (filleul de Claude Clérici), même s'il dut s'en éloigner quelques années, après des vicissitudes dans sa vie personnelle.

Il y a 5 ans, venant de Marseille, il était venu s'installer en Touraine, avait racheté trois Jaguar, dont deux anciennes, et avait réintégré l'Amicale.

Victime d'une longue maladie depuis deux ans, il s'est éteint, en Dordogne parmi ses enfants.

Ceux-ci ont déjà repris la flamme Jaguar en conservant les voitures.

Sois rassuré Patrick, elles vont continuer à bien rouler.

Dominique Baillard



AGENDA 2023 - 2024 - 2025

Rallye d'Automne 2023 : « Le Bourbonnais »

Du jeudi 21 septembre au dimanche 24 septembre 2023

Organisation : Françoise Neel et Christian Godard

Rallye de Printemps 2024 : « Le Cotentin »

Dates à définir : 4ème semaine d'avril

Organisation : Gérard Prévôt

Grand Raja 2024 : « Raja Scandinavia »

Du Samedi 1er juin au mardi 11 juin

Organisation : Véronique et Eric Vié

Rallye d'Automne 2024 : « Circuit des remparts Angoulême » et sa région

Dates à définir : en septembre pendant la manifestation sur le circuit des Remparts

Organisation : Vincent Delfosse et Geoffroy Rosembly

Rallye de Printemps 2025 : « A la découverte du Jura »

Dates à définir : en avril

Organisation : Jean-Pierre Rivière

Grand Raja 2025 : « Les 3B en Italie »

Dates et destination précises à suivre

Organisation : Dominique Baillard - Francis Bellanger - Xavier Blanchet

Rallye d'Automne 2025 : « Goodwood Revival »

Dates à définir : en septembre

Organisation : Christian Godard - Jean-Pierre Meuriot



« On ne peut pas s'empêcher de vieillir, mais on peut s'empêcher d'être vieux ! »

