

Secrétariat :
Téléphone : 0472566213
E-mail : ecurieduvaldor@gmail.com
Web site: www.ecurievaldor.be
Banque:
IBAN: BE46 7512 0701 7036
BIC: AXABBE22
Affiliation BEHVA: N° 223



NEWSLETTER

E.R. Ecurie du Val d'Or a.s.b.l. - Yvette Fontaine

EDITO

Juillet 2023

Bonjour à tous,

Le soleil radieux et les températures élevées depuis des semaines n'ont certainement pas ralenti les activités des valdoristes, jugez-en plutôt avec cette newsletter à nouveau bien fournie en retours sur les épreuves passées.

Nous attirons l'attention sur la confirmation de la date pour la prochaine balade du Mouflu : le 1^{er} octobre 2023 ! Au départ d'Achéne (près de Dinant) le parcours devrait vous emmener dans les Ardennes pour une pause à Gouvy et un final à Durbuy dans un lieu original ; vous trouverez les premières infos dans la section dédiée aux épreuves à suivre.

Il est toujours possible de commander les nouveaux vêtements EVO 2023, bon de commande en annexe.

Le 23 juillet prochain, notre membre Alain Centner organise un Cars & Coffee sur le parking du McDonalds de Waterloo, de 11h à 14h ; renseignements sur www.cars-coffee.be ou auprès d'Alain directement. Si le succès est au rendez-vous, l'expérience sera reconduite le 13 août, même endroit, même heure avec à 14h la possibilité de participer à une balade.

Il ne manque donc pas d'occasions de se retrouver pour échanger sur nos expériences et nos voitures !

A bientôt !

Michaël Demortier

INFOS IMPORTANTES

Prochaine réunion le mardi 4 juillet 2023 dès 19h

BAGNOLE BRASSERIE (Autoworld, place du Cinquanteaire)

Nos accords avec **La Brasserie Bagnole**, sous la gestion des Choux de Bruxelles, restent identiques :

Apéros payants à prendre au comptoir
Eaux et vins à table

Chaque mois, des nouvelles suggestions de plats à **25€**

Pour ce mardi 4 juillet 2023, la proposition du chef :

Américain, frites, salade

Pour le cas où vous aimeriez un dessert toujours à **5€** (non-obligatoire) :
DameBlanche

Merci de confirmer votre présence pour au plus tard le 30 juin 2023

A chaque réunion, **les membres EVO inscrits pourront se garer sur l'Esplanade du Cinquanteaire (après les arches !)** ; un code leur sera fourni ; **accès via l'Avenue des Nerviens.**

Website

Toutes les photos que nous ne mettons pas dans le news seront disponibles sur notre site www.ecurievaldor.be

ANNIVERSAIRES

Nos membres à fêter en ce mois de juillet 2023 :

01-Jul BRION Alain
02-Jul BOUILLON Didier
06-Jul FAUTRE Luc
07-Jul LAURENSY Philippe
08-Jul VAN EYLL Etienne
11-Jul MALHERBE Patrick
16-Jul WAUCAMPT Reginald
18-Jul HACARDIAUX William
19-Jul VANDAMME Michaël
20-Jul CENTNER Alain
20-Jul DEGIVES Alain
21-Jul DE CRAENE Marc
22-Jul VANDERZYPEN Arnaud
24-Jul BASCOURT Alain
25-Jul PIERSOEL Fabrice



AGENDA EVO 2023

23 juillet 2023 : Cars & Coffee (Alain Centner) - Parking du McDo de Waterloo

10 septembre 2023 : Ronde Wapi (Benoît Stéphenne)

16 septembre 2023 Les Routes des Frontières (Daniel Pigeolet)

1er octobre 2023 : la Balade du Mouflu (Pierre Leburton)

5 Novembre 2023 : JoyrideEVO d'Automne : 2e formule 2023« light »

Pas de Rallye-Vacances EVO mais nous faisons la promotion d'organisations Valdoristes à comités réduits privilégiant la convivialité des petits groupes. Plusieurs possibilités et organisations existent ; nous en ferons ici la promotion.

RETOURS SUR LES EVENEMENTS PASSES

10ème Hardenne Tour 28/05/2023

Il faudra déposer le nom "Hardenne Tour" c'était vraiment exceptionnel, si la Famille Hardenne n'est pas responsable du climat, elle est bien responsable d'un parcours magnifique, des points de chutes accueillants, d'un road-book précis, d'une équipe et d'une ambiance sympa, tout cela prouvé par l'affluence de concurrents !

Même les routes étaient en bon état ce qui est de plus en plus difficile à trouver dans notre pays !

Egalement satisfait de nos « mauvais » résultats face aux "ténors", 1 seul CP pas vu, évidemment la carte du zoning pas bien réalisée, la fatigue ou le "grand" âge peut-être ?

Merci à toute la Famille et Equipers en espérant qu'ils n'ont pas pris des coups de soleil en nous attendant sur le bord des routes ? Flower Power reviendra !

J'oubliais, félicitations pour le courageux coefficient d'ancienneté appliqué, les "vieilles" sont enfin remisent à l'honneur !

Sans oublier l'attention que la pilote a spécialement apprécié ; la distribution d'œufs en chocolat aux CPH !

Rendez-vous est pris pour le Critérium de la Semois du 16 juillet prochain.

Classements

56 voitures en Randonneurs et Initiés.

Marathon « Soft »

1^{er} Bernard et Arnaud Verstraete sur la Toyota MR 2 de 1991

6^{ème} Nathalie Hertogs et Christian Van den Eynde sur la Cox Floxer Power de 1972

Christian VdE.



Rétro-Mobile expo statique de Villers-la-Ville 04/06/2023



« Salon des moyens de transport anciens »

C'est dans un cadre unique et une ambiance conviviale que l'Abbaye de Villers accueille pour la 7^{ème} fois des oldtimers. Voitures, motos et tracteurs se côtoient et rivalisent de charme, de maîtrise et d'élégance.

Un rassemblement de belles mécaniques et de machines à remonter le temps L'abbaye de Villers propose aux amateurs et propriétaires de véhicules anciens qui affichent 30 ans et plus au compteur, une vitrine de 200 ancêtres de collection et d'exception, de toutes marques. Des démonstrations mettent en avant l'histoire vrombissante de la mécanique et l'évolution effrénée du secteur des deux et des quatre roues.

Tout au long de la journée... des démonstrations diverses (présentation des tracteurs, démo d'attelages, restauration de voitures...) »



Le salon Rétro Mobile, magnifique remontée dans le temps dans un lieu d'exception.

Christian VdE

3^{ème} ENTRELAC 09-10-11/06/2023

Magnifique plaine de jeux dans les Jura Français et suisse, bien qu'un peu humide ce week-end !

Nous avons passé un excellent w-e en compagnie de l'organisation sympathique de Jean-Claude Peugeot et de son équipe.

Peu de concurrents au départ par rapport aux 1^{ères} éditions, tout bénéfique pour la convivialité français-suisse-belges !

2 équipages EVO, Robert Laboureur - Laurence Bonnert, auteurs d'une très belle 1^{ère} étape et William Linthoud - Christian VdE.

Présence remarquable de nos « Pompongirls » venues nous encourager au départ de Talloires en bordure du lac d'Annecy vendredi et à l'arrivée au Domaine de Divonne-les-Bains dimanche midi !

Exemplaires les explications d'après rallye avec photos à l'appui, peu d'organiseurs répondent aussi vite et aussi précisément !

Méa culpa, pas d'erreurs dans le fameux fléché allemand, bien que son démarrage fut laborieux, la 3^{ème} étape fût « chaude » !



Mot de l'organisateur

« Cher Christian,

D'abord sache que j'adore les Belges pour leur capacité à se passionner pour cet exercice de style qu'est le rallye de navigation. De plus, il est très motivant pour un organisateur de voir des équipages s'intéresser autant à ce type de navigation ce qui valorise le travail accompli.

Donc ceci étant dit je vais essayer de t'apporter le maximum d'éléments pour tenter de te convaincre qu'il n'y avait pas d'erreur dans le fléché allemand.

Toutefois je reste à l'écoute de ton retour quand tu auras examiné les pièces transmises.

Transmets toutes mes amitiés aux membres du team et aux pompongirls qui nous ont fait le plaisir d'être présentes au départ et à l'arrivée.

Veillez trouver ci-joint l'article presse transmis à NCR (News Classic Racing) dont vous trouverez les liens sur leur site.

<https://www.newsclassicracing.com/La-3e-e%CC%81dition-du-Rallye>

De nouvelles photos transmises aimablement par Christian Van den Eynde sont consultables sur

<http://www.rallyeentrelac.fr/> <http://www.rallyeentrelac.fr/>

*Bien cordialement,
Jean-Claude Peugeot »*

News Classic Racing du 16 juin 2023

« **Du 9 au 11 juin 2023** s'est déroulée la 3^{ème} édition du Rallye Touristique Historique de Navigation

ENTRELAC organisée par Peugeot Historic Organisation

Si pour les deux premières éditions le plateau réunissait entre 29 et 33 voitures, le **plateau 2023 se résumait à 11 voitures** au départ de la magnifique baie de Talloires et plus précisément du Cottage Bise un fameux 4* de la Famille Bise, maison de famille depuis 1931. Si le plateau était réduit, néanmoins **il était de qualité**. Une Triumph Italia de 59, une Lancia Aurélia B20S de 58, une Dino 2400 Spider, une Healey BJ8, une Porsche 911 2.4S de 72 sortie fraîchement de restauration, étaient bien présentes.

Pour les équipages si quelques uns étaient néophytes d'autres étaient bien rodés à cet exercice bien prisé par nos amis Belges. **La première étape longue de 150 Km** emmenait cette sympathique caravane de Talloires à Divonne- les-Bains par les belles petites routes du Genevois, pour s'installer au Domaine de Divonne camp de base du rallye. Pas moins de 11 CP jalonnaient ce tracé dont un certain nombre était là pour mystifier les participants. A ce petit jeu, c'est l'équipage Belge Robert Laboureur/Laurence Bonnert sur Porsche 911 qui remportait cette première manche, départagé de cinq autres équipages par le relevé kilométrique à effectuer à un point référencé noté sur le road book.

Après une première nuit salvatrice au Domaine, tout ce petit monde prenait la direction du Jura passant du Genevois au Jura par le très beau col de la Faucille pour dérouler la route non moins magnifique de la Route des Lacs. La Route des Lacs est un itinéraire balisé de 150 Km réalisé autour de 20 lacs jurassiens. Pour nos participants, c'était les lacs d'Antre, Etival, Bonlieu, Chalain, Chambly, Clairvaux, Ilay et le plus imposant de tous Vouglans qui étaient au programme.

A midi, halte d'une heure et demie au bord du lac de Clairvaux pour une pause méritée après avoir déjoué les pièges de l'organisateur. **Quelques 10 CP étaient à relever ... ou pas.**

L'entame de l'après-midi a permis de faire une bonne connaissance avec le lac de Vouglans et son imposant barrage avec sa centrale EDF. Nous avons pu constater avec regret, les dégâts commis par les incendies d'août 2022 où plus de 250 habitants avaient été déplacés. Le retour à notre camp de base s'est fait par le col de la Faucille ce qui a permis à nos participants de rouler ce col dans les deux sens dans la même journée. **13 CP étaient disséminés par l'organisateur pour rebattre les cartes à la fin de la 2ème étape.** A ce petit jeu c'est l'équipage venu d'Alsace JF & Daniele Acker sur Aurélia B20S qui l'emportait.

Pour la 3ème étape, les concurrents franchissaient pour la troisième fois le col de la Faucille pour se diriger vers les Rousses puis le canton de Vaud par la très belle région du Brassus avec ces manufactures horlogères de grand renom. Et là pas moins de 16 CP attendaient les équipages pour un final à la hauteur des attentes de chacun. Cette troisième étape voyait un équipage ancien vainqueur, Charles Boulanger / Caroline Colombar sur Austin mini devançant de 10 points Serge & Suzi Chabbeyeux-mêmes à égalité avec Agathe & Stéphane Dufour sur Alfa Romeo 1750 Spyder. Pour Agathe c'était un véritable exploit car toute nouvelle dans cette discipline.

Au final un résultat très serré car 10 points séparaient le 1er du 2ème à égalité avec le 3ème départagé donc par l'ancienneté des véhicules. Serge & Suzi Chabbey venus de Zurich (Triumph Italia de 59) remportaient donc cette 3ème édition devant Jean-François & Daniele Acker (Aurélia B20S de 58) et pour

clure le podium l'équipage Belge très expérimenté William Linthoud / Christian Van Den Eynde (Austin Healey BJ8).

Un buffet gargantuesque attendait nos 22 concurrents sur les terrasses du Domaine de Divonne avec des plats variés et savoureux. Pour clore cette 3ème édition, une remise de prix a permis de récompenser tous les équipages.

Rendez-vous est fixé les 7, 8 et 9 juin 2024 pour de nouvelles aventures ENTRELAC. »

Classement ;

3^{ème} William Linthoud- Christian Van den Eynde Austin Healey 3000 BJ8 1966

(2^{ème} ex-aequo aux points, 3^{ème} par l'âge de la voiture)

9^{ème} Robert Laboureur - Laurence Bonnert Porsche 911 cabrio 1988

Christian VdE.

3ème Ladies Challenge 18/06/2023 Gentlemen Trophy

Présentation ; « Ladies Challenge 2023 : un parcours bucolique pour une organisation unique.

En choisissant les routes des vallées de l'Amblève, de l'Aisne et de la Lienne, l'équipe de Sports and Cars a assuré aux participantes du Ladies Challenge et de son pendant masculin, le Gentlemen Trophy, un parcours bucolique à souhait où les paysages insolites succèdent aux panoramas dignes d'un tableau de Van Gogh. Un ravissement pour les yeux, du plaisir pour les pilotes, la preuve que le surnom de « Plat pays » ne colle absolument pas avec la réalité du relief ardennais. Unique, l'organisation de Sports and Cars l'est aussi dans son déroulement en proposant le long de l'itinéraire différents challenges mettant en exergue les qualités des membres de l'équipage et leur complémentarité. C'est ainsi qu'à partir d'un road-book en fléché métré orienté, les participantes et participants seront confrontés à un test distance-freinage, un slalom, deux petits Regularity Test, trois carrousels (parcours en fléché orienté métré ou non) et une lecture de carte simple au 1/25.000^{ème}. Des challenges accessibles au plus grand nombre, ne présentant aucune difficulté notoire mais nécessitant une attention soutenue de la part des navigatrices et de leur pilote. Cette année, pour rester dans l'esprit de ce que nous décrivions dans notre dernière news au sujet du fantastique combat que fut le championnat du monde des rallyes 1982, aucun coefficient à discrimination positive ne sera appliqué aux équipages 100% féminins. De quoi permettre au binôme féminin qui s'imposerait de parodier Michèle Mouton au Rallye du Portugal 1982 « Y a-t-il une coupe pour le premier homme ? ». Rappelons cependant qu'indépendamment du classement général, le Ladies Challenge sera LA récompense attribuée aux meilleures représentantes de la gente féminine.

Il est à souligner également que le Ladies Challenge est une journée all-in durant laquelle l'équipe de Sports and Cars s'occupe de tout pour vous. Après un accueil café à l'Abbaye de Stavelot, la pause dinatoire aura lieu au Café Carré où le truculent Yannick Bodson, patron du célèbre établissement et l'un des meilleurs pilotes de rallye et de course de côte des décennies précédentes, vous accueillera en racontant, peut-être, une de ses nombreuses aventures. Ambiance garantie Il faudra néanmoins se reconcentrer rapidement pour un parcours longeant l'Aisne

et ses villages aux multiples ruelles, avant de tutoyer le sommet de la principale région wallonne et de glisser vers l'Horecalienne à Lierneux pour un apéritif où les anecdotes seront légions. Le repas de clôture sera l'œuvre de José Michel, traiteur renommé dans la région des salaisons. Une seule catégorie, Road-book en fléché métré orienté avec de nombreuses indications pour le parcours de la balade. Tests d'adresse et de navigation simple : fléché orienté et petites cartes tracées linéairement au 1/25.000e. »

Compte rendu ; « *C'est de la prestigieuse cour de l'Abbaye de Stavelot que ce sont élancés les équipages du Ladies Challenge et de son pendant masculin, le Gentlemen Trophy, pour une journée placée sous le signe de la convivialité sportive. Sous l'arche séculaire passèrent notamment les Alpine A110, Lotus Elise, ou encore Porsche 911 GT3, accompagnées de Lancia Delta Integrale, Honda S2000, VW Golf Gti, sans oublier une Cox de 1973 ou la petite 2CV qui n'a pas démerité. Impossible de les citer toutes, modernes, oldtimers, youngtimers composant le plateau éclectique des véhicules engagés.*

Le ton fut donné rapidement, après quelques kilomètres avec le Test Distance Freinage, brillamment remporté par José Michel et sa navigatrice Anne-Lise Leloup qui se sont arrêtés à 2cm seulement du repère. Un premier carrousel (parcours en fléché non métré où des contrôles de passage doivent être relevés) et un « regularity test » amenèrent les équipages dans le zoning de Harzé où les attendait un slalom quelque peu complexe. La concentration fut certainement maximale dans l'habitable de l'Audi d'Alexandre Gossuin et Quentin Brach au vu de l'excellent résultat de leur prestation qui leur permit de remporter ce challenge.

Après une pause dinatoire sur la terrasse du Café Carré à Bomal où les discussions allaient déjà bon train, Ladies et Gentlemen empruntèrent la vallée de l'Aisne pour se confronter, de carrousels en « regularity test » aux redoutables - et redoutés - villages de Heyd et de Mormont. Il restait ensuite une dernière épreuve en cette chaude journée estivale : une carte au 1/25.000ème qui permettait à tout ce petit monde de rallier Jevigné et la salle de l'Horecalienne où un apéritif et un repas de clôture bien mérités les attendaient. De quoi clôturer en beauté cet événement festif et sportif, d'ores et déjà unanimement plébiscité pour 2024. »

Classement Général Ladies Challenge

5^{ème} Anthony Beckers - Catherine Van Wallendael Mazda MX5 2006

6^{ème} Catherine - Alain Centner Mercedes 200 1992

7^{ème} Christian Van den Eynde - Claude Brecht Golf Gti 1979

Classement Gentlemen Trophy

2^{ème} Christian Van den Eynde - Claude Brecht Golf Gti 1979

Christian VdE



8ème RoudeLéiwClassic 23/06/2023

Dépayement total à 200km de Bruxelles dans le nord du Luxembourg par les décors et la qualité du réseau.

Le 8^{ème} « Lion Rouge Classique » était centré sur Clervaux, village encaissé dans la vallée de la Clerve.

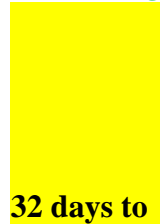
Clervaux est une bourgade pittoresque fort fréquentée par les touristes. Son territoire est intégré dans le parc naturel de l'Our.

Nous n'avons pu éviter les nombreux pièges tendus ce qui nous pénalise d'une quinzaine de CP mais l'adversité a fait encore moins bience qui nous vaut une très honorable 2^{ème} place dans la catégorie Touring !



Présentation du rallye ci-dessous, toujours très colorée ;

Bonjour, Hello, Guten Tag



Invitation 8ème „Roude-Léiw-Classic“ 2023

Vendredi, le 23/06/2023 **Fête Nationale** *Luxembourgeoise*
Roude-Léiw-Classic



Actual Startlist-Invitation-Inscription



www.Roude-Leiw-Classic.lu
“Rally-Program“

9:01

PARC HOUSEN



12, Parc L-9836 Hosingen

Inscription-Documents + „Café-Croissant-Jus“

9:45 **Last Minute Briefing**

10:01 Start RLC



12:50 LUNCH-TIME



Careme

15:31

Camping
Bistro **Bissen**



Finish: 17:31

PARC HOUSEN

18:15 Restaurant

Sporting Greats

jps

Classement Touring

2ème Christian Van den Eynde - Alain Centner

Porsche 924S 1986

Prochaine sortie dans les cantons de l'est le 30 juillet à l'Eifel ArdennenKlassikvoir
site <http://www.eurorallye.eu/>

PRESENTATION EVENEMENTS FUTURS



Dimanche 10 septembre 2023

Parcours de navigation et d'orientation

Catégorie Navigation

Road-book composé de différents types de fléchés, différents types de cartes,

notes littéraires, ...

Catégorie Découverte

Road-book composé de fléchés et cartes tracées avec indications complémentaires.

Parcours

+/- 200 km en deux sections(100% asphalte, pas de terre)

Départ et arrivée:

« Chaudron des Légendes » Guinaumont, 75 à Ellezelles (Hainaut)

Programme

- 8h00: Accueil et petit déjeuner
- 8h45: Briefing
- 9h00: Départ de la 1^{ière} voiture
- 12h30: Regroup et repas de midi
- 15h30: Pause gourmande
- 18h: Arrivée et repas
- 18h30: Proclamation des résultats

PAF:120 € par voiture (2 personnes).

Ce prix comprend: déjeuner, repas de midi, pause gourmande, repas du soir, road book, plaques rallyes, autocollants souvenirs, trophées, ...

www.ronde-wapi.be - info@ronde-wapi.be
réservation obligatoire avant le 1^{er} septembre 2023



ATTENTION CHANGEMENT DE DATE : 17 SEPTEMBRE 2023

Pour 2023, nous maintenons la même formule, qui a beaucoup plu les deux dernières années :

- une balade au roadbook en boule-flèche basique contenant de nombreuses indications, sans aucune difficulté de navigation.

Un classement avec remise de trophées sera établi pour les équipages qui le souhaitent, rien d'obligatoire donc.

- une catégorie "Navigation" qui fera appel à plus de techniques de navigation et destinée aux équipages plus aguerris.

Le parcours aura de quoi vous étonner, puisque nous partirons de Beauraing vers les routes de grande qualité à cheval sur la frontière franco-belge, une pause au musée du train à Treignes pour revenir à Beauraing où un repas chaud vous sera servi.

Dernière précision importante, nous ne pouvons accepter que 50 équipages.

Infos sur Facebook [Car Events France](#) ou car.events@hotmail.com

A vos claviers rapidement.

Daniel Pigeolet : 0032 495 21.56.57



RALLYE du 23 SEPTEMBRE 2023 - SAVE THE DATE !!!

A vos agendas, dès à présent « Save the Date » !


Très prochainement, vous recevrez toutes les modalités pour vous y inscrire ainsi que pour sponsoriser ce belle évènement pour nos œuvres.

D'avance merci pour votre participation et générosité.

Le Lions Club Bruxelles Saint-Hubert organise son

GRAND RALLYE LE 23 SEPTEMBRE 2023




DE VILLAGE EN VILLAGE



RDV à 8h30
Espace Culturel Perez (Ch. Gistoux)
Petit déjeuner ensuite départ à 9h30
Remise de prix et dîner en soirée

INSCRIPTION AVANT LE 17 SEPTEMBRE
herve.thomas@immofox.be - 0475.24.81.25
Au profit du Pensionnat Henri Jaspar

RENSEIGNEMENTS



Mikaël ALLAR
0475/ 565.548

TOSCANA Classic 2023 du 17 au 23 septembre 2023



Chers Participants,

A l'aube de 2023, Diane, Robert, Pierre et toute l'équipe SEASUNRALLY vous souhaitons santé et bonheur partagés avec ceux qui vous sont chers.

Que cette année vous soit riche de satisfactions personnelles. Que votre route soit balisée de rencontres et voyages magnifiques.

Que cette nouvelle année vous apporte la réussite, la santé et pourquoi pas la découverte de la 'Dolce Vita' en Toscane ?

En un mot, que le bonheur soit au rendez-vous dans vos cœurs et dans ceux de vos proches. Joyeux Noël !

Rendez vous sur notre site www.seasunrally.com pour découvrir le fabuleux parcours du TOSCANA Classic 2023 qui se déroulera du 17 au 23 septembre prochain.

Avis aux amateurs, les inscriptions sont ouvertes !

17 to 23 SEPTEMBER 2023

SAVE THE DATE!

Envie d'avoir une idée de ce qui vous attend ?

Regardez:

<https://youtu.be/9hPOig2yHBc>



Voici un peu de nouvelles de notre rallye de septembre 2023 « TOSCANA CLASSIC 2023 »

NEWS LETTER 1 - 04/2023 - NEWS LETTER 1 - 04/2023 - NEWS LETTER 117 to 23 September 2023 Chers Participants, Le printemps est là et avec lui le plaisir de rouler en voiture ancienne sur les petites routes ensoleillées ! 35 équipages sont déjà inscrits à notre rallye TOSCANA Classic 2023. Si vous voulez vous plonger avec nous dans la 'Dolce Vita' à l'italienne, il ne restera donc plus qu'une vingtaine de places disponibles. La préparation du parcours se déroule bien et le brouillon du Road Book vous permettra de découvrir les paysages les plus spectaculaires de la Toscane. Pour ceux qui souhaitent nous rejoindre, ne tardez pas A bientôt,

Diane, Pierre, Robert et toute l'équipe,

Pierre Barré

pierre@seasunrally.com

Pajot Road Trip 23/09/2023 organisation Erik AGNEESENS T.V.V.G-SPORT PAJOTTENLAND

Un tour auto en bol-flèche avec de nombreuses informations telles que tous les noms de rues et toutes les distances intermédiaires, sans classement !

Une randonnée d'orientation en 2 boucles avec deux catégories, Touring et confirmés. Avec classement !

Ouvert aux voitures anciennes et récentes en ordre d'assurance et de CT. L'équipage sera composé de 2 personnes, un pilote et un copilote.

La participation à la journée est de 45 €, le paiement fera office de votre participation ainsi que votre numéro de départ.

Les techniques seront les suivantes.

Touring :

Boule-flèche. (Droit ou orienté avec ou sans métrage).

Note littéraire.

Ligne tracée 1/25 000

Confirmés :

Idem Touring plus...

Fléché Allemand.

Note littéraire.

Ligne tracée 1/25 000

Timing :

23/09/2023.

07h30 accueil (administratif suivi du briefing)

9h01 départ boucle 1.

13h31 (environ) départ boucle 2.

18h30 (environ) remise des prix.

INFO et Inscription 0479/637335 - gpajotroad23@telenet.be

XIVe Balade du Mouflu- 1/10/2023



Timing :

8h45 Accueil petit déjeuner Chez Trucks MPH, Chemin du Bois
Aux Mouches à 5590 Achêne

9h45 Départ pour le Namurois et la province du Luxembourg.
Apéro sur le parcours à Gouvy.

15h30 Arrivée vers 15h30 pour un BBQ à la chapelle de Warre
Tohogne à 6941 Durbuy

PAF : 120 € par voiture (pilote et copilote)

Inscription : compte BE46 7512 0701 7036 au nom de Ecurie Val d'Or

Communication: Mouflu + nom(s)

Paiement vaut inscription au plus tard pour le 15 septembre 2023

60 voitures maximum

Contact: Yvette Fontaine 0475 420 180

Mail : ecurieduvaldor@gmail.com

16ème TOUR de BOURGOGNE à l'Ancienne 21-22/10/2023

Après l'édition 2019 où 10 équipages EVO étaient présents, le Tour de Bourgogne revient cette année !

N'hésitez pas la région est magnifique et l'ambiance toujours très bonne.

En attachement le flyer et le bulletin d'inscription.

Christian VdE.

« *Bonjour ,*

Nous refaisons le rallye pour la 16^{ème} année.

Après plus de 30 rallyes de régularité, vous nous connaissez bien.

Nous savons qu'il est assez difficile de relancer un rallye qui s'est arrêté pendant deux ans. L'an passé nous avons essayé de le faire en une seule journée. Nous avons constaté que cela ne vous avait pas plus du tout alors, cette année deux jours...c'est reparti.

Nous limitons à 35 le nombre d'automobiles anciennes (avant 1993).

Nous comptons sur une réponse très rapide de votre part.

IL SE FERA à PARTIR DE BEAUNE,

Chez notre partenaire principal : L'IBIS FERME AUX VINS.

Vous activerez votre réservation de chambre directement en téléphonant à Alexandra au 03 80 22 46 75

à tout bientôt le plaisir de se revoir en Bourgogne

Jeanclaude FRIONNET »

ANECDOTES ET HISTOIRES POUR BAGNOLARDS

Par Jean Villers



Ce samedi 11 juin 1955 reste gravé en chiffres de fer et de feu dans la mémoire du sport auto. Ce jour-là mon père a tout juste 22 ans. Hors de question de se laisser distraire ; les examens de quatrième polytechnique sont dans le viseur et s'il reste du temps, le travail ne manque pas sur la petite ferme. Mes grands-parents ne sont pas bien riches.

Qu'a-t-il su du drame qui se jouait au cœur de la course, au cœur de ce qui était aussi une grande fête réunissant 300.000 personnes, là-bas en début de soirée dans la lointaine Sarthe.

Le sport est un vecteur qui place ses acteurs et ses hauts lieux sur la carte du monde et est également un reflet de l'époque et de la société dans laquelle il évolue. Alors que l'été 1955 s'annonce, le sport automobile est encore dans un âge épique, porté par des hérauts aux destins romantiques et incertains. Si le monde s'est relevé des ruines de la guerre, il n'en demeure pas moins empreint de souvenirs, stigmates et rancœurs. On a pardonné à l'Italie de s'être tournée in extremis du bon côté mais ce qui vient d'Allemagne reste « du boche » avant toute autre considération. Dans l'esprit de Mike Hawthorn qui pilote pour Jaguar, le duel qui s'annonce contre Mercedes a des relents de bataille d'Angleterre sur la terre de France. L'écurie officielle Jaguar est exclusivement britannique. Il est remarquable de constater à l'inverse la composition très cosmopolite des équipages Mercedes, répartis entre un Argentin, un Anglais, un Américain et deux français pour un seul allemand. Ce préambule n'est pas anodin ; à l'instar du chœur antique, cet « air du temps » expose les ingrédients de la tragédie qui s'avance. La tragédie opère selon une mécanique aléatoire, voire improbable qui entraîne soudain tous les éléments pris dans ce huis clos dans un enchaînement inexorable et fatal.

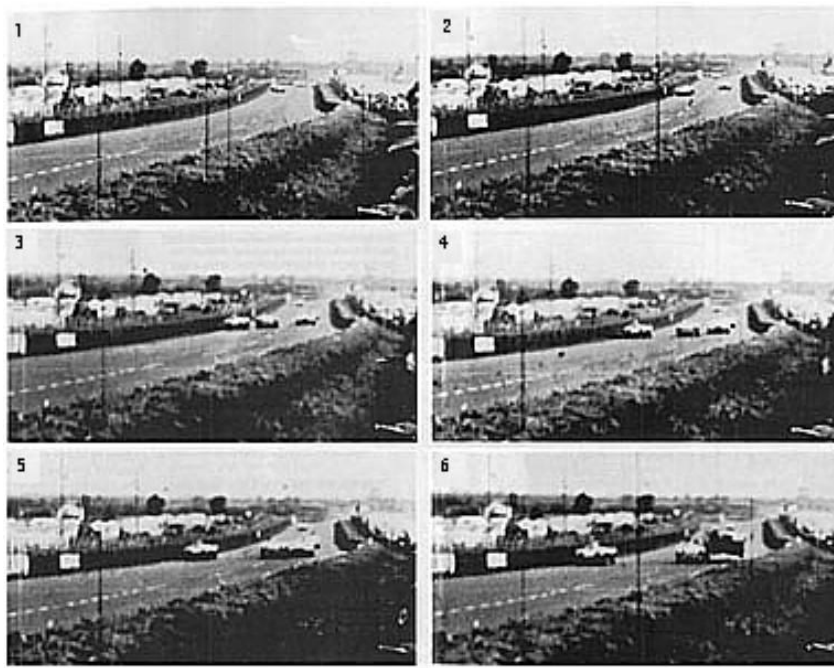
Cet « air du temps », Christopher Hilton le décrit comme le temps de l'innocence. Mais innocence n'est pas inconscience. La notion d'innocence conceptualise le fait qu'il est généralement admis que le danger est consubstantiel de la course et peut-être même en fait le sel. On sent chez certains anciens une pointe de mépris pour la course devenue si sûre et encadrée avec pace cars et neutralisations. La conscience consiste à s'appliquer concrètement à tenter de minimiser le danger. C'est dans cet état d'esprit que le site du circuit, qui a subi de lourds bombardements alliés à cause de la proximité d'objectifs sensibles, sera reconstruit en intégrant tout un nombre de mesures qui le faisaient passer pour un des théâtres de compétition les plus sûrs de l'époque lorsqu'il fut inauguré pour la course de 1949. Malgré tout Alfred Neubauer s'était alarmé de l'étroitesse de la piste au niveau des box de ravitaillement. Il était malaisé de panneauter les pilotes par-dessus les voitures immobilisées dans un essaim de mécaniciens au bord de la piste. La notion de Pit-Lane était alors totalement inconnue.



Les secondes glissent indifférentes au cadran des horloges en une fuite sans hâte. Il y a quelque chose de trompeur dans cette douce monotonie qui nous rend ces infimes fractions de temps indistinctes. La ronde avait pris des allures infernales, surtout depuis que Fangio avait comblé le retard initial causé par le levier de vitesses qui s'est fourré dans la jambe de son pantalon lorsqu'il avait sauté à bord de sa

300SLR. Même Castellotti au volant de la surpuissante Ferrari 4,4L avait dû rendre les armes et naviguait à une minute de nos duellistes qui négligeaient toute notion d'endurance depuis qu'ils avaient engagé le combat. Le bouledogue anglais et l'as argentin se rendaient coup pour coup, faisant tomber le record établi aux essais par la Ferrari en 4'14''1 jusqu'à ce que le pilote Jaguar le fixe à 4'06''6, juste sous les 197Km/h. Cette passe d'armes était d'autant plus insensée que tous les protagonistes étaient bien conscients que Ivor Bueb qui allait bientôt relayer Hawthorn n'avait aucune chance de soutenir la cadence de Stirling Moss qui partageait la Mercedes de Fangio. Mais pour rien au monde Hawthorn n'aurait laissé la silhouette argentée le devancer et s'enfuir. Ironiquement il trouvera la mort dans une circonstance similaire, s'acharnant en vain sous la pluie au volant de sa MKII à la poursuite de la 300SL de Rob Walker, sur une simple route ouverte d'Angleterre, avec pour seul enjeu ce satané orgueil.

Puis survient cette seconde, cet instant précis, le point de bascule qui va distinguer à jamais le monde d'avant du monde d'après. La pendule Hardyan va incessamment indiquer 18H28. Hawthorn est pointé sur la ligne de chronométrage à 2H27'51''5, Lance Macklin à 2H27'51''9 et Pierre Levegh la franchit à 2H27'52''1. Rapportés sur la piste en tenant compte que l'Austin Healey roule à un bon 190Km/h et la Mercedes à environ 250Km/h, Hawthorn précède Macklin d'un gros 20m. tandis que Levegh se trouve à moins de 15m. de Macklin.



Hawthorn, qui a déjà négligé les appels à ravitailler au tour précédent, a débordé l'Austin Healey en amont du léger droit précédant les stands à 250 ou 260Km/h, s'est rabattu franchement et sollicite brutalement (c'est le terme qui revient dans plusieurs dépositions) les puissants disques Dunlop de la type D pour venir s'immobiliser au pied de son stand n°6 (qu'il manquera largement). Macklin (qui

niaera toujours catégoriquement que Hawthorn lui ait adressé le moindre signe l'avertissant de sa manœuvre) se trouve pris au piège. Soit il vient s'encaster dans l'arrière de la voiture de son compatriote qui lutte pour la première place, soit il tente une manœuvre d'évitement désespérée. Souvent on se jette d'un péril dans un autre plus grand : il se décale vivement sur sa gauche tout en freinant à mort. Levegh, qui déboule logiquement à gauche de la piste, voit sa trajectoire soudain bloquée sans un instant pour réagir. Vous avez tous vu et revu les effarantes images filmées de la SLR qui escalade l'arrière de l'Austin Healey faisant office de tremplin. Vous connaissez la suite, l'incendie de la carcasse, le train avant et le moteur qui se détachent à l'impact du talus et foncent achever les œuvres de la mort dans un parterre de spectateurs atterrés. Nous ne reviendrons pas sur les 82 morts et les innombrables blessés. Images et chiffres se passent de commentaires.



Plongeons-nous plutôt brièvement dans l'après immédiat. Les émotions se déchaînent. La presse multiplie les éditions spéciales, nourrissant les spéculations et rapidement on en vient à confronter des points de vues partiels alimentés par des informations partielles, à la recherche de responsables et de coupables désignés à tour de rôle à la vindicte générale : en vrac, les organisateurs, le circuit, les pilotes, les voitures, la vitesse et bientôt le sport tout entier. Chacun s'improvise procureur et juge tout à la fois. La polémique s'enflamme concernant la décision de laisser poursuivre la course « parce qu'on n'interrompt pas une épreuve tant que le

passage des concurrents reste possible ». Rétrospectivement, s'il nous faut mettre ce type de raisonnement sévèrement en doute, il est vrai que la continuation de l'épreuve a permis de maintenir naturellement le public dans les enceintes et d'ainsi garder routes et accès libres pour les secours. Au niveau des concurrents, ce sont les réactions extrêmes des protagonistes, Hawthorn dévasté et en proie aux sentiments les plus sombres, s'accusant d'avoir provoqué cette effroyable catastrophe selon le témoignage de Rob Walker que semble confirmer Bueb. Et aussi la réaction d'emportement de Lance Macklin qui hurle à la face d'Hawthorn qu'il a bien failli le tuer. Dans le clan Mercedes, une conférence téléphonique entre les responsables sur place et le grand patron à Unterturckheim conduit tard dans la nuit à la décision mûrement assumée et largement saluée de renoncer à la victoire qui se dessinait, en signe de respect pour les victimes. Emotion contrôlée.

Le temps d'après, un peu plus apaisé, est surtout celui de l'enquête, avec dépositions, relevés, contrôles, mesures et films. Il apparaît que certains témoignages ont été manifestement fabriqués, rapportant une vision ferme et définitive en vue de se disculper. Il ressort néanmoins que tous des récits de bonne foi ne se corroborent pas complètement, reflétant en cela toutes les nuances liées à l'émotion, au raisonnement individuel, ou encore à l'endroit exact d'où la scène a été observée. Je vous assure que c'est édifiant et vous prévient contre les jugements hâtifs. Au vu de



l'ampleur du drame il était sans doute impossible de faire porter toutes les responsabilités sur les épaules d'un seul. le prononcé des attendus du juge d'instruction Ralincourt stipule « qu'il n'y a pas de charges suffisantes contre quiconque d'avoir (...) par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, involontairement commis des homicides (...) Déclarons qu'il n'y a pas lieu à suivre (...) contre quiconque. » Comme Paul Frère le résume très sagement, « l'enquête a défini la chronologie des événements qui conduisent à l'accident, mais le problème de la responsabilité des pilotes ne peut être résolu ». Songeant qu'il avait été pressenti pour le volant de la SLR (finalement il a fait équipe avec Peter Collins, terminant second au volant d'une Aston Martin DB3S) il a eu cette réflexion étonnante et pourtant d'une logique imparable : l'accident ne se serait pas produit s'il avait été au volant à la place de Levegh parce qu'étant un conducteur différent il est statistiquement impensable qu'il se fût trouvé à la même position à l'instant précis. Changez un des éléments clés de la tragédie et elle ne se produira pas. On entend malgré tout encore mettre en cause la capacité de Levegh à piloter une voiture aussi avancée et rapide ou placer toute la responsabilité sur Hawthorn, OR : « attendu qu'il n'a pas été possible d'établir qu'il y ait eu faute de conduite ou de pilotage » , de spéculer sur la présence d'additifs dans le carburant de la SLR, de mettre en cause les matériaux utilisés dans sa construction, OR : « attendu que ni la structure ni les éléments constitutifs de la Mercedes N°20 ne peuvent être incriminés » , d'évoquer le circuit réputé l'un des plus sûrs de son temps ou les organisateurs, OR : « ayant constaté que l'organisation matérielle du circuit, les mesures de protection du public et de sécurité (...) étaient conformes aux règlements en vigueur « .

Naturellement on frémit à ce dernier énoncé. Il faut se rendre à l'évidence : on n'en fait jamais trop ni peut-être assez en matière de sécurité mais c'était ce qui se faisait au mieux à l'époque. Aussi le temps d'après est-il celui de la réflexion, de la décision et de l'action. Des décisions à l'emporte-pièce, prises dans l'excès d'émotion, telle que la suspension des courses automobiles en France jusqu'à fin 1955 (en Suisse ce fut une décision définitive). De manière bien plus conséquente, sur place ça se traduit par la refonte totale de la zone de l'accident. Les box sont démolis et les nouveaux stands reculés de 7m, ce qui a pour effet de gommer la légère courbe en amont. Le lit de la piste sera descendu de 5 à 6m par excavation et la zone réservée au public, désormais en surplomb sera reculée de 8m avec



création d'une berme et d'un talus. Pour en rendre l'entrée plus fluide, le rayon de la courbe Dunlop a été augmenté de 300m à 500m.

Retournons une dernière fois dans le temps d'avant, « le temps de l'innocence », celui où Pierre Levegh (alias Pierre Bouillin) vivait. Cet amateur éclairé, fort de plusieurs participations était devenu une figure fort populaire depuis qu'il avait failli l'emporter en 1952. Dans ce cas précis, il faut également invoquer le péché d'orgueil qui lui a arraché du front les lauriers qu'il était si près de ceindre. À refuser de céder temporairement le volant de la lourde Talbot Lago 4,5l (pour faire encore mieux que Louis Rosier qui n'avait laissé que les miettes à son coéquipier de fils lors de la victoire en 1950), il est probable que l'extrême



épuisement lui fit commettre une erreur fatale à la mécanique, ouvrant la voie royale à un doublé inespéré pour les Mercedes 300SL. Neubauer saurait s'en souvenir pour le plus grand bonheur de Levegh qui se voyait ainsi confier à l'aube de ses 50 ans le volant d'une voiture favorite. Je tenais vraiment à plaider en mémoire de cet honorable monsieur dont on a trop souvent mis en question les compétences au volant d'une des voitures les plus avancées de son temps. Il est vrai que la mort oppose aux contempteurs posthumes un silence bien commode. Surtout ce serait méconnaître

gravement Neubauer. Au reste, les faits parlent d'eux-mêmes : de nombreux tours sous les 4'20'' témoignent de sa bonne vitesse dans le respect des consignes de l'écurie. Au moment de l'accident il évoluait en sixième position dans le sillage de son compagnon d'écurie Karl Kling, n'étant devancé que par des pilotes de grand-prix confirmés. L'enquête a démontré si besoin était que les circonstances ne lui ont laissé aucune chance, tout juste le temps d'un ultime geste, un réflexe d'impuissance, lever la main à l'adresse de Fangio qui suivait, mais un réflexe salvateur comme l'a toujours soutenu l'argentin.

Ce même Fangio confiait au journaliste Gustave Rouy du Maine Libre « que cet accident sans précédent ne peut être mis que sur le compte de la fatalité ». fatalité, le mot est lâché : il n'est que de revoir le terrible accident de McNish au volant d'une Audi, le 11 juin 2011 pour mesurer à quel point on a repoussé l'emprise de la fatalité, sans l'empêcher de rôder. Critiquant plus loin l'inadéquation croissante entre les infrastructures et les performances des voitures, Fangio concédait que pourtant au Mans « on ne saurait faire reproche aux organisateurs puisque nous ne trouvons nulle part ailleurs les mêmes protections. » Un peu comme lorsqu'on scrute les origines du monde, dans cette affaire on peut toujours chercher à dénouer les fils de la trame, en retracer le déroulement et même esquisser des parts de responsabilité. Mais quelque chose d'obscur qui résiste à l'analyse a bien dû être à la manœuvre. On sait comment ça s'est passé mais on continue d'ignorer pourquoi ce fut possible. Au lieu de chercher des coupables, il faut sans doute se dire que ces pilotes qui exerçaient leur métier, leur passion se sont devenus à leur corps défendant les instruments du destin.



ANNONCES

Ventouses

A vendre VENTOUSES, contact Michael Demortier (michael@demortier.com)
Pour fixer vos plaques rallyes, sans abîmer vos carrosseries, rien de tel que des petites ventouses. Un e-mail pour me commander votre quantité et je vous apporte cela lors de la prochaine réunion.

Tarif :

Qté	Prix	Qté	Prix
6	9,00 €	10	13,00 €
8	11,00 €	12	15,00 €

Badges émaillés « EVO »

A l'initiative de notre ami et membre Axel, le club met en vente 20 badges de calandre ou pare-chocs à fixer grâce à 2 tiges filetées en M4.

Le badge, d'une taille d'environ 10 cm est en acier avec logo émaillé... très belle qualité en série limitée !
Prix à la pièce : 65 EUR



Si vous êtes intéressés, n'hésitez à centraliser vos demandes chez Yvette.



la prochaine réunion si Axel est présent, ou bien lors de la prochaine réunion, lors du Repas Annuel.

Tout envoi par la poste sera à convenir mais il faudra certainement ajouter des frais de port (comptez +/- 10 EUR en Bpost Pack)

A vendre TripmasterBelmog 202 géotrip.jpg dernier essai

A vendre; TRIPMASTER



Peu utilisé, complet avec antenne GPS et support pour pare brise, installation facile; prix 300,- €, valeur à neuf 450,- €

ITEM DESCRIPTION

IR307V4 202 CLASSIC GEOTRIP BELMOG (=TERRATRIP)

Supplied with magnetic GPS antenna, no calibration and no installation of speed sensor needed when used on GPS antenna!

Total distance display up to 999.99 and interval up to 99.99

Speed

Calibrate for miles or km

5 Digit Calibration

GPS enabled +Two probe inputs

Two calibration numbers

Manually adjustable total distance display

Distance Fly for: fast adjustment of distance display

Count up and down facility

Split (freeze) function

Electronic memory back up

LED Display back lighting

Full numerical keypad

Optional remote display speed, interval distance

Auto calibrate to any set distance

Use GPS to calibrated probes.

For more than 20 years we represent TERRATRIP in the BENELUX. Feeding Terratrip with a lot of useful info from our rally experience we help to improve the instruments specially for our BELMOG CLASSIC RANGE to have the best and most accurate instruments for classic rallying.

Christian VdE

E-mail: christian.vandeneinde@gmail.com

Ligne EVO 2023

Voyez le catalogue en annexe de notre newsletter pour plus d'infos sur les caractéristiques des vêtements. EVO FASHION 2023 en annexe



C'EST PAS SERIEUX, HEIN DIS ! *Par Christian Van den Eynde*





