

JAGUAR

LE FAUVE

LETTRE D'INFORMATION DE L'AMICALE JAGUAR DE FRANCE

FÉVRIER 2023 - N°97



Sir William Lyons



SOMMAIRE

Sommaire.....	2
Editorial.....	3
Nouveaux stagiaires.....	4-5
La Champagne Autrement	6-11
La vraie histoire du champagne aux 24h du Mans	12-13
L'Écurie Jaguar en Écosse.....	14-16
Une histoire mécanique - La XJ13.....	17
Jaguar Type C Continuation 70-Edition.....	18-19
L'ACO et Georges Durand.....	20-21
Albert Lory - Ingénieur motoriste.....	22
Ces dames qui nous ont quittés.....	23
Agenda.....	24

CONTRIBUTEURS

Ont participé à ce numéro :

Jean-Paul CARPENTIER
Chantal CHEUVREUX
Vincent DELFOSSE
Christian GODARD
Hervé GUYOMARD

Correspondante LE FAUVE : Chantal CHEUVREUX

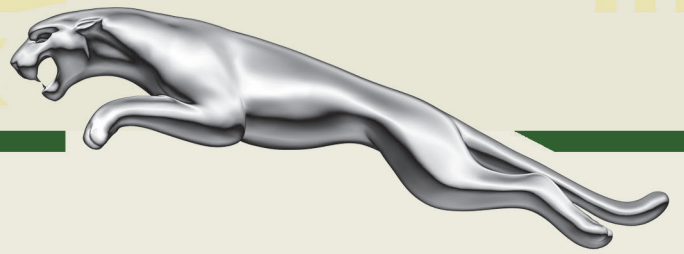
OURS

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

Chers Amis,

Avant toutes choses, **je vous souhaite une bonne et belle année 2023.**

Qu'elle vous apporte joie, santé et bonheur ainsi que beaucoup de plaisir au volant de vos Jaguar.

L'année 2023 devrait voir se concrétiser de nombreux projets sur lesquels le bureau a travaillé :

- la mise en place de relais locaux : n'hésitez pas à contacter vos responsables régionaux,
- la réactualisation du site internet et mise en ligne des roadbooks des années précédentes,
- l'organisation de nos rallyes pour vous aider avec un interlocuteur privilégié, Vincent,
- la mise en place d'une boîte à idées, souhaité par le bureau afin d'être à votre écoute.

Reste à poursuivre notre objectif de rajeunissement de nos membres et rien ne pourra se faire sans vous : Nous comptons sur vous tous, parrains et marraines, pour découvrir les pépites qui assureront notre avenir mais également pour les accompagner et les motiver pour que leur intégration se fasse dans les meilleures conditions possibles.

Les choses se présentent plutôt bien avec de nouveaux stagiaires fort sympathiques mais cette tâche reste une priorité.

Je ne pourrais conclure cet éditorial sans remercier les membres du bureau qui ont accepté de me suivre dans cette aventure et qui tout au long de l'année 2022 ont fait un travail remarquable.

Un grand merci également à tous ceux qui se sont impliqués dans l'organisation de nos rallyes.

Amicalement,

Christian GODARD



NOUVEAU STAGIAIRE : DIDIER MOUREU



DIDIER MOUREU ET PATRICIA

A l'Amicale depuis le 14/11/2022

Parrainé par Jean-Michel Lavaud et Eric Vié

Jaguar MK2 - 3.8 I et Coupé Jaguar TypeE

Jean-Michel me parlait depuis quelques années de l'Amicale Jaguar. L'occasion s'est présentée en Août 2022, quand, suite à son invitation, j'ai rencontré plusieurs Membres de l'Amicale, à savoir : Eric VIÉ, Michel LEMPIDAKIS et Lionel REQUILLART, lors de cette sortie de voitures anciennes dans notre belle région du Béarn.

Habitant Pau, je n'étais pas très loin de leur point de chute donc j'ai eu le plaisir de les rejoindre à Sainte-Engrâce pour déjeuner dans un restaurant très typique.



Nous avons poursuivi notre journée à travers les montagnes (malheureusement le brouillard s'était invité) pour finir à Salies de Béarn où nous avons partagé un bon dîner au restaurant du Golf.

Nous avons bien accroché réciproquement avec les 4 Membres de l'Amicale.

Quelques jours plus tard, Jean Michel me contacte et me dit : « Tu es mûr pour l'Amicale Jaguar ! ». Effectivement, j'étais mûr et donc j'ai fait acte de candidature !

La passion pour les anciennes était dans un coin de ma tête mais je n'avais pas le temps de m'y consacrer pleinement car professionnellement j'étais, comme Jean-Michel, concessionnaire Fiat, Alfa Roméo, Lancia. Les week-ends étaient bien remplis entre les courses automobiles, la montagne et la mer.

La course automobile en voiture moderne a été ma grande passion depuis 1972 jusqu'à 2019.

J'ai participé à différents rallyes tels que le Monté Carlo, le Tour de France Auto, le Trophée Andros et également des courses en circuit sur Porsche, Ferrari, Lamborghini et autres...

Impatient de rencontrer les autres Membres de l'Amicale pour partager de nombreux et chaleureux moments autour de nos passions communes.

Bien amicalement,

Didier





NOUVEAU STAGIAIRE : PHILIPPE PLOMION



À l'Amicale depuis le 14/11/2022

Parrainé par Xavier Cottet et Erwan Rolland

JAGUAR : XJS-C, XJR X350, et XKR série 2

Passionné de performance mécanique et d'automobiles, je suis entré progressivement dans l'univers JAGUAR par l'acquisition d'une XJR X350 en 2020, puis d'une XKR série 2 en 2021, et enfin par l'arrivée de la XJS-C que Xavier COTTET m'a fait découvrir au printemps 2022.

Je débute ma remontée du temps dans l'histoire JAGUAR ...

La passion automobile et le virus de la mécanique font partie de l'histoire de ma famille :

Mon père fut concessionnaire ALFA ROMEO et réputé pour l'entretien des voitures performantes, ce qui me permis d'admirer les FERRARI et DE TOMASO qui venait à l'entretien dans son garage lorsque j'étais enfant.

Avant lui, mon grand-père fut distributeur des véhicules UNIC et HOTCHKISS après avoir été tourneur au sein de l'atelier compétition des voitures TALBOT.

Le signal de départ fut donné par mon arrière-grand-père qui exerçait le métier de Maréchal-ferrant et de charron.

Je ne pouvais donc échapper à la passion des véhicules élégants et performants !



Autres hobbies : Je pratique le sport moto, en particulier l'enduro en compétition depuis plus de quarante ans, et suis parvenu à être encore vice-champion le ligue Hauts de France en 2022.

Je me réjouis de vous rejoindre et de retrouver un ami d'enfance en la personne de notre Président Christian GODARD, puis de participer prochainement à mes premières sorties sur quatre roues à l'occasion du Rallye d'Aumale, puis du rallye Boïna et Chistera de l'AJDF.

Jaguarement vôtre.

Philippe.

RALLYE D'AUTOMNE : LA CHAMPAGNE AUTREMENT



DU JEUDI 22 AU DIMANCHE 25 SEPTEMBRE 2022

Ce Rallye d'automne a été une première pour nous et nous l'avons voulu **autrement** !

Autrement, car nous avons réalisé un road-book horizontal à spirale illustré par Henri Delfosse et en prime un QR Code permettant de retrouver le road book en version numérique.



Autrement, car plus familial trois générations ont été impliquées.

22 équipages se sont retrouvés le jeudi soir à l'hôtellerie du **Mont Aimé**, avec Champagne et petits fours et ceci tous les jours ! Nos amis Emmanuelle et Bruno Pitel parrain de Gilles Baratte, ont attendu la dépanneuse pour la voiture de Gilles qui est repartie à la case Départ !



« Le Mont Aimé est une butte de 240 mètres située sur les communes de Bergères-lès-Vertus et Coligny qu'elle domine. Il s'agit d'un site géologique et paléontologique sans équivalent en Europe. »

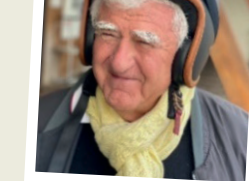
Autrement, car plus sportif à Beuvarde sur le **circuit des Écuys** privatisé, nous avons exercé nos talents de pilotes Jaguar (surtout Francis). Nous avons également pu profiter de la gentillesse d'Alexandre (fils de Françoise et Jean-Pierre Merle) et de leur petit-fils Arthur.

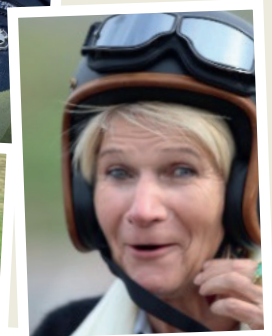
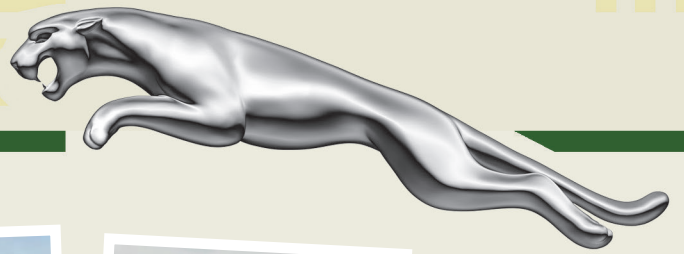
Damien (un ami d'Alexandre) et Philippe (ami de notre Président) qui nous ont fait découvrir leurs félins modernes et leurs capacités à les piloter sur circuit.

« Suite à une réalisation de travaux importants en 2020, le circuit dispose d'une piste rénovée de 3 500 mètres. De larges dégagements en herbe et pneumatiques pour une sécurité maximale. »



Cette matinée s'est terminée par un tour d'honneur avec la parade de l'AJDF.







Arrêt sur la route de Beugneux, territoire de la commune d'Oulchy-le-Château, pour voir le site « **Les Fantômes.** » Monument national de la seconde bataille de la Marne, commémoratif de la première guerre mondiale érigé et réalisé par Paul Landowski.



Autrement, car nous nous sommes restaurés à **Fère en Tardenois Musée du Patrimoine Roulant** au milieu de nombreuses voitures anciennes prêtes à être louées pour le cinéma ou la télévision.

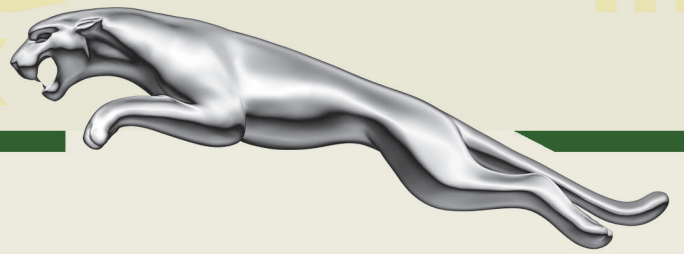
« Début de l'aventure de l'Association en 2012 et dix ans

après l'aventure continue ! 4 500 m² de locaux destinés à la concentration de véhicules anciens, rallyes ou sorties autour de l'ancienne, animations locales et régionales, brocantes, bibliothèque de revues techniques ou artistiques de différentes époques ... » Arrêt sur la route de Beugneux, territoire de la commune d'Oulchy-le-Château, pour voir le site « **Les Fantômes.** » Monument national de la seconde bataille de la Marne, commémoratif de la première guerre mondiale érigé et réalisé par Paul Landowski.

Autrement, car nous nous sommes restaurés à **Fère en Tardenois Musée du Patrimoine Roulant** au milieu de nombreuses voitures anciennes prêtes à être louées pour le cinéma ou la télévision.

« Début de l'aventure de l'Association en 2012 et dix ans après l'aventure continue ! 4 500 m² de locaux destinés à la concentration de véhicules anciens, rallyes ou sorties autour de l'ancienne, animations locales et régionales, brocantes, bibliothèque de revues techniques ou artistiques de différentes époques ... »





Autrement, car nous avons visité le nouveau **musée sensoriel d'Ay** qui nous invite au milieu des vignes à voyager au cœur de ces petites bulles si festives.

« **Pressoria** est situé au pied des coteaux historiques classés au patrimoine de l'Unesco. Il s'est approprié un ancien centre de pressurage de la Maison Pommery sans rien ignorer de son passé ».



Un petit tour par l'incontournable **Circuit de Gueux**

« Le **circuit de Reims-Gueux**, connu également sous le nom de **circuit de Reims** était un circuit de forme triangulaire spectaculaire situé à environ 5 km à l'ouest de Reims entre les villages de Thillois et de Gueux. Il fut utilisé pour une première en fois en 1926 (vainqueur François Lescot).

D'un tracé de 7,816 kilomètres de long, il empruntait deux routes départementales et une portion de la route nationale 31.

Le circuit est inscrit aux Monuments Historiques français depuis mai 2009 ; des travaux de réhabilitation de plusieurs chantiers ont été entrepris depuis 2007.

Une association, Les Amis du Circuit de Gueux, est créée en février 2007 et œuvre pour la sauvegarde de ce patrimoine régional et pour conserver les traces de ce circuit mythique et apprécié des concurrents de l'époque. »



Autrement, car nous avons visité une **cave champenoise** très originale ... celle-ci a été creusée dans la craie libérant des **coquillages fossilisés** dans les parois.... un voyage dans le temps.



« Imaginez : il y a 45 millions d'années, la Champagne était une plage tropicale, arpentée par des *Campaniles giganteum* (escargots géants de plus de 40 cm de long ! A une trentaine de minutes de Reims, une famille de viticulteurs passionnés de géologie et de paléontologie creuse depuis plus de 20 ans deux caves acquises en 1993 et 1995. Ces passionnés recherchent et découvrent les plus belles variétés de fossiles de coquillages présents dans le sol, les *Campaniles giganteum*. »



Autrement, car la visite du **Château de Condé** nous a replongé 22 ans en arrière lors de notre mariage.

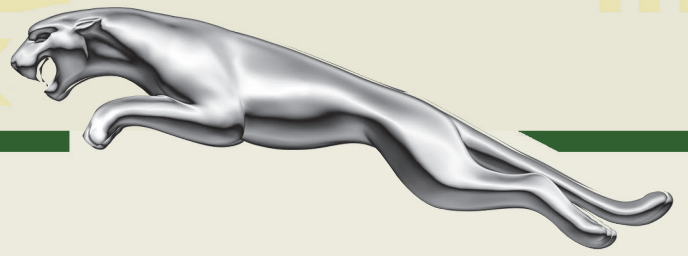
« Domaine privé habité toute l'année à 100 kms de Paris. Le château est classé monument historique depuis le 18 octobre 1979. Ce château permet d'évoquer une partie de l'histoire de France au travers de personnages comme les Condé, les Savoie, La fontaine ou Richelieu ... »



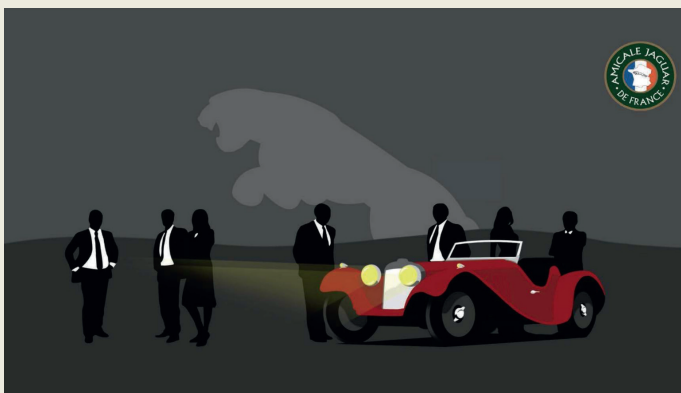
Autrement, car Lorraine et Pierre nous ont ouvert les portes de leur **maison de Try** afin de déguster les différents champagnes du Clos Tryat. Mieux qu'une dégustation classique Aude et Boris Bression ont illustré leur métier en nous faisant découvrir le dégorgement le muselage et le sabrage des bouteilles à l'aide d'un Jaguar en métal créé pour notre rallye (testé et validé par l'AJDF).

« Issus d'une lignée de plusieurs générations de vignerons, Aude et Boris ont rapproché leur savoir-faire en 2006 afin de créer le Champagne Bression-Lourdeaux. Le vignoble d'une surface de 6,25 hectares est constitué de 3 cépages : le Meunier à 90%, le Chardonnay à 5% et le Pinot Noir à 5%. Le sol sableux donne légèreté et finesse au vin, il amplifie certains arômes. Ils ont fait le choix d'une viticulture raisonnée : raisins de bonne qualité, techniques de régulation naturelle, réduction d'insecticides, limitation du désherbage chimique et de l'impact des engrais sur le sol, l'eau et l'air par l'apport de compost préparé par leurs soins. »





Le gala de clôture s'est terminé au Mont Aimé dans une salle privatisée nous permettant de partager de bons moments entre amis.



Dimanche midi, le Rallye lancé dans ses surprises « autrement » s'est prolongé en un bouquet final chez Françoise et Jean-Pierre à Romilly avec un accueil chaleureux, convivial et une réception royale ayant comme décor le coffre à jouets de Jean-Pierre !



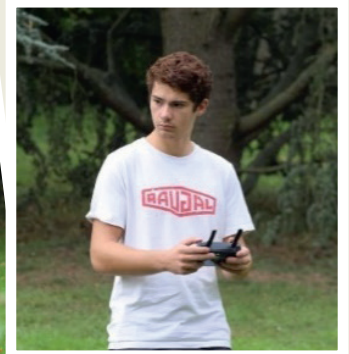
Ce Rallye a permis de présenter mes filleuls Morgane et Geoffroy Rosembly.

Merci à tous pour cette joie et bonne humeur pendant tout ce rallye.

Lorraine et Vincent Delfosse

Avec Lorraine et Pierre Lesueur

Et Henri Delfosse pour les dessins et l'aide à la conception du road-book



Photos insolites...



Les bons élèves sont encore au boulot !

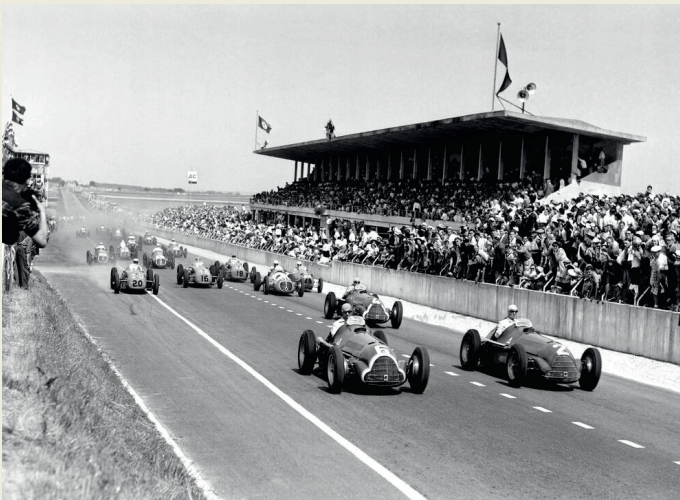


LA VRAIE HISTOIRE DU CHAMPAGNE AUX 24 HEURES DU MANS



Par Hervé Guyomard

C'est en 1950 pour le Grand prix de France qui se déroulait à Reims que les Chandon, industriels dans le champagne eurent l'idée d'offrir un magnum au vainqueur, devant le succès de leur cadeau, dès l'année suivante ils offrirent aux trois premiers un magnum. L'affaire fit florès et d'autres circuits firent de même.

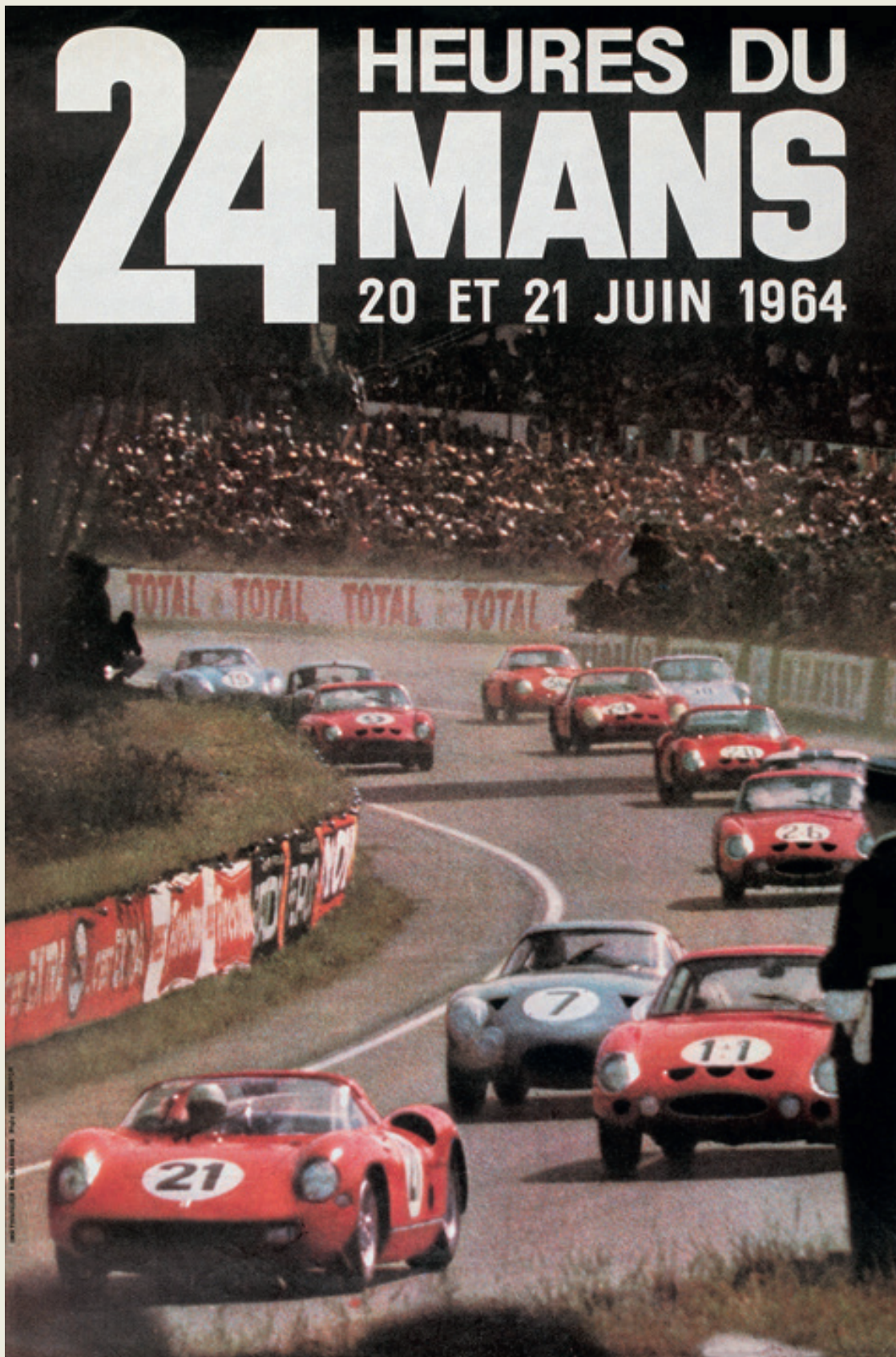
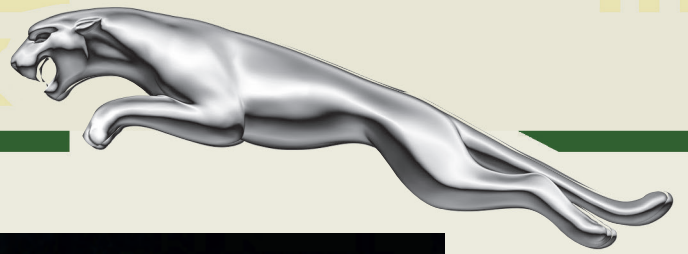


En 1964, aux 24 Heures du Mans, pour fêter les vainqueurs, deux magnums furent déposés au pied du podium. Hélas le soleil aidant, le champagne était chaud lorsque l'heure vint de le déboucher et les bouchons sautèrent sans prévenir arrosant au passage la belle robe à fleurs de la femme du Préfet de la Sarthe, de quoi mettre en joie les reporters photographes présents qui n'eurent de cesse que de demander à chaque podium de course ensuite, la traditionnelle aspersion de bulles.



En 1967, pour la première fois, l'arrosage fut intentionnel, et le grand Dan Gurney ne fit pas dans la demi-mesure, arrosant les officiels et les épouses. Moët et Chandon et ses dynamiques représentants de l'époque, Jean-Marie Dubois et Loulou Geneslay régnerent en maîtres pendant 20 ans sur tous les podiums de la planète devenus chasse gardée de la marque champenoise. La loi Evin tordit le cou à cette belle promotion du produit français le plus exporté dans le monde entier et la tristesse envahit les podiums jadis festifs. Depuis 15 ans, cette belle tradition est de retour sous l'obligation de cacher la marque du produit mais l'image demeure et cette symbolique forte est présente dans presque tous les sports. Les 50 Jéroboam de 3 litres offerts chaque année, donnent au podium des 24 Heures une gaieté retrouvée.





UN MYTHE : ÉCURIE ÉCOSSE

Par Christian Godard



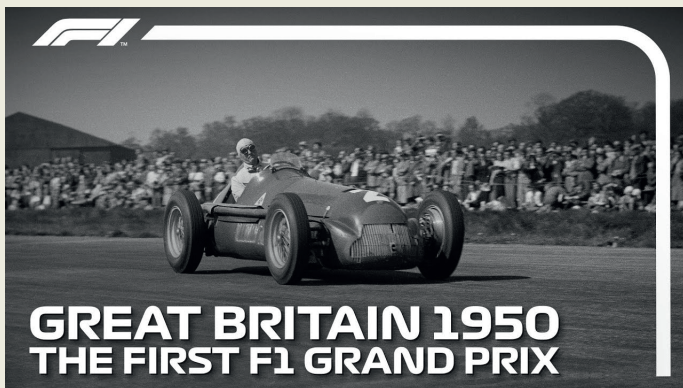
À l'origine de l'Écurie Écosse il y a un homme : David MURRAY Écossais passionné de courses automobiles.

Il participe pour la 1^{ère} fois aux 24h du Mans en 1937 sur Frazer-Nash mais malheureusement l'expérience ne termina pas très bien puisque son copilote se tua au 8^{ème} tour.



Après la 2^{nde} guerre mondiale il participe à diverses courses en MG et rencontre alors Reg PARNELL qui court également sur MG.

Reg PARNELL est un pilote plutôt connu en GB qui a couru également sur MG mais plus encore sur MASERATI voir sur ALFA ROMEO avec laquelle il participa au 1^{er} grand prix de formule 1 de Silverstone.



Il est le fondateur de Reg Parnell Racing Team et ouvrira à David MURRAY les portes de la Scuderia Ambrosiana écurie Italienne.

C'est grâce à cette écurie Italienne si David MURRAY fut le seul Écossais à prendre le départ en 1950 au 1^{er} Grand Prix de Formule 1 de Silverstone sur Maserati mais malheureusement il ne termina pas (problème mécanique).

Il participe alors à divers grands prix mais en 1951 il

est victime d'un grave accident lors du Grand Prix d'Allemagne. Il décide alors de mettre un terme à sa carrière.

Ayant ouvert un garage en parallèle de sa carrière de pilote l'idée lui vint de créer une écurie privée, où il se chargerait de la gestion, Wilkinson son chef d'atelier de la mécanique, et les pilotes seraient des clients qui resteraient propriétaires des voitures (pas idiot financièrement !)

Ainsi naquit l'Écurie Écosse en **1952**

Pourquoi ce nom français ? : par Amour du vin Français ! Des 1952 le programme est chargé : deux pilotes partagent la même voiture : une Jaguar Xk120 modèle fiable et performant (ça on le savait !!) alors très répandu en course.

La première course de l'Écurie Écosse, se déroule à Charterhall le 6 Avril 1952 où, **Ian Stewart** emmène sa Jaguar à la seconde place. Le 12 Avril, il termine de nouveau 2^{ème} à Castle Combe.

Le 3 Mai on retrouve les voitures à Turnberry, où Stewart gagne la course en Sport, 2^{ème} au général, Dobson prend la 2^{ème} place de la catégorie.

C'est le 10 Mai qu'on les retrouve dans une première grande course internationale, à Silverstone (course remportée par Stirling Moss sur Jaguar Type C) Ian Stewart y prend une belle 9^{ème} place.

À Crimond le 24 Mai, il prend la seconde place.

Le 29 Mai au British Empire Trophy, trois Jaguar Xk120 sont engagées, David Murray reprend le volant, et abandonne tout comme Stewart. Le troisième pilote, James Scott Douglas prend la 6^{ème} place, en remportant la classe sport de plus de 3L.

Avec ses bons résultats, Ian Stewart a tapé dans l'oeil de la maison mère, et Jaguar l'associe à Whitehead aux 24h du Mans où leur Jaguar Type C abandonne.

Au Mans, il capte une conversation intéressante : Lofty, le team manager de Jaguar annonce que la marque va construire des Type C pour les écuries privées !

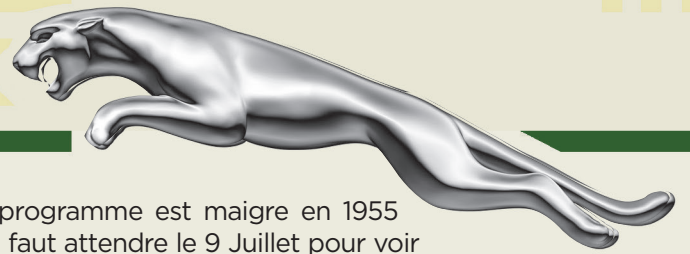
Banco ! : Le 10 Juillet, pour la course de Jersey International, Ian Stewart s'aligne avec sa nouvelle Type C et gagne la course !

Le 19 Juillet, l'Écurie Écosse s'aventure en Formule 1 et c'est David Murray qui s'engage au Grand Prix de Grande Bretagne sur une Cooper T20 propulsée par un 6 cylindres Bristol (abandon mais quelle voiture..)

De nombreuses courses cette année-là ont permis de montrer que l'Écurie Écosse était performante.

1953 voit les Jaguar Type C se multiplier et c'est cette auto qui signe le premier engagement de l'Écurie Écosse





au Goodwood Easter, le 6 Avril, où Ninian Sanderson, le nouveau venu, se classe 8^{ème}.

La deuxième course de l'année est le National Chaterhall où ce sont trois Jaguar Type C qui sont engagées. Ian Stewart gagne la course, Jimmy Stewart, un nouveau venu qui n'a aucun lien avec Ian, mais qui est le frère du célèbre Jackie, se classe 2^{ème}, et Ninian Sanderson est 4^{ème}.

De nombreuses courses vont suivre : National Ibsley (3 voitures engagées) Castle Combe où, Scott Douglas gagne la course et ainsi de suite à un rythme effréné avec en moyenne une course tous les 15 jours (the délir !). À noter que le 14 Juin, Ian Stewart est une nouvelle fois recruté par l'usine et prend une belle 4^{ème} place aux 24h du Mans.

On revoit ensuite l'Écurie Écosse aux 12h de Reims et SPA.

Durant toute cette année 1953 l'Écurie Écosse a vaillamment contribué à la 2^{ème} place de Jaguar au championnat des voitures de sport, et cela ne passe pas inaperçu.

En **1954** l'Écurie Écosse démarre très tôt la saison avec une belle course à l'étranger. Trois voitures sont en effet engagées le 24 Janvier aux 1000kms de Buenos Aires. Là encore gros programme pendant toute cette année 1954 avec principalement des courses en GB.

Castle Combe, le British Empire Trophy, le Goodwood Easter (où Jimmy Stewart gagne devant la seconde voiture engagée pour Tony Rolt), au BARC Goodwood, au National Ibsley, Silverstone International, Aintree International, au National Snetterton, Outlon Park etc..

Au Mans 1954, pas de pilote de l'Écurie Écosse et pour l'engagement des voitures, ce sont toujours les belges de l'Écurie Francorchamps qui sont les Jaguar privées avec le soutien de l'usine.

On retrouve les voitures au National Chaterhall pour un triplé puis au British Grand Prix.

Une Formule 1 est également engagée, la Connaught - Lea-Francis déjà vue en 1953 et confiée à Leslie Thorne. C'est la première fois qu'une voiture de l'Écurie Écosse voit l'arrivée en F1, avec une 14^{ème} place. Ce sera aussi la dernière incursion de l'équipe dans cette discipline.

On retrouve les Type C en Hollande à Zandvoort où Sanderson s'offre la victoire.

En tout cas, l'Écurie Francorchamps est battue !

1955 : Programme restreint et il faut attendre le printemps pour voir les voitures de l'Écurie Écosse en course. Ce sont encore des Type C, malgré l'arrivée des Jaguar type D.

Début Mai, ça y est, deux Type D sont engagées à Silverstone puis en Irlande à l'Ulster Trophy où la type D gagne la course.

Le programme est maigre en 1955 et il faut attendre le 9 Juillet pour voir les voitures au Leinster Trophy puis au British Grand Prix, à Chaterhall, Snetterton, et Goodwood où ils accrochent une belle 2^{ème} place, au National Crimond, et enfin Aintree International dernière course de l'Écurie Écosse pour l'année.

1956 : la consécration pour l'Écurie Écosse

La saison commence au printemps pour l'Écurie Écosse, avec le National Snetterton le 25 Mars et une nouvelle paire de pilotes, Ron Flockhart et Alan Brown qui font 1^{er} et 3^{ème} en Sport, Flockhart faisant aussi 2^{ème} à la course au handicap.

Puis le Goodwood Easter, le British Empire Trophy, l'Aintree 200, Chaterhall où les voitures font le triplé, Silverstone.

Le 13 Mai, deux voitures sont engagées au Grand Prix de Spa, Sanderson gagne la course, Le 21 Mai, à Goowood, Flockhart fait 2^{ème}.

Le 30 Juin, aux 12h de Reims, l'Écurie Écosse engage une voiture pour Flockhart et Sanderson qui prennent la 3^{ème} place derrière les trois Jaguar type D officielles.

Le 8 Juillet, une voiture est envoyée en France au Grand Prix de Rouen où Titterington fait 7^{ème}.

À la fin Juillet, pour la première fois, l'Écurie Écosse s'engage aux 24h du Mans sous ses propres couleurs. Titterington est engagé sur une des 3 voitures de l'usine, l'Écurie Nationale Belge engage une voiture et Flockhart et Sanderson engagent la seule Jaguar Type D bleu à bandes blanches.

Les voitures officielles vont avoir de nombreux soucis, deux abandonnent, la survivante, celle de Hawthorn et Bueb ne fait que 6^{ème}. Heureusement les privés sont là, l'Écurie Écosse remporte les 24h du Mans 1956, pour sa première participation !

Le 8 Septembre trois Jaguar Type D sont engagées par l'Écurie Écosse au Goodwood Trophy en Sport.

On ne verra plus les Jaguar Type D en 1956, qui se termine sur une note plus que positive avec cette inespérée victoire aux 24h du Mans.

1957 : L'Écurie Écosse confirmée sur la scène internationale

Pour 1957, la saison démarre en Amérique du Sud avec l'engagement de deux Jaguar Type D, les seules de la course en championnat du monde des voitures de sport aux 1000kms de Buenos Aires le 21 Janvier.

Jaguar ayant retiré son équipe usine, l'Écurie Écosse devient le fer de lance de la marque !

Il faut attendre le Grand Prix de Spa le 12 Mai pour voir les Type D bleues.

Le même jour, la troisième voiture, confiée à Ron Flockhart est engagée aux Mille Miglia (abandon).



Le 26 Mai, trois voitures sont engagées aux 1000 kms du Nürburgring.

Le 30 Mai elles sont engagées aux 2h du Forez près de St Etienne ! Flockhart remporte la course devant un équipage Sanderson / Lawrence.

On retrouve les Jaguar Type D aux 24h du Mans 1957, où l'Écurie Écosse, tenante du titre engage deux voitures, la n°3 pour Bueb et Flockhart, la n°15 pour Lawrence et Sanderson. Trois autres voitures privées sont engagées, la 16 par l'Equipe Nationale Belge la 4 par Duncan Hamilton et la 17 par « Los Amigos ».

Les voitures de l'Écurie Écosse vont faire encore mieux qu'en 1956 puisque c'est le doublé Bueb et Flockhart devant Lawrence et Sanderson. Les autres Jaguar Type D prennent les 3^{ème}, 4^{ème} et 6^{ème} place !

Cette année-là l'Écurie Écosse a presque seule contribué à la troisième place de Jaguar au championnat du Monde des voitures de Sport.

1958 : diversification mais le moteur reste un Jaguar

La saison commence avec une première pour l'Écurie Écosse, les 12h de Sebring (abandon).

Les voitures ressortent le 19 Avril pour le Aintree 200, en sport. Elles sont rejointes par une nouvelle voiture achetée par l'Écurie Écosse, une Lister-Jaguar sur laquelle Gregory accroche une belle 3^{ème} place.

Le 3 Mai, Fairman est engagé sur une Type D sans résultats à la course sport du Daily Express Silverstone, mais Archie Scott-Brown finit 2^{ème} sur la Lister.

Suit Spa ou une nouvelle fois la Lister est devant, Gregory remporte la course !

Le 1^{er} Juin, trois voitures sont engagées aux 1000kms du Nürburgring sans résultat.

Le 22 Juin ce sont les 24h du Mans. Quatre Jaguar Type D sont engagées, dont deux par l'Écurie Écosse. Le résultat va malheureusement être le même, aucune des voitures ne voit l'arrivée, pire aucune Type D n'est à l'arrivée !

À Silverstone, l'Écurie Écosse engage trois voitures. Une Jaguar Type D confiée à Innes Ireland, une Lister pour Gregory et une nouvelle acquisition, une Tojeiro-Jaguar pour Bueb.

On revoit les voitures bleues lors du Tourist Trophy à Goodwood mais à la fin de la saison Murray et son équipe doivent se résoudre à l'évidence, les Jaguar Type D ne sont plus dans le coup. Ça tombe bien, les 3L sont interdites pour 1959 !

1959 : Suite à ce changement de réglementation, il faut s'adapter.

La voiture est équipée d'un moteur de 2.4L revu par Wilkie Wilkinson, c'est la Tojeiro Jaguar EE pour Écurie Écosse !

L'Écurie Écosse se présente en Championnat du Monde des voitures de Sport aux 1000kms du Nürburgring, le 7 Juin, Flockhart et Lawrence abandonnent sur la Tojeiro, tout comme Gregory et Ireland engagés sur l'étonnante Lister Jaguar « Monza » prévue pour Monzanopolis.

Le 21 Juin, aux 24h du Mans, deux voitures sont engagées. On ressort une Type D qui adopte le moteur 2.4L et qu'on confie à Ireland et Gregory, et la Tojeiro engagée pour Flockhart et Lawrence. Les deux moteurs vont avoir des problèmes et contraindre les voitures à l'abandon.

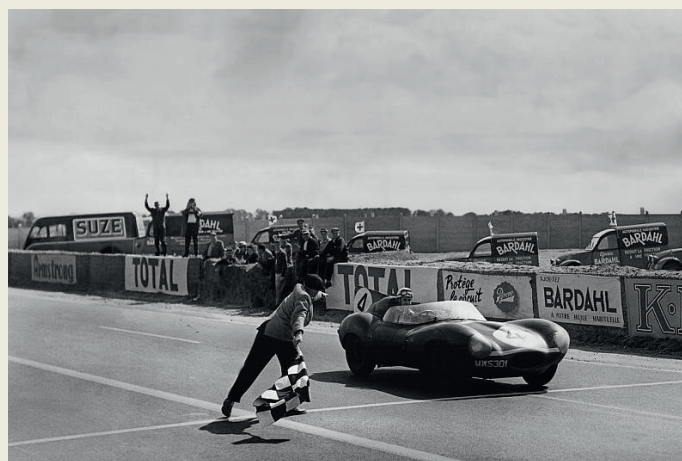
Au Tourist Trophy le 5 Septembre, on ressort la Type D, mais avec un moteur 3L. Flockhart et Bekaert prennent la 7^{ème} place devant la Tojeiro pilotée par Gregory et un jeune pilote écossais du nom de Jim Clark, mais ils abandonnent.

C'est la dernière course de l'année pour l'Écurie Écosse. L'année 1959 a été particulièrement frustrante. La Type D a trop vécu, la Tojeiro est trop peu fiable et Bryan Lister stoppe son activité. En cause : la domination des nouvelles Cooper Monaco à moteur central.

L'Écurie Écosse continuera d'engager des autos aux 24h du Mans jusqu'en 1962.

Il faudra attendre les années 80 pour la voir faire son grand retour mais avec à sa tête Hugh McCaig pour participer aux 24h du Mans mais ce n'est plus la même histoire ...

Voilà les Amis : une grande liste de courses mais cela illustre le dynamisme et la réussite de cette Ecurie qui est devenue pour beaucoup mythique. au Goodwood Easter, le 6 Avril, où Ninian Sanderson, le nouveau venu, se classe 8^{ème}.





UNE HISTOIRE MÉCANIQUE : LA XJ13

Par Jean-Paul Carpentier

Dans l'article précédent du Fauve, nous avons exploré tous les développements du moteur XK, la suite de la saga des moteurs Jaguar, nous amène au parangon de la motorisation automobile : le moteur 12 cylindres. L'idée n'est pas nouvelle : les marques de prestige américaines Cadillac, Lincoln ont motorisé ainsi des berlines haut de gamme dès les années 20 et 30, et même un V16 (Cadillac, 165cv seulement) on peut citer aussi Hispano-Suiza, Voisin, Horch.

Jaguar V12 - La genèse

Vers 1964 le motoriste Claude Baily et Harry Mundy sont chargés, dans le plus grand secret, d'élaborer un moteur 12 cylindres ; la première chose qui vient à l'idée lorsque l'on dispose d'un moteur 6 cylindres est d'accoupler 2 moteurs à 60 degrés avec un vilebrequin commun ; le projet ressemble tellement à 2 XK que les caches arbres sont ceux de série prélevés sur les chaînes de montage XK !. C'est donc un moteur de 5l de cylindrée avec 4 arbres à came ; dès le départ, 2 alimentations sont prévues : 6 carbus SU ou injection indirecte Lucas. Les chiffres au banc sont prometteurs : 502 cv à 7600t/m, ce chiffre n'est possible que grâce à la géométrie "carré" de ce moteur (alésage=course). Ce V12 est d'abord monté sur la voiture de tous les superlatifs : l'XJ13.

XJ13



Superbe exercice de style avec moteur en position centrale, magnifique carrosserie profilée, témoin du génie de Malcolm Sayer (hélas, il disparaîtra

en 1970 victime d'une crise cardiaque), l'XJ13 demandera 3 années de travail et d'innovation et c'est seulement en 1967 que les premiers essais se dérouleront sur la piste du MIRA à Lindley ; David Hobbs est l'unique essayeur et metteur au point de l'unique XJ13 british racing green. Si l'on en détaille les caractéristiques :

Suspension avant à roues indépendantes ressorts hélicoïdaux et double triangulation.

Suspension arrière roues indépendantes, mais différentes de la type E : triangles avec un côté très long comme certaines Lotus.

Direction à crémaillère de la type E.

Freinage par disque ventilés Girling.

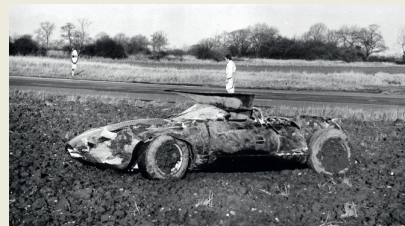
Transmission par boîte ZF 5 rapports (cinquième surmultipliée).

La carrosserie est une structure monocoque, mais très



originale : 2 ponts en aluminium enjambant 2 caissons longitudinaux, un plancher en aluminium relie ces deux caissons : on reconnaît dans cette structure l'empreinte d'un avionneur.

On ne saura jamais si l'XJ13 aurait pu battre au Mans ses redoutables challengers (Ford et Ferrari) car en 1966, Jaguar est absorbé par BMC et c'est la fin du service Compétition. Cet ovni automobile va être stocké dans un hangar du Mira.



En 1971 pour le début de la commercialisation de la E série 3 V12, sans doute pour des raisons publicitaires, il est décidé de faire un film avec l'XJ13 en action ;

le 21 janvier le pilote maison Norman Dewis effectue une démonstration, hélas l'XJ13 lancée à 260 kmh va sortir de la piste et sera détruite, Norman en sortira indemne. Entre temps, afin de pouvoir être utilisé sur des voitures de série (les 4 arbres originaux se montrant très bruyants) le V12 avait été simplifié (2 arbres à came au lieu de 4) sa cylindrée augmentée à 5l3 par augmentation de 3mm de l'alésage afin d'améliorer la souplesse et le couple. Le résultat sera un moteur alimenté par carburateurs avec allumage électronique développant 315 cv au banc, ce qui est modeste pour la cylindrée, mais possédant un couple fantastique, allié à une souplesse remarquable, le tout silencieusement. La type E série 3 V12 aura beaucoup de succès aux États-Unis.

Berlines V12

À l'été 1972, l'XJ série 1 va être motorisée par le V12, ce sera l'XJ12 ; aussitôt la presse titrera : la plus luxueuse voiture au monde ! En fait ce sera la Daimler double six Van den Plas qui aurait mérité ce titre. L'XJ 12 série 2 sera équipée du V12 avec l'injection électronique.

Dernières évolutions

La cylindrée du V12 sera portée à 6L (304 cv) en mai 1992, l'XJS en bénéficiera ainsi que l'XJ 350 en 2003.

Tous ceux qui aiment les moteurs d'exception, seront tristes à l'idée que cette aventure automobile commencée il y a un peu plus d'un siècle s'achève maintenant, en tout cas pour les moteurs thermiques ; mais qui sait, l'avenir nous réserve peut-être des surprises !



JAGUAR TYPE C CONTINUATION 70

VU DANS LA PRESSE



Série spéciale Autonews du 22/10/2022

JAGUAR TYPE C CONTINUATION 70-EDITION (2022) : DEUX VERSIONS EN HOMMAGE À LA VICTOIRE AU MANS DE 1953

En 1953, Jaguar domine le classement des 24 Heures du Mans grâce à la **Type C**. Cette barquette de course est réinterprétée dans une version moderne produite par Jaguar Classic. Deux versions spécifiques rendent hommage au succès rencontré dans la Sarthe.

La **Jaguar Type C** a depuis été réinterprétée par Jaguar Classic, qui en propose une version moderne appelée **Jaguar Type C Continuation**. Deux modèles exclusifs de cette voiture sont présentés par la marque en octobre 2022, et elles sont affublées du suffixe 70-Edition afin de célébrer l'anniversaire de la victoire au Mans.

La première Jaguar Type C Continuation **70-Edition** est présentée dans une livrée Verbier Silver associée à un intérieur cuir Cranberry Red. Elle reçoit aussi des badges en argent, fabriqués à la main. La seconde voiture est quant à elle peinte dans un coloris British Racing Green, qui s'accorde avec un intérieur cuir Suede Green.

Ces deux **Jaguar Type C Continuation 70-Edition** sont livrées avec un boîtier spécifique pour leur clé, et reçoivent une plaque spécifique sur leur planche de bord. Elles embarquent également un moteur 3.4 à six cylindres en ligne doté de trois carburateurs Weber. Il développe plus de 220 chevaux. Ce moteur est développé pour être le plus proche possible de celui qui équipait les Type C victorieuses au Mans en 1953.

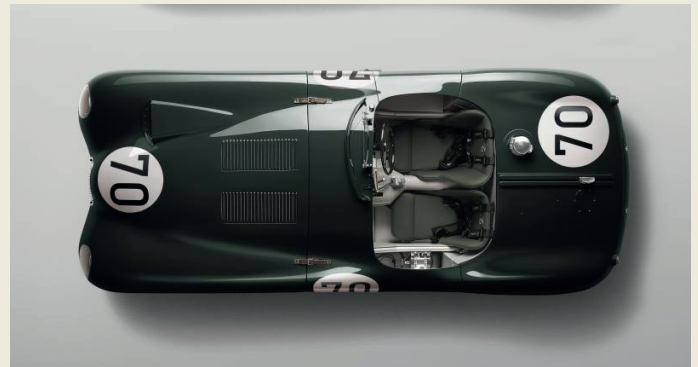
Un moteur identique à celui de la Type C de 1953



Jaguar Type C Continuation 70-Edition (2022) Crédit Photo - Jaguar

LA PREMIÈRE JAGUAR TYPE C CONTINUATION SORT DES ATELIERS DE COVENTRY, ELLE EST PRÊTE À ÊTRE LIVRÉE À SON ACHETEUR

Quelque part dans le monde, un automobiliste va être plus heureux que les autres, en 2022. Il doit en effet prendre livraison de sa Jaguar Type C. Jaguar présente cet exemplaire au public avant qu'il ne quitte ses ateliers de Coventry.



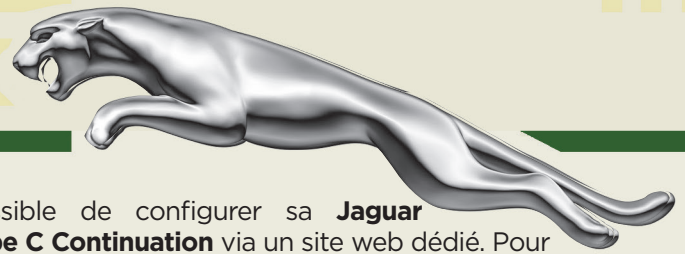
Il y en aura huit, et pas une de plus. La barquette de course est recréée à la main au sein de Jaguar Classic Works, le département réservé aux voitures anciennes du constructeur.

Cette première **Jaguar Type C Continuation** arbore une livrée Pastel Green associée à une sellerie en cuir déclinée dans le coloris Suede Green. Elle s'inspire du modèle qui a remporté le Grand Prix de Reims, le 29 juin 1952, pilotée par un certain Stirling Moss. C'est donc pour fêter le soixante-dixième anniversaire de cette victoire que Jaguar présente la voiture, qui doit encore subir quelques tests avant d'être livrée.

Chacun des 8 exemplaires de la **Jaguar Type C Continuation** sera assemblé à la main, comme tous les autres modèles reproduits par Jaguar Classic, à l'image de la XKSS ou de la Type E Lightweight. La bête de course britannique est animée par un moteur six cylindres en ligne 3.4 avec triple carburateur Weber, produisant 220 ch à 5 800 tr/min, quand le tout premier modèle engagé en 1951 ne développait que 200 ch avec ses carburateurs SU. Cette mécanique est associée à une boîte manuelle à quatre rapports transmettant la puissance aux roues arrière. Étant reproduits sur la base de la Type C de 1953, les modèles Continuation sont équipés de freins à disque, leur conférant un net avantage en matière d'efficacité au freinage par rapport à la version précédente équipée de tambours.

La carrosserie des véhicules de la série Continuation est fabriquée à partir d'aluminium laminé à la main et peut revêtir l'une des 12 teintes proposées par Jaguar Classic.





Les grands stickers de course sur les portières et les badges Jaguar sont en option tandis que les roues de 16 pouces à 60 rayons ont été reproduites avec précision. Huit couleurs sont disponibles au choix pour les sièges sport gainés de cuir dans l'habitacle. Sur le tableau de bord, des jauges Smiths prennent place derrière un volant Bluemel de 15 pouces. Des accessoires de sécurité homologués FIA comme les harnais et l'extincteur sont également disponibles en option. L'exemplaire "zéro" de la Type C Continuation a été validé grâce à plus de 1 000 miles de tests de durabilité à haute vitesse avant sa présentation à Hampton Court cette année (septembre 2021).

Des milliers d'heures de travail nécessaires

Même si elle est fabriquée à la main, cette reconstitution de la Type C demande aux équipes de Jaguar de travailler avec des techniques modernes. S'ils se basent bien sur des croquis originaux, les spécialistes utilisent également le design assisté par ordinateur. Au total, 3 000 heures de travail sont nécessaires pour produire un exemplaire de la Jaguar Type C moderne.

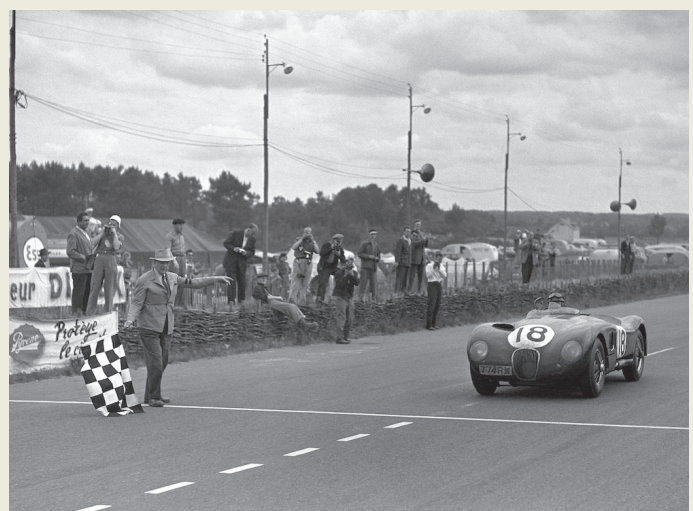
Une voiture révolutionnaire dans les années 1950



La Jaguar Type C a fait ses débuts en 1951, année au cours de laquelle elle a remporté la prestigieuse course des 24h du Mans. Voiture de compétition avant-gardiste, elle est connue pour avoir introduit des principes aérodynamiques inspirés de l'aérospatiale à la course automobile. La Type C fut aussi la première voiture de course équipée de freins à disque dès 1953, avant toutes ses concurrentes. Le véhicule de l'équipe usine, victorieux cette année-là grâce à cette supériorité technique indéniable, a servi de base à Jaguar Classic pour concevoir les nouveaux modèles Continuation. Ces exemplaires "neufs" respectent ainsi scrupuleusement les spécifications de l'époque. Chaque pièce de la sportive britannique a été reproduite à l'identique grâce à des procédés modernes de "reverse engineering".

Il est à l'heure où nous écrivons ces lignes, il est toujours

possible de configurer sa **Jaguar Type C Continuation** via un site web dédié. Pour passer commande, il faut ensuite écrire ou téléphoner à Jaguar. Le prix n'est pas communiqué par la marque, mais certains de nos confrères avancent un tarif fixé entre 1,4 et 2,7 millions de dollars, soit environ 1,3 et 2,6 millions d'euros.



L'ACO ET GEORGES DURAND

Secrétaire Général de l'Automobile Club de l'Ouest dès sa fondation en 1906, il est à l'origine du Premier Grand Prix et pour beaucoup, des 24 Heures du Mans (1864-1941).



Il est de ceux qui se forgent un destin, disait de lui, à juste titre, le Président de l'ACO, Michel Cosson (1992-2003) qui vouait à Georges Durand une belle admiration, ayant « hérité » professionnellement de deux des plus belles inventions et réalisations de ce dernier, l'Automobile Club de l'Ouest et la Défense Automobile et Sportive.

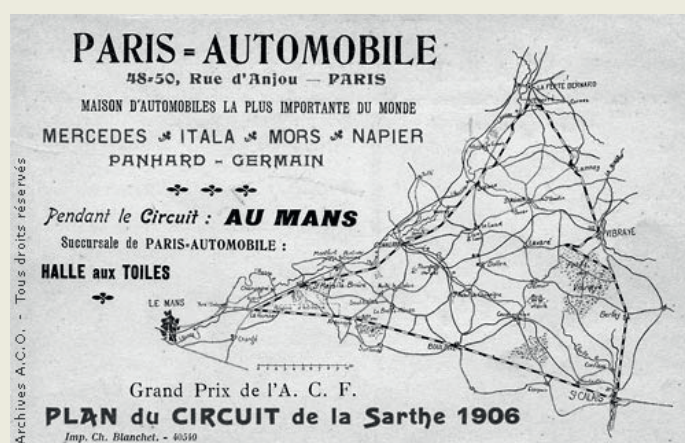


Durand était « audacieux mais réfléchi », pugnace et n'ayant peur de personne. Il était aussi un orateur hors pair et une plume redoutable et redoutée, rappelons sa croisade auprès des paysans sarthois où juché sur le toit de sa voiture, il leur prédisait que les voitures du Grand Prix de 1906 (pour lequel il levait 100 000 francs) dix ans plus tard, permettraient la création de machines aptes à se substituer aux chevaux pour les travaux lourds ... visionnaire, il le fût et sa force de persuasion emportait souvent l'adhésion. Pour autant il demeurait très attaché à son territoire, son terroir natal, Fresnay et les Alpes Mancelles dont il était le promoteur inlassable alliant tourisme et culture. Y aurait-il eu un noyau de peintres à venir s'installer en cet endroit reculé du Perche s'ils n'avaient été séduits, une mini école de Pont Aven en quelque sorte. L'homme qui était fier de son tricycle De Dion à la fin du XIX^{ème} siècle, s'alignant en course à l'occasion sera unanimement salué pour ses initiatives, la presse nationale est admirative de ce petit bonhomme qui en province soulève des montagnes pour démontrer le bienfondé des actions entreprises par le club ACO.

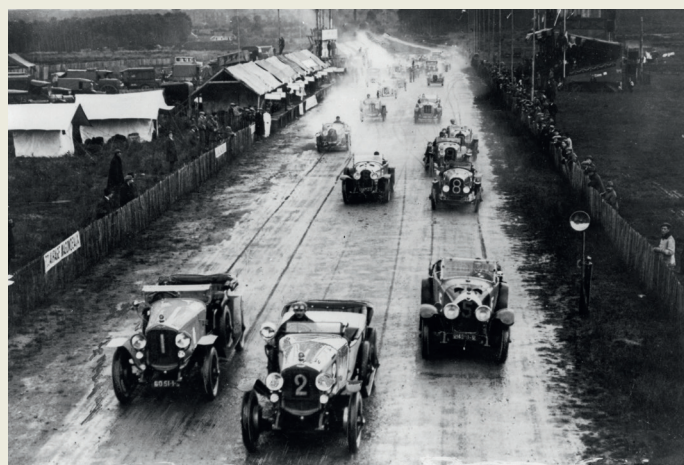
Durand se révèle le pourfendeur de ceux qui s'opposent au progrès automobile, les maires, la maréchaussée, l'Etat. Georges Durand étaye toujours ses positions par des statistiques, des exemples et propose à chaque situation une ou des solutions basées sur l'évidence et le bon sens. L'expansion de l'ACO fut considérable avant la première guerre mondiale, grâce à Durand qui initie tous

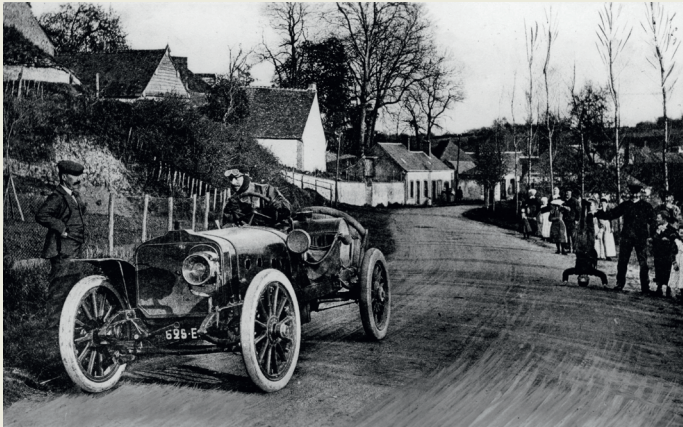
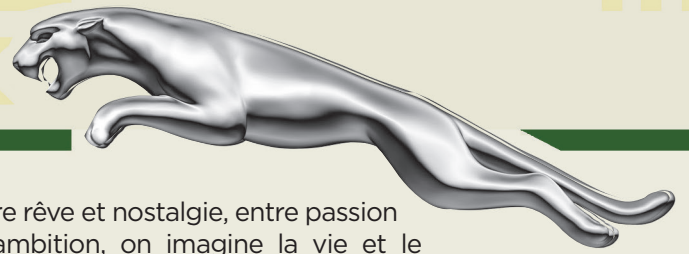
azimuts, au point d'amener le constat, dès 1921 : l'ACO est le groupement automobile le plus puissant d'Europe.

Nul ne s'y trompe et en 1922, Durand est fait chevalier de la Légion d'Honneur (son patron, le Président Gustave Singher ne le sera que deux ans plus tard...). Pourtant Georges Durand ne se repose pas sur ses lauriers et fait feu de tout bois en menant des actions pour le sport, elles amènent à la création des 24 Heures et des actions pour le Club (tourisme, gastronomie, culture, consumérisme, etc...).



Un des plus gros challenges de Georges Durand se réalise entre 1925 et 1927, il entend démontrer à l'Etat, l'erreur qui consiste à ne faire que quelques kilomètres de route magnifique chaque année, dispendieuses, au lieu d'utiliser des techniques validées sur la piste du circuit des 24 Heures, économes et qui permettent d'en réaliser 100 fois plus. Il va organiser en mai 1927 la journée de la route et 300 personnalités politiques et ingénieurs des routes viennent au Mans, les démonstrations de Durand font de ce jour un triomphe et les routes françaises pourront être goudronnées en quatre ans au lieu des quarante nécessaires à la technique jusque-là utilisée.





Après 10 ans de lutte, Durand a tenu bon et l'exemple de l'ACO devient une référence. Durand s'attaque alors à la promotion du tourisme automobile et particulièrement des « resorts » balnéaires (propagande régionaliste et épreuves automobiles). L'aube des années trente est l'occasion d'un bilan (25 ans), Durand plus que jamais défend l'automobilisme bec et ongles, il ne lâche rien et fait de l'ACO un partenaire redouté par l'Etat (Ministère des transports et Ministère des Finances). Vient ensuite la promotion des produits régionaux, chers à Durand, gastronomie et tourisme sont en vedette car des concours sont créés, tout en se préoccupant de la Sécurité Routière qui devient un cheval de bataille de Georges Durand.

À la moitié de la décennie, Durand dans ses éditoriaux secoue les esprits « ne pas cumuler crise économique et crise du bon sens », référence aux amendes infligées aux automobilistes, pour autant il s'éloigne de la ligne contestataire systématique et dénonce la division par deux du budget des routes alors qu'il estime que la prospérité économique est due à la mobilité. Durand lance même un référendum sur l'évolution nécessaire du code de la route datant de 1922 et il obtient son « rajeunissement ». En 1937, l'industrie automobile française relève la tête, en particulier aux 24 heures, Georges Durand enfonce le clou « les exploits sont des anticipations géniales et courageuses et une hypothèque nouvelle prise sur la matière et sur l'avenir, par l'esprit humain ».

Devant la pluie de taxes qui s'abat sur l'automobile, Durand réagit « ne laissons pas dissoudre notre économie et éteindre les activités privées sous une fiscalité échevelée ». Mais à tant en faire (trop) Durand s'est épuisé et il termine les années trente écarté des affaires, le journal du club est tout à la gloire de Georges Durand qui s'éteint en 1941. « Son dynamisme constructif et sa persévérance lui valurent d'être appelé dans diverses associations et entreprises, organismes nationaux ... son œuvre est immense, bâtisseur insatiable, homme d'action mais aussi de réflexion, volonté et détermination,

entre rêve et nostalgie, entre passion et ambition, on imagine la vie et le quotidien de tous les acteurs, également témoins des balbutiements de l'automobile et de la compétition » tels furent les mots forts du Président Michel Cosson pour ce personnage qu'il affectionne tant.



ALBERT LORY - INGÉNIEUR MOTORISTE



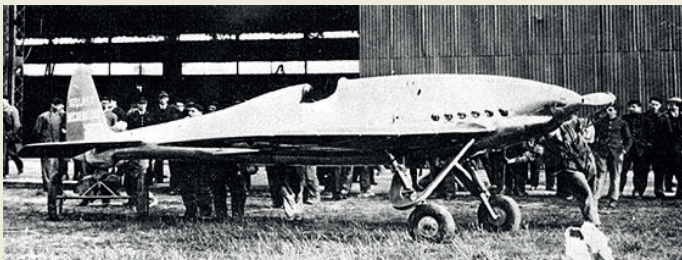
Un autre sarthois célèbre mais inconnu, il s'agit d'Albert Lory, père de trois voitures qui marquèrent leur époque. Il fut paraît-il tellement impressionné par les bolides du GP de l'ACF de 1906 qui passaient devant sa porte, à Vibraye, qu'il choisit sa vocation. Diplômé des Arts et

Métiers, il passe par Panhard et Levassor puis motoriste chez Salmson avant d'entrer chez Scap, motoriste là-aussi. En 1921 il rentre chez Delage avec mission d'assister Charles Planchon, son mentor. Il lui faut fiabiliser le moteur V12 des Delage de Grand Prix pour la saison 1924. Il croise à cette époque Louis Coatalen (futur



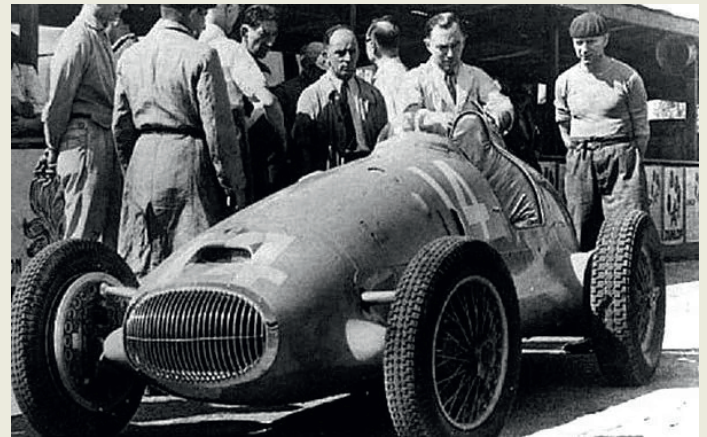
pilote des 24 Heures sur 4cv), Marc Birkigt créateur des Hispano Suiza. Il monte deux compresseurs Roots sur les moteurs Delage de GP et fiabilise tout ceci, améliore les châssis (surbaissés), les carrosseries (en multipliant les louves de refroidissement), malgré tout c'est une saison en demi-teinte en 1925 et 1926. Il crée alors la 15.S 8, entièrement repensée, c'est LA voiture championne du monde en 1927 aux mains de Robert Benoist, pour les puristes du monde entier c'est la voiture sportive du siècle, elle est l'aboutissement des voitures de Grand Prix des années vingt. Lory aura sélectionné, fiabilisé les meilleures techniques de la course à l'époque, très influencé par les ingénieurs italiens Cappa, Jano, Zerbi, Bertarione et Charles Planchon.

Delage tente l'aventure aéronautique avec Lory, il en sort un prototype révolutionnaire, le Kellner-Béchereau « la Delage GP pour les airs » qui s'écrase en essai



en 1933 ; il crée ensuite pour les courses en formule « sport » une Delage 4D12 à base de pièces Delahaye, très beau moteur V12 et carrosserie à aileron de requin signée Andraud, le résultat sportif est décevant mais on retrouvera le châssis dans la Map diesel des 24 Heures 1949.

Lory retourne à l'aviation, à la SNCM, le prototype de moteur à 24 cylindres en étoile, restera unique. Après s'être occupé de gazogènes il est appelé à construire la première voiture de Grand Prix de l'après-guerre, la CTA Arsenal que réclame Raymond Sommer, le moteur (V8 suralimenté) ressemble à s'y méprendre à celui du Delage de Grand Prix 1925, et le châssis...aussi. La mise au point est délicate et ce sera un échec consommé en juillet 49.



Lory sera appelé alors pour créer l'Etoile Filante de Renault (vue avant le départ des 24 heures du Mans 57 ? pour un tour d'honneur). Le record du monde est battu en 1956, avec 308,9 km/h. Il travaille sur la future Dauphine 1093 puis sur une nouvelle voiture de record (objectif 500 km/h) qui, presque réalisée ne roulera jamais. Lory disparaît en 1963.





CES DAMES QUI NOUS ONT QUITTÉS

AU REVOIR ANNIE



Annie nous a quittés le 2 octobre 2022 après s'être battue durant de longs mois contre la maladie.

À l'Amicale depuis le 12 mai 2017, Jean-Noël et Annie ont participé à plusieurs sorties dont celui de Provence « Autour de Tourtour » en avril 2022.

Ils ont également participé à plusieurs rallyes du Maroc, et à d'autres rallyes avec quelques membres de l'Amicale : les Anjoras, Bellanger, Fossa, Gervasoni, Guéné-Meuriot (le couple infernal), Merle, Miloé, Pitel, Rivière, et Rougier ... (en Argentine la Porsche de Jean-Claude a pris l'avion sans eux, mais ses roues ont bien servi à Jacques Fossa !)

En Catalogne (1er équipage de 4 personnes dans une Mk2 (celle de nos amis Rivière) suite à l'accident de Jean-Claude Miloé).

Annie était très souriante, intégrée et participative dans toutes les sorties et d'une nature particulièrement gaie.

AU REVOIR INA



Ina nous a quittés le 2 décembre 2022. Elle était fatiguée ces derniers temps, son cœur a lâché.

Jean-Claude et Ina ont participé depuis leur entrée à l'Amicale le 14 juin 1999 à pratiquement toutes les sorties (sauf pannes de voiture ...).

Jean-Claude, grand amateur de Porsche, n'a pas pu résister à l'entêtement d'Ina pour qu'il achète Une Jaguar et à qui ??? à Bernard Consten (une affaire !!!) afin d'être membre de l'Amicale.

Après plusieurs rallyes du Maroc, une rébellion a eu lieu. Un équipage de filles serait plus calme. Pépé a donc pris le volant et Ina « sa poulette » fut copilote.

Ina accompagnait régulièrement Jean-Claude aux rallyes de Monte-Carlo. Elle a dîné plusieurs fois en compagnie du Prince Albert en lui parlant ... en Allemand.

Ina était imperturbable, cool, même lorsque la Jaguar était en panne sur le bord de la route, fumant sa cigarette en regardant le paysage.

Comme beaucoup d'entre-nous Mesdames, elle faisait la cuisine de son époux, et pour Jean-Claude le repas français midi et soir : entrée, plat, fromage et dessert !

Elle avait le chic de faire peur à Jean-Claude car prenant la parole, celui-ci attendait la chute pour respirer.

Ina était « nature », elle nous faisait beaucoup rire, et son rire était communicatif.

Ina avait trois surnoms « Poulette » pour Pépé, « Madame Choucroute », par lequel Marc Schelcher se faisait un plaisir de l'appeler en référence à sa « houpette » et « Mouty » celui donné par ses petits-enfants.



AGENDA 2023 - 2024 - 2025

Rallye de Printemps 2023 : « La Bretagne Sud »

Du jeudi 20 au dimanche 23 avril 2023

Organisation : Philippe Alglave - Jacques Rougier - Jean-Claude Thiriet

Grand Raja 2023 : Boïna et Chistera « Pyrénées Françaises et Espagnoles »

Du vendredi 16 juin au samedi matin 24 juin 2023

Organisation : Jean Bongiraud

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 : 3ème ou 4ème semaine d'avril

Organisation : Gérard Prévôt

Grand Raja 2024 : « Pays scandinaves »

Dates à définir : 1ère quinzaine de 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 :

Dates et lieux à définir : recherche Organisateurs

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 ! »

