

de pédales

Périodique belge des Collectionneurs et Archivistes du Vélo



GIANNI DI LORENZO: UN GREGARIO MALCHANCEUX

Périodique bimestriel - 9^e année
NOVEMBRE - DECEMBRE 1995 - N° 51

Abonnement annuel

Belgique: 1000 FB - France : 200 FF - Autres pays: 1200 FB

Prix par numéro: Belgique: 185 FB - France 40 FF



Administration, annonces

119, rue de la Forêt
4100 SERAING (BELGIQUE)
Tél.: 041/38.15.88

Fax.:

C. C. P.: 000-1517180-03
C. C. P. France 864 V Paris

Responsable de la publication

CLAUDE DEGAUQUIER

Comité de Rédaction

Guy CRASSET

Denis COULON

Claude DEGAUQUIER

Rédacteurs

Willy ANSEUW

Rudi CREETEN

Michel DARGENTON

Jean-Pierre MARCUOLA

Correspondants

Bretagne: Jean-Pierre LARIVIERE

Eric LE BALCH

André PERON

Centre France: Jean TRACLET

Sud-Ouest: Gérard DESCOURBES

Ile-de-France: Yvon BOULLLY

Robert JACOB

Suisse: Jean-François NICOD

Espagne: Juan Luis Lopez RUIZ

Jose Luis SANCHEZ ESTEBAN

Hollande: Wout KOSTER

Italie: Stefano FIORI

Franco TOTA

Pologne: Piotr EJSMONT

Allemagne: Bernd GOHR

Océanie: J.M. LECAUDE

Colombie

Manuel QUIROGA-CARDENAS

Photographe

Denis COULON

Montage

Alain BAML

Imprimerie

S. C. DUCHESNE 4100 SERAING

CDP - A.S.B.L.

Membre de l'IO.M.P.P.

SOMMAIRE

REPORTAGE SUR ANDRE DUPRE

pages 9 à 13

REPORTAGE SUR MANFRED DONIKE

pages 15 à 18

WILLY PLANCKAERT, L'AINE D'UNE TRILOGIE CELEBRE

pages 21 à 25

RICHARD VAN GENECHTEN, UN KETJE BRUXELLOIS

pages 27 à 32

GUY IGNOLIN, UN COUREUR DES ANNEES 50

pages 55 à 57

RUBRIQUES HABITUELLES

EDITO

Je ne tiens plus à m'étendre sur les délais de livraison de la Poste (qu'elle soit belge ou française, peu importe), car cela me donne des boutons. J'imagine en effet qu'à long terme, ces retards risquent de lasser certains lecteurs. Il faut hélas vivre avec et c'est la dernière fois que j'y ferai allusion.

Certains se plaignent que les abonnés soient avantagés par la lecture prioritaire des annonces. En tenant compte que tous les envois d'un périodique doivent être postés ensemble, je suis ouvert à toute initiative constructive qui permettrait à chacun de découvrir la teneur de ces précieuses annonces, sans que l'un ne soit privilégié vis à vis de l'autre.

Malgré ce semblant de diatribe, le n° 50 a visiblement plu de par son contexte "cinquante" et aussi par son nombre de pages. Comme vous tous, j'aimerais tant ne pas retomber à nos soixante feuillets habituels (n'oublions pas que pour le même prix, nous venons de 36 pages !). Pour ce faire, il suffit de jouer de la calculatrice et de savoir qu'avec un peu moins de cent abonnés supplémentaires, c'est réalisable.

Ce challenge est possible par le parrainage qui est un peu tombé dans l'oubli ces derniers mois. L'avantage résiderait aussi du fait que cela permettrait de clore définitivement le chapitre relatif à l'exclusivité du rétro et la place faite à l'actualité. En effet, qui oserait encore, dans cette optique, critiquer la présence de huit ou dix pages de résultats lointains dans une revue rétro de quatre-vingt pages ?

J'aimerais réaliser cet objectif et je tenais à vous l'exprimer aujourd'hui dans ce dernier éditto rédigé par un réd' en chef "part-time".

Quoiqu'il en soit, 1996 sera pour C.D.P., le comité de rédaction et votre serviteur, l'année d'un nouveau chemin, voire de nouveaux défis.

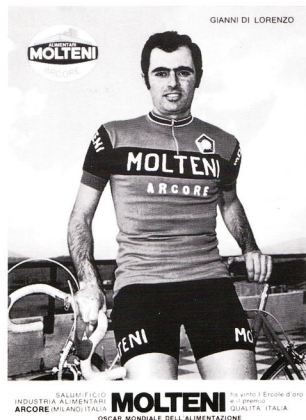
Claude DEGAUQUIER
Rédacteur en chef

Photo de couverture: DI LORENZO en compagnie de MERCKX lors d'une sortie d'entraînement sur la Riviera en 1973.

PORTRAIT EXPRESS

GIANNI DI LORENZO

UN GENOU MAUDIT A CONDITIONNE SA CARRIERE



Né à Monza le 20 avril 1948, Gianni Di Lorenzo respire le vélo dès son enfance.

Son père Arturo, qui fut un bon coureur indépendant à la fin des années quarante, est devenu, au début des Golden Sixties, mécanicien de l'équipe « St Raphael-Géminiani » dont le leader n'est autre que Jacques Anquetil.

« Je crois qu'un adolescent qui a la chance de côtoyer un personnage comme Jacques Anquetil, ne peut que tomber amoureux de la petite Reine. De cette époque, je conserve le sourire et le regard du Normand mais surtout son coup de pédale aérien qui ne donnait jamais l'impression de l'effort. Conquis par cette facilité à pédaler, je prends dès 1964 une licence de débutant et je remporte dix courses. Mon père a monté sur mon vélo un

guidon de Jacques, la fantasia et les premiers résultats font le reste... »

En résumé, un début triomphal... ?

« En effet, car en 1965, je remporte dix-sept bouquets. En 1966, je passe junior et la série continue avec dix victoires. Amateur dès 1967, je passe huit fois la ligne en vainqueur et 1968 devait être la saison décisive. En effet, je remporte aussitôt une victoire, mais pendant une sortie d'entraînement, une voiture me renverse et mon genou prend un sacré coup. Je n'y attache pas grande importance. A vingt ans, c'est naturel ! Après quelques tentatives imprudentes de la compétition, je n'arrive même plus à plier le genou. Je subis une première opération suite au détachement d'un tendon et je reste pratiquement inactif pendant dix-huit mois.

1968 était une année olympique et M. Rimedio, le directeur technique, m'avait déjà promis une place pour Mexico lors des courses de présélection. Adieu vœux, vaches, couvées, ... »

Que s'est-il passé ensuite ?

« Au début de la saison 1970, apparemment guéri, je reprends du service et je remporte quatre victoires tout en disputant toute la saison avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. En effet, je n'ose pas trop forcer avec la jambe gauche car, si j'appuie, le genou enfle. Je ne savoure plus mes victoires acquises sur la défensive.

Pour mieux faire, il faut forcer et je paie toujours les conséquences de mon accident. Je connais une nouvelle saison en dents de scie en 1971 malgré trois victoires. A la mi-saison, j'affronte une seconde opération, je rage et le moral est bien bas. »

Cette deuxième opération fut-elle concluante ?

« Je le croyais fermement, car 1972 fut une grande saison avec cinq victoires obtenues dans des courses d'importance internationale comme Milan - Rapallo et Castellania - Alasio. »

Ces victoires furent-elles le viatique qui vous a permis de passer professionnel ?

« Effectivement, grâce à elles et à Giorgio Albani, lui aussi de Monza, et directeur sportif de la « Molteni ». Giorgio recrutait quelques jeunes espoirs italiens pour figurer dans l'escadron d'Eddy Merckx. J'eus la chance d'en faire partie avec Parecchini et Bellini. »

Quel souvenir gardez-vous d'Eddy et quels étaient les rapports entre les coureurs italiens et belges ?

« Eddy était très méticuleux et vraiment amoureux de son vélo. Il était toujours le premier pour aller s'entraîner. Quand il décidait de se faire mal, il lui arrivait de rentrer seul à l'hôtel bien avant nous ! Naturellement, il existait un rapport particulier entre lui et ses équipiers belges, mais il ne mélangeait pas l'amitié et le boulot. En effet, lorsqu'il s'agissait de former l'équipe pour les classiques ou les grands tours, il conseillait au directeur sportif de choisir ceux qui marchaient le mieux sans tenir compte de leur nationalité. »

Et pendant la course ?

« Le jour de la course, Eddy était tellement concentré qu'il devenait nerveux et inabordable. Le gai luron de l'entraînement faisait place au

champion exigeant que tout le monde a connu. Il voulait être entouré de ses équipiers en tête du peloton et gare à celui qui traînait la patte à l'arrière. Un seul regard suffisait à rappeler le "distrait" à l'ordre. »

Quel fut votre bilan au terme de cette première saison pro ?

« Positif en ce qui concerne l'apprentissage effectué au sein d'une grande équipe, même si j'ai peu couru et que de surcroît, je ne bénéficiais d'aucune liberté d'action. J'étais là pour faire mon boulot et respecter les consignes données, un point c'est tout ! »

Et l'année suivante ?

« En 1974, je suis passé chez « Brooklyn » où j'ai rencontré deux capitaines exceptionnels : Roger De Vlaeminck et Patrick Sercu. »

Vous avez été au service des deux monstres sacrés du cyclisme belge, votre témoignage est donc particulièrement intéressant ?

« Roger était exactement le contraire d'Eddy. Il adorait improviser et était un vrai pur-sang. Il possédait beaucoup de classe mais était assez récalcitrant à la discipline. Lorsqu'il n'avait pas l'inspiration, tout le contraire et il rechignait à s'entraîner.

Au départ d'une course, on l'entendait dire qu'il ne fallait pas compter sur lui ce jour-là. Roger se plaçait alors en queue de peloton pour se désintéresser complètement de ce qui pouvait se tramer en tête. Le connaissant bien dans ces cas là, notre directeur sportif nous faisait travailler pour contrôler la course et alors comme par miracle, "la belle au bois dormant" se transformait à proximité de l'arrivée pour finalement remporter l'épreuve. En Italie, on dit que le génie est parfois synonyme de folie !

Cette année-là, j'ai participé au Tour de France dominé une fois de plus par Merckx. Je me suis mis en évidence dans l'étape de Colomiers remportée par Jean-Pierre Genet. Merckx, rassasié avait laissé partir une échappée à une quinzaine de bornes du but. J'y étais avec Bothereel, Baert, Delcroix, Campaner, Riottte, Demeyer, Huysmans et Genet. Au sprint, je me suis classé 3ème à quelques longueurs du vainqueur.

Ce résultat ne fut qu'une parenthèse car mes deux opérations au genou m'avaient laissé une jambe plus courte que l'autre.

Il m'arrivait même de m'arrêter durant une étape à cause de la douleur.



Di Lorenzo chez Zonca en 1975.

* Je pédalais en déséquilibre sur le vélo avec pour autre conséquence des douleurs à la colonne vertébrale. J'ai continué à rouler avec des infiltrations toutes les trois étapes qui apportaient des accalmies. Bref, ce fut un calvaire qui ne pouvait perdurer. »

Et nous arrivons en 1975 !

« Naturellement, tous ces ennuis de santé m'empêchaient d'avoir un rendement constant.

J'entrevois parfois de l'espoir qui n'était jamais longtemps confirmé. En 1975, je suis passé chez "Zonca-Santini", une équipe modeste qui me paraissait idéale pour permettre aux jeunes d'obtenir l'expérience ou aux "espoirs manqués" de se retrouver ... Le directeur sportif, Ettore Milano, fut

l'un des plus fidèles équipiers de Fausto Coppi.

J'ai fait mon possible avec une 3ème place au Tour du Nord-Ouest de la Suisse, 9ème du Tour de Toscane, 12ème du Tour d'Emilie et 17ème du Tour des Pouilles. »

En 1976, vous changez encore d'équipe ?

« Oui, je suis passé chez "Magniflex" et je n'ai rien réussi de valable. Je me suis résolu à subir une 3ème opération. Durant l'hiver, j'ai participé à des courses de cyclo-cross afin de renforcer les muscles de la jambe. Cette volonté de revenir m'a fait obtenir un nouveau contrat pour 1977 pour la même firme. Hélas, je connais de nouveaux ennuis et cette fois, le diagnostic est radical: hernie discale et la fin de ma carrière cycliste. »

Quels furent vos sentiments à cette époque ?

"Au début, j'étais démoralisé car j'avais la conviction que j'aurais réalisé une excellente carrière sans ces ennuis de santé.



Gianni Bugno

Gianni Bugno sous un maillot inusité !

Avant ma chute, je battais souvent des coureurs comme Battaglin et Bertoglio qui furent des vainqueurs du Giro. Hélas, j'ai trainé ma patte durant sept ans dans les pelotons.

La vie a continué et mon amour pour le vélo m'a néanmoins apporté d'autres satisfactions. En compagnie de mon père et de mon frère Alfiero (excellent coureur amateur), nous avons continué à exploiter notre magasin de cycles à Monza. C'est alors que comme sponsor, nous avons lancé il y a onze ans une jeune promesse qui se nommait Gianni Bugno ! Ce dernier est finalement devenu le champion que j'aurais voulu devenir. Je suis intervenu pour qu'il devienne pro chez "Atala", le reste, vous connaissez »

Tout est bien qui finit bien alors Gianni ?

« Non, car en ce moment - 7 juillet 95 - je suis occupé à vous narrer mon histoire au lieu d'être au TdF avec Claudio Chiappucci en qualité de mécanicien de l'équipe "Carrera". Hélas, je n'arrive plus à marcher à cause de mon genou, toujours le même... ! »

**Propos recueillis par
François TOTA.**

SON PALMARES "pro"

1973 Molteni
21° du GP de Montelupo
23° du Tour de Vénétie
83° de Milan - San Remo
95° de Tirreno-Adriatico

1974 Brooklyn
3° de la 14ème étape du Tour de France
22° du Tour des Marches
91° du Tour de France

1975 Zonca
3° du Tour du Nord-Ouest de la Suisse
9° du Tour de Toscane
12° du GP de Mirandola
12° du Tour d'Emilie
16° de la Coppa Sabbatini
17° du Tour des Pouilles
17° du Tour de Lombardie
17° du Tour des Apennins
17° du Tour du Frioul



Di Lorenzo, mécano chez Atala (ici, entre le stayer Renosto et Urs Freuler).

20° de la Coppa Bernocchi
20° du Trophée de Laigueglia
22° de Milan - Vignola
23° du Tour de Campanie
23° du Championnat de Zurich
24° du Tour de Sardaigne
Non partant à la 20ème étape du Giro

1976 Magniflex
3° du Tour de Romagne
46° de Tirreno-Adriatico
Non partant à la 6ème étape du Giro

1977 Magniflex
16° de la Coppa Agostoni
23° du Trophée de Laigueglia
58° de Tirreno-Adriatico
67° de Milan - San Remo

**Palmarès établi par
Denis COULON.**

LE TOUR 1939, 50 ANS PLUS TARD

Une série de Jean TRACLET

Albert GOUTAL, né le 1 décembre 1918 à Piriac-sur-Mer (Loire-Atlantique)

EQUIPE DE L'OUEST

Dossard n° 63 - (abandon dans la 9ème étape Pau - Toulouse)

Albert Goutal, à 20 ans, vous étiez l'un des plus jeunes coureurs de ce Tour de France 1939, ce qui était la promesse d'une grande carrière. Comment en étiez-vous arrivé là ?

« Quand j'étais môme, j'étais malheureux. Mon père, qui tenait à La Baule un tout petit salon de coiffure, voulait faire de moi un coiffeur. Il n'imaginait pas que je puisse vouloir m'intéresser à autre chose il ne m'a rien appris et n'a pas cherché à m'aiguiller sur un autre métier. "Coiffeur je suis, coiffeur tu seras", me disait-il.

Mais je n'aimais pas rester immobile, à "tournicoter" toute la journée autour d'un fauteuil. Certes, j'ai appris le métier de coiffeur dès que j'ai quitté l'école à l'âge de douze ans, mais dès que je le pouvais, j'allais me défouler en roulant à vélo au grand air de l'océan. Là, j'étais bien, j'aimais le vélo, j'étais solide et j'allais vite. Mais j'ai du payer tout de suite un lourd tribut à la "petite reine" puisque j'ai eu une jambe presque écrasée dans une collision contre un camion, à l'âge de treize ans.

Cela ne m'a pas empêché, sitôt guéri, de continuer et j'ai commencé à courir avec les débutants. Entre-temps, j'ai changé de métier et, à quatorze ans, j'étais groom. Inscrit au Vélo-Club de Saint-Nazaire, j'ai gagné de belles courses comme indépendant, notamment à Redon, Parthenay et Saint-Nazaire.

Puis au printemps 1939, ma pointe de vitesse m'a permis de réaliser de bonnes performances, toujours comme indépendant. Et cela m'a conduit à Paris pour le Tour de France. »

D'après les chroniques, vous suiviez bien et ne semblez pas avoir de problème puisque vous aviez atteint Pau, au terme de la huitième étape. Alors, pourquoi cet abandon soudain le lendemain dans les Pyrénées, vous étiez fâché avec la montagne ?

J'ai été victime d'une crevaillon dès le départ de Vire et, personne ne m'ayant attendu, j'ai parcouru quelque cent vingt kilomètres tout seul et j'ai fini à cinq minutes. J'ai perdu le moral, c'était foutu!

Evidemment, j'étais jeune et les nombreux chevronnés de mon équipe de l'Ouest, les Le Grèves, Tassin, Yvan Marie, Fontenay, Cloarec qui avaient, outre leurs références, tous près de dix ans de plus que moi, n'allaient pas attendre le "blanc bec" que j'étais.

Et alors, dans cette étape Pau - Toulouse - plus de trois cents kilomètres avec trois grands cols dans le froid, le brouillard et la pluie, pensez... Volatilisé le mec! En plus, j'ai crevé deux fois dans la descente du premier col, l'Aubisque.

C'est alors qu'un coiffeur de Vannes, sans doute



« Certes, les grands cols n'étaient pas ma partie forte, n'ayant connu jusque là que ceux du Wolber, ce qui n'a rien de comparable, mais contrairement aux apparences, c'est dès le début que je courais sans but, exactement dès le deuxième jour, dans l'étape Vire - Rennes.

en vacances par là et qui me suivait discrètement dans la vallée avant le Tourmalet, me voyant à la traîne, m'a invité à plusieurs reprises à monter dans sa voiture. Il ne m'en fallut pas plus pour céder, mais je l'ai vite regretté, car je n'étais pas un fainéant et sans ce c... de coiffeur de Vannes, je finissais l'étape et peut-être le Tour.

Par la suite, les événements ne m'ont pas donné l'occasion de revenir, bien que je n'avais que vingt-huit ans à la reprise de 1947. Dans le Tour, voyez-vous, si on ne brille pas ou si l'on n'appartient pas à l'équipe du vainqueur, il n'y a pas d'argent à gagner, du moins à mon époque. Or, on a beau aimer le vélo, on est là avant tout pour gagner sa vie. Il ne faut pas être altruiste et jouer les héros !...

Si bien que par la suite, plutôt que de finir vingt-cinquième ou quarantième et ne pas gagner un sou, j'ai préféré me cantonner dans les courses régionales où il y avait de l'argent, surtout ici en Bretagne, ce qui est toujours très tentant.

Notez bien que je courais tout de même passablement à l'échelon national puisqu'en 1941, j'ai remporté à Monthléry le championnat de France professionnel (zone occupée), battant au sprint Viro, Lucien Lauk, Debenne et Le Guevel. »

Jusque quand avez-vous couru ?

« Jusqu'en 1953, toujours plus ou moins professionnel chez Terrot, puis chez Dilecta-Wolber, mais tout en faisant tous les boulots en même temps. J'ai d'abord passé mon permis de conduire en 1941 et, pendant huit ans, en cheville avec Kléber Piot, j'ai été transporteur routier poids lourds.

Je coupais les cheveux des copains, puisque j'étais coiffeur, mais, je vous l'ai dit, je ne pouvais rester entre quatre murs et ce métier-là me portait sur les nerfs. Tenez, je crois que si j'avais du continuer là-dedans, j'en serais arrivé à couper la tête des clients avec le rasoir... J'avais trop de tempérament: pas possible de rester là, debout, planté !

J'ai également été marchand de charbon, puis marin-pêcheur spécialisé dans la pêche aux moules. Ah, ce dernier boulot me plaisait beaucoup, car il fallait se remuer. Et je gagnais des ronds !

Peut-être allez-vous traduire tout cela par l'expression "trente-six boulots, trente-six misères" et c'est un peu vrai car, ayant oublié de cotiser pendant vingt ans (n'étant même pas à la sécu, mais heureusement je n'ai jamais été malade), je ne touche aujourd'hui qu'une retraite de cinquante francs par jour, eh oui, ça fait quinze cent francs par mois, mais j'ai toujours

été travailleur et courageux, ce qui m'a permis d'acquérir cinq maisons. J'en ai donné une à chacun de mes enfants - j'ai un fils et deux filles - et je loue les autres pendant l'été, ici sur la côte, ce qui m'amène de cinq à six "briques" par saison. Et puis, j'ai gagné des sous dans le vélo. »

Justement, revenons au vélo, quels sont vos souvenirs ?

« Je vous disais que le cyclisme avait toujours été florissant en Bretagne et que les courses étaient bien dotées. En Belgique également, d'ailleurs, grâce aux courses de kermesses. Il n'empêche que les Belges venaient pas mal courir chez nous, dès la fin des hostilités. Une année, ils sont arrivés à quatre dans mon secteur, dont Emile Bruneau et Constant Lauwers qui n'étaient pas les premiers venus. On ne s'était pas méfié et je me souviens qu'ils avaient gagné tout de suite à Parthenay, les Sables d'Olonne et Nantes. J'ai dit à mes potes: "On a intérêt à se cracher dans les pognes pour les ajuster, sinon l'an prochain ils viendront à huit, dans deux ans ils seront douze et il ne nous restera que les miettes". Ce qui fut fait. On s'est occupé de leur cas et, écoeurés, on ne les a plus revus ici que très épisodiquement.

Une année, vers 1950, je courais en Corse. Il y avait avec moi Raymond Guegan, P'tit Louis (Caput) et Kléber Piot, tous trois, - comme moi d'ailleurs - joyeux drilles et sacrés fêtards... Si bien que Piot, qui avait la main baladeuse, a pris une balle dans le ventre, un soir, et fut conduit à l'hôpital. Nous sommes rentrés en France sans lui, mais "l'affaire" a été étouffée...

Une autre année, ça devait être en 1947, j'ai fait les Six Jours de Paris au Vél d'Hiv' avec Surbats. C'est Seres - Lapébie qui ont gagné. Henri et moi étions bons pistards, mais nous avons fini à de nombreux tours des vainqueurs en raison de ma répugnance à vivre en vase clos. Pensez: six jours et six nuits à respirer la fumée du tabac alors qu'enfant de la mer et du grand vent du large, je n'ai jamais touché une cigarette de ma vie, ce n'était pas possible et on ne m'y a jamais revu. Aujourd'hui, avec leurs Six Jours bidon, je ferais sûrement meilleure figure.

A propos de Bordeaux - Paris, j'avais un bon copain en la personne d'Urbain Caffi qui avait bien failli

gagner cette course, mais ça se passait en 1947. Au passage à Orléans, il était seul en tête avec une avance incroyable: plus de vingt minutes. Il ne pouvait plus perdre, semblait-il. Puis, peu à peu, il se mit à faiblir jusqu'au moment où, incapable de pédaler encore, il s'écrouta au milieu de la route dans le secteur de Chevreuse. Il faisait une chaleur de four et il ne put remonter en selle. On conclut à l'insolation. Le Belge Somers gagna.

Une année, nous courions l'Omnium de la Route à Neauphles-le-Château. Le matin, pédalant dans la soie, j'ai tiré sur le guidon. Mais ensuite, dans le contre la montre, manquant de réserve et ayant mal récupéré, j'ai été battu. Cela ne m'a pas gêné, car c'est Caffi qui a gagné.

Comme bon gars, il y avait Lucien Teisseire. Il était de la Côte d'Azur, mais, chose curieuse, il était à l'aise sous la pluie. Il a d'ailleurs remporté un "Pneumatique" à Montluçon sous une pluie battante. Et il n'a pas craint d'épouser une Bretonne. Fixé d'abord à Saint-Nazaire, on se voyait souvent. Puis il est allé à Pontivy exploiter un garage, mais il n'y est plus. C'était un très bon et très beau coureur.

Je vous parlais de la Côte d'Azur. Un jour, j'ai voulu la connaître, alors, en 1946, j'ai pris le départ de Monaco - Paris (course à étapes d'une durée de cinq jours, le maximum autorisé à ce moment-là). Mais pas de chance ! Première étape Monaco - Digne, premier lâché: le père Goutal et dès le départ, au sommet de la Turbie. Je rattrape, un peu plus loin, Vietto qui avait eu des ennuis mécaniques. Je lui parle: pas de réponse. Ce fut comme cela pendant quatre-vingt kilomètres au cours desquels il ne m'a pas dit un mot. Je n'ai pas aimé cela, alors j'ai pris un raccourci pour Digne et y récupérer ma valise, abandonnant cette grande course. Pendant ce temps, Vietto se classait deuxième derrière Baito. Ce Vietto était sûrement un grand coureur, mais quelle "tronche".

Le lendemain, se courait une épreuve régionale, Digne - Cavailhon; avec quinze mille francs au premier. Malgré la présence de gars du pays, tels que les redoutables sprinters Paul Neri et Raoul Rémy, j'ai gagné.

Parmi les bons gars, je ne citerai pas cet autre petit C... qu'était

Robic. Notez bien que c'est une façon de s'exprimer. En fait, c'était un fort de caractère. Mais enfin, je n'aimais pas sa compagnie: il était trop rouspéteur, il râlait tout le temps contre quelqu'un ou quelque chose, ne prononçant jamais une parole apaisante. Et puis, il n'aimait pas partager, trop sûr sans doute de sa supériorité. Toujours est-il qu'il a connu la gloire et que le père Goutal a ramassé les casquettes ! De toute manière, ce n'était pas la guerre entre nous deux, puisqu'un jour, je l'ai laissé gagner à Scaër. Il était du pays, sa mère de Radenac exactement. Ce jour-là, il m'avait impressionné, car il montait les côtes le buste droit, sans tenir le guidon. D'une façon générale, nous nous évisions. Quand je savais qu'il courait à un endroit, j'allais courir ailleurs et réciproquement.

Et puis, après tout, tenez, il n'y a que de bons gars ... tel que Louison Bobet. Il était très gentil, très bon camarade, mais il voulait toujours gagner, à l'inverse de son illustre successeur breton, Bernard Hinault, qui lui, savait offrir la victoire à ses équipiers. Un jour, pour le Grand Prix de Saint-Méen, la patrie de Louison, il y avait soixante mille francs au premier. Je lui propose "Donne moi quarante mille francs et je te fais gagner". Il n'a voulu concéder que dix mille francs. J'ai refusé et l'ai battu au sprint. Il a fait deuxième et Barbotin troisième.

Cela se passait en 1950, l'année où il fut champion de France pour la première fois. Entre parenthèses, vous constatez qu'il y avait de l'argent à gagner dans les courses en Bretagne. Une fois, à Pleurtuit, j'avais gagné cent mille francs, à l'époque où le salaire d'un petit cheminot, par exemple, n'était que de huit à dix mille francs mensuels. »

Mais, dites-moi, ces combinaisons, ces marchandages sont fréquents dans le cyclisme ?

Oh! vous savez, il ne faut pas se leurrer: dans les petites courses sans véritable enjeu, ni grande importance, oui c'est fréquent, de même que dans les critères: un jour toi, un jour moi. On ne va pas se manger entre nous. Et puis, un service en vaut un autre. Par contre, dans les grandes épreuves internationales et même nationales, celles qui assurent gloire et fortune, il ne saurait y avoir ni "combine", ni marchandage. Aussi gros que soit le paquet qu'on peut lui proposer, celui qui est en passe d'enlever Milan - San Remo, Paris -

Roubaix ou le Championnat du Monde ne se laissera pas acheter, à moins d'être soudain devenu fou... A plus forte raison pour le Tour de France. Pourtant me direz-vous, Walkowiak, en 1956, n'avait qu'une minute vingt cinq secondes d'avance sur Bauvin à trois jours de l'arrivée. Bauvin était pourtant un coureur supérieur à Walkowiak puisqu'il a couru et terminé neuf Tours. Il aurait donc pu essayer, d'autant que "Walko" avait la pression sur le dos, mais le Lorrain tremblait dans ses culottes à la pensée d'entrer au Parc vêtu de jaune: "Moi, gagner le Tour, vous n'y pensez pas !" Un peu comme Agostinho vingt cinq ans plus tard: "Moi, gagner le Tour, et ma tranquillité, alors ?". Je crois, voyez-vous, que chacun est finalement à la place et que le paimarés, c'est l'homme. Sauf exception, évidemment, comme toujours. On a coutume de dire: "Ah! Celui-là, si on l'avait laissé libre au lieu de le cadénasser en le mettant au service d'un leader, quel paimarés il aurait !

Non, je ne le pense pas: celui qui se voue au rôle (souvent fructueux d'ailleurs) de domestique, c'est qu'il a bien fait le tour de la question et qu'il estime faire ainsi le bon choix. Regardez ce Jean-François Bernard qui "veut des guerriers" alors qu'il a toujours un "pet de travers": une grande ça... et rien d'autre. Ce n'est pas facile, vous savez, de dominer et de régenter. Des Louison Bobet, on n'en trouve pas tous les jours.

Souvenez-vous de Roubaix, au terme de la troisième étape, en 1955. Ce n'est pas parce qu'il est Breton comme moi que je le cite, mais ce soir-là, à table, excédé de voir depuis trois jours, toute une meute attachée à ses basques, notamment Lauredi, il déclara: "Si demain je ne lâche pas tous ces "ratagasses", je ne suis pas un coureur, tenez!" Et de ponctuer ses paroles d'un grand coup de poing sur la table. Regardez le classement de l'étape suivante au sommet de la citadelle de Namur... Le coup de poing sur la table, voilà ce que "Poupou" ne savait pas faire au terme de ses quatorze Tours de France. En outre, il était d'une avarice achevée. Je crois vraiment qu'en dehors des coursettes à Triffouilly-les-Oies, à Petaouchnok ou autour d'une pissotière publique, chacun est à sa place. Vraiment, je le crois !

C'est comme ces histoires de stimulants dont on nous rebat les oreilles chaque jour davantage. Dans le

Tour 1939, notre seigneur, à "L'Ouest", était Raymond Le Bert, qui était aussi notre masseur et faisait fonction de conseiller - directeur sportif. En huit jours, je n'ai jamais été massé, le gant de crin à l'eau de Cologne suffisait. Et Le Bert "salait la soupe", qu'est-ce que vous croyez, que ça date d'aujourd'hui ? Que les mecs faisaient le Tour à l'eau de Vitell ? Pfff ! ... Personnellement et la plupart des autres, nous avions la chance d'avoir une belle santé ... »

Voilà des mises au point percutantes ! Encore quelques souvenirs, un mot gentil ?

« J'ai pu connu Bartali, mais quelle santé terrible ! Il était incroyable. Et pourtant, il fumait cigarette sur cigarette dès la ligne d'arrivée franchie. Je me souviens aussi de Cogan: sans la guerre, il aurait été le premier Breton à gagner le Tour, avant Robic, Bobet et Hinault. Et puis Georges Speicher: il était un peu fierot, un peu "monsieur", d'ailleurs il était marié à une aristocrate, une comtesse, je crois, mais il était gentil. Un jour, nous courions au Vél' d'Hiv' où le maillot de soie était obligatoire. Comme je lui disais que j'avais froid, il me tendit un maillot de laine: "Tiens, mets ça en dessous !" C'était le maillot tricolore qu'il avait remporté pour la troisième fois en 1939. Ce maillot, je pouvais le porter au grand jour sur la route puisque j'avais moi aussi été champion de France (1941), mais alors, ma femme avait dû cacher en les rabattant à l'intérieur les liserés Arc-en-Ciel figurant sur les manches. Car si Speicher fut champion du monde, le père Goutal était bien - mais il ne se plaignait pas - le champion des ramasse-miettes ! »

Ainsi prit fin notre savoureux entretien avec Albert Goutal, un homme dont la manière débonnaire et rigolarde cache une saine et claire vision sur les hommes et les choses autant qu'un sens aigu de l'analyse.

Un Albert Goutal qui, en prenant congé, nous laissa en mains ce maillot bleu-blanc-rouge chargé d'histoire ...

Jean TRACLET
Batz-sur-Mer
(Loire-Atlantique)
21 avril 1989

à suivre ...

CES ANCIENS DU SUD-OUEST

Une série de Gérard DESCOUBES.

1. ANDRÉ DUPRE: AVEC LE LABEL "TOUR DE FRANCE"

André Dupré, homme discret, réservé et courtois, fut un coureur correct et loyal qui a obtenu l'estime de tous ceux qui l'ont approché.

A l'époque de ses meilleures années, il n'a cependant jamais rempli d'interminables colonnes dans les gazettes spécialisées. Celles-ci ont néanmoins narré le parcours de ce robuste routier sprinter qui, sans être vraiment un grimpeur ailé, passait avantaquusement la montagne.



Ce coureur vaillant peut se targuer d'avoir eu en son temps une relation privilégiée avec le grand Louison Bobet. À partir de 1958, année de son entrée chez "Mercier-B.P.", le populaire coureur girondin devint le lieutenant de Louison. André Dupré est resté cinq années sous les ordres d'Antonin Magne.

Tous les connaisseurs savent combien grande était la valeur des coureurs de la renommée firme

stéphanoise placée sous la direction, d'un des plus prestigieux directeurs sportifs. Tonin le sage opérait une très sévère sélection, n'embauchant que ceux chez qui il décelait ou devinait une classe au-dessus de la moyenne.

Avant de passer professionnel, André Dupré avait une notoriété régionale qu'il s'était construite à grands coups de méritoires et valeureux coups de pédales. André fut aussi un tonitruant animateur de la Route de France 1951. Il avait enlevé la 1ère étape et porté le maillot jaune durant deux jours avant de le céder à Jacques Vivier qui devait le ramener à Paris.

Dupré avait enlevé l'une des plus grandes classiques du Sud-Ouest, Bordeaux - Royan en l'occurrence, et devint champion de Guyenne (regroupant cinq départements: Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne et Pyrénées-Atlantiques) sur route la même année.

Alors qu'il était encore indépendant, le Girondin devait se révéler en 1955 avec les pros dans un Tour du Sud-Est resté mémorable à ses yeux.

Il passera professionnel à l'occasion du championnat de France 1955 sous le maillot "Royal-Fabric". En 1956, il revient chez "Thomann" et en 1957, il repasse chez "Royal-Fabric" pour atterrir chez "Mercier" de 1958 à 1962.

André Dupré est né le 7 mai 1931 à Ligeux en Gironde, aux frontières de la Dordogne.

Il nous raconte son passage dans le cyclisme:

« C'est le Tour de France qui a servi de détonateur et le mot n'est pas trop fort. J'étais venu voir la Grande Boucle à Bordeaux et je ne me suis

souvenu que d'un seul cliché: celui de Vietto qui portait le maillot jaune. Tout cela avait marqué le gamin que j'étais encore. Depuis cette année 1947, je n'ai plus cessé de rêver au jour où moi aussi je serais au départ de ce Tour. J'ai signé ma première licence à l'âge de 16 ans au club de Ste-Foy-la-Grande, situé le plus près de chez moi (club d'où sont sortis Christian Jourdan et Albert Frigo qui a couru chez "Kamone").

Dès cet instant, le désir de disputer un jour le Tour de France ne m'a plus quitté.

Après une honnête carrière amateur, je suis passé indépendant afin de me mesurer avec les pros. »

Comment êtes-vous devenu professionnel ?

"Début 1955, je marchais convenablement, à un point tel que je fus sélectionné chez Thomann afin de disputer le Tour du Sud-Est. Dès la première étape, je me suis mis en évidence lors de l'emballage final, étalé sur la ligne par le seul Marcel Fernandez qui n'avait pourtant rien d'un finisseur. Durant les huit étapes, j'ai toujours terminé avec les meilleurs. J'avoue avoir songé à terminer au moins sur le podium. Pour ce faire, il fallait que je passe le Ventoux. Dès le départ de l'étape comprenant le géant de Provence, j'avais les sens en éveil, prêt à bondir sur tout ce qui allait bouger. Aussi, lorsque F. Mahé, Privat, Anquetil et quelques autres fines pédales passèrent à l'attaque, j'étais à la parade. Nous avons obtenu un écart tel qu'il nous permit d'arriver au pied du redoutable col avec deux minutes d'avance. Charly Gaul nous est revenu de l'arrière avant le sommet. Il est passé à côté de nous sans nous regarder, en réalisant aussitôt une grosse différence.

Nous avons chassé énergiquement jusqu'en Avignon, mais nous n'avons jamais revu le futur Ange de la

montagne. Le Luxembourgeois a finalement enlevé l'épreuve devant Privat et Debruyne. Je me suis classé 4ème.

Quelles satisfactions le vélo vous a-t-il apportées ?

J'ai aussi glané ci et là de belles victoires nationales. Je pense au Tour de Corréze 1957 qui était une belle et difficile épreuve de 260 km. En fin de course, je me trouvais dans le groupe de tête. Dans la finale, il y avait un petit col. J'en ai profité pour démarrer et me retrouver seul en tête. Seul Pierre Pardoën est revenu dans mon sillage. Son retour ne m'a pas comblé de joie car je savais Pierre très rapide au sprint. A l'arrivée à Tulle, je l'ai quand même devancé et Tino Sabbadini s'est emparé de la troisième place. Il s'agit là d'un bon souvenir, mais mon meilleur reste quand même mon Tour du Sud-Est 1955. »



G.P. de Riberac 1955: Prouzet devance Dupré (photo Dupré)

C'est après ce Tour du Sud-Est que j'ai signé mon premier contrat professionnel chez "Royal-Fabric", une marque de produits diététiques dont Gaston Plaud était le directeur sportif.

Ma première course dans la catégorie reine a été le championnat de France sur route. Quelques jours plus tard, je réalisais mon rêve de gosse en prenant le départ du Tour de France.

J'ai réalisé un bon début de Tour, mais le jour de l'étape du Ventoux, celle où le Breton Jean Mallejac a failli mourir sous une chaleur caniculaire, j'ai tout laissé tomber au pied du Mont. Pourtant, j'étais bien et nullement fatigué. L'explication est toute autre: sachant que j'avais réalisé une bonne ascension du mont chauve dans le Sud-Est, depuis quelques jours dans mon entourage, on ne me parlait plus que de me doper pour ce jour-là. Franchement, cela me contrariait et comme il régnait une chaleur torride, synonyme de grande soif, j'étais inquiet que l'on ne me passe un mauvais bidon. Je suis descendu de bécane et j'ai attendu le camion balai, car j'avais la trouille du doping. En 1956, par représailles, alors que j'avais ma place dans l'équipe du Sud-Ouest, je fus remplacé par le Limousin Marcel Guitard. »



Tour des Provinces du Sud-Est 1956: André Dupré endosse le maillot de leader à l'issue de la 4ème étape. (Collection Dupré)

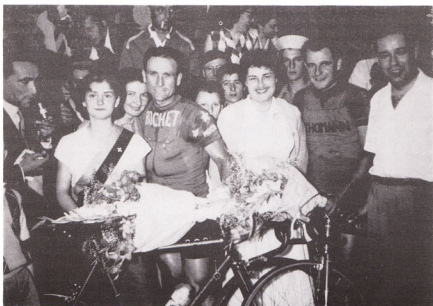
« Pendant quinze ans, grâce au vélo, j'ai gagné ma vie, j'ai voyagé et j'ai côtoyé ceux qui ont fait l'histoire du cyclisme des années cinquante. Je conserve de cette époque un grand souvenir.

"En 1957, Jacques Anquetil a marqué la course de sa grande classe. Jacques était un rouleur hors pair, capable de prendre des relais à cinquante à l'heure et de tenir le même tempo durant de nombreuses bornes. Lorsqu'il s'écartait enfin, il pouvait voir

passer "les masques" de ceux qui avaient souffert dans son sillage. Dans cette édition 57, je me suis souvent retrouvé aux avant-postes et ce fut de loin mon meilleur Tour de France.

"A l'occasion du Tour du Cher 1957, Antonin Magne est venu me trouver afin de savoir si je voulais signer pour son équipe.

encore notre Bobet. Il a laissé tous nos prix remportés à la banque à Rome pour retirer les lires à une époque plus favorable, pour ensuite les transformer en francs. »



G.P. Igarra 1955: Albert Dolhats et André (Collection Dupré)

J'ai longtemps tenté de demeurer le plus longtemps possible dans la roue de "Maître Jacques" dans certains cols. Ce ne fut pas toujours une sinécure mais je me suis fait plaisir.

Durant le Tour 1958, c'est l'étape mémorable de la Chartreuse qui m'a le plus marqué. J'étais échappé avec Joseph Groussard et nous avions dix minutes d'avance. C'était une journée apocalyptique et il tombait une pluie glaciale avec un vent terrible. C'était épouvantable tellement il faisait froid et tellement les éléments étaient déchaînés. Nous avions revêtu des vêtements chauds et des imperméables. Soudain, Gaul, encore lui, nous est tombé dessus, nous dépassant avec son petit braquet, en surcompression vêtu de son maillot manches courtes, se jouant des écueils de la route et progressant tel un poisson dans l'eau. Pour ma part, je n'ai pas terminé l'étape, j'étais mort de froid. Il fallait que je sois épuisé car il ne restait plus que quelques étapes pour rentrer à Paris. »

Quelles circonstances vous ont amené à porter le maillot "Mercier" ?

Vous pensez bien que j'ai accepté et dès janvier 1958, j'étais chez Mercier.

Louison Bobet et Antonin Magne m'ont aussitôt baptisé le "flahute", moi qui n'aimais que le soleil et la chaleur, vous imaginez si j'étais heureux avec un tel surnom. »

Vous êtes devenu en quelque sorte l'un des équipiers favoris de Louison Bobet. Vous avez dû en connaître des galères en sa compagnie ?

"Oui bien entendu. Je n'ai qu'un regret, c'est de pas avoir couru avec lui dès mes débuts professionnels car j'aurais gagné beaucoup plus d'argent. Louison avait un sens des affaires hors du commun. Lorsqu'on se produisait à l'étranger, Louison s'inquiétait aussitôt du taux de la monnaie locale. Il laissait souvent les prix à la banque afin d'attendre des fluctuations plus avantageuses. En 1959, nous avons disputé Rome - Naples - Rome que Louison a survolé, gagnant cinq étapes sur douze. Nencini, second, a terminé à près de huit minutes car il marchait

Vous semblez accepter beaucoup de choses et vous êtes discret. Vous n'avez donc pas du souvent vous fâcher dans le peloton ?

« Oh si. Je me souviens par exemple en 1957 sur la fin du Tour de France. J'étais encore fringant et l'étape de Bordeaux était un peu la mienne. Ce jour là, sous une forte chaleur, Pierino Baffi avait attaqué tôt et son avance était telle qu'il était hors d'atteinte. Quant à moi, à partir de Mont-de-Marsan, je n'ai pas cessé de tenter la fugue, hélas sans réussite. Les coureurs savaient que j'étais de la région et ils me marquaient à la culotte. Voyant que j'étais prisonnier du peloton, j'ai décidé d'attendre le sprint pour la deuxième place. A l'entrée sur la piste, j'étais bien placé dans la roue d'Arrigo Padovan qui lui même se trouvait dans celle de son équipier Mario Baroni. Seulement, un quatrième larron est venu jouer des coudes pour prendre ma place. Il s'agissait de Darrigade en personne qui, dès qu'il voyait pointer le vélodrome de Bordeaux, devenait "électrique" !



Avec son métier sur la piste et à force de me tasser, il m'a fait sortir de la roue de Padovan et j'ai terminé 5ème du sprint. A la descente de vélo sur la pelouse bordelaise, je me suis fâché et j'ai apostrophé Dédé Darrigade. »

Pourquoi ne vous a-t-on plus vu sur le Tour de France après 1958?

« Je devais participer à celui de 1959, mais lors de Paris - Bruxelles disputé en avril, une chute m'a occasionné une blessure à un pied et une jambe, ce qui m'a handicapé pour le reste de la saison et m'a ainsi tenu éloigné du Tour. »

En dehors du Tour de Corréze dont vous avez déjà parlé, avez-vous en mémoire d'autres victoires ?

« Bien sur, je n'ai pas oublié mon Tour de l'Aude 1957 remporté devant Siro Bianchi et Alfred Tonello.

J'ai également remporté pas mal de grands prix. A l'époque, ces courses frisaient les 200 km et étaient disputées par le gratin national, avec en plus souvent de bons étrangers. Quand j'ai enlevé le G.P. d'Eymoutiers en 1959, les suivants s'appelaient Rolland, Walkowiak et Bobet. Ce critérium passait pour être le plus dur de France.

A Nouan-le-Fuzelier, pour l'emporter, il a fallu que j'ajuste au sprint Michel Dejounhannet qui était redoutable dans les deux cents derniers mètres.

J'ai aussi enlevé le G.P. de la Trinité à Gueret en 1960. Il faut que vous sachiez de quel genre d'épreuve il s'agissait. En 1960, il tombait des trombes d'eau. Nous faisons douze tours plus quinze autres en sortant de Gueret et il y avait 150 bornes. Tous les meilleurs Français et des étrangers étaient au départ sur un parcours truffé de "raidars". D'emblée, quatre chasseurs de primes nous avaient fait la valise: Blower, Bergaud, Folch et José Gil. Derrière, roulant à bloc, nous étions neuf en poursuite. Il y avait là Sutton, Brittain, Bodin, Dufraisse, Walkowiak, Bertolo, Scribante, Selic et votre serviteur. Nous sommes rentrés dans le deuxième des

grands circuits mais à trois seulement: Selic, Scribante et moi même.

Cela faisait six hommes en tête car devant, Folch avait été rincé. Il y avait des primes de 20.000 francs (200 F) à chaque passage. Finalement, nous avons été rejoints à trois boucles du final sous l'impulsion de Raymond Poulidor oeuvrant sur un terrain idéal pour lui. Aussitôt la jonction réalisée, l'Anglais Reynolds s'est sauvé entraînant avec lui Meneghini, Ricou, Scribante, Remangeon et un certain Dupré. Après un sprint farouche, j'ai gagné devant Reynolds qui avait failli me surprendre. Les premiers poursuivants se nommaient Poulidor, Huot et Bergaud. Pour tout dire, dix-sept coureurs seulement terminèrent la course. Sans vouloir faire passer ce genre d'épreuve pour Paris - Roubaix, il n'était pas facile de vaincre, loin, de là, dans ces courses soi disant secondaires. »

En 1956 dans Paris - Bourges, je m'échappe seul à dix km du but pour être passé en revue en plein sprint à vingt mètres de la ligne par Job Morvan et Brulé. La veille, je m'étais classé 8ème des Boucles de la Seine.

En 1957, le Tour de l'Oise m'a causé une vive déception. Marcel Bidot avait pensé à moi pour l'équipe de France du Tour mais j'étais en balance avec Jean Stablinski. Le mieux placé obtiendrait la sélection. J'étais bien et gonflé à bloc, j'ai effectué toute la course devant, mais "Stab" aussi ! Au général, lui et moi nous nous sommes retrouvés 1er ex-aequo. Ce sont les places aux étapes qui nous ont départagés et Stablinski s'est retrouvé en équipe nationale. J'ai perdu une fameuse somme d'argent car les Tricolores ont tout gagné sur ce Tour.

Enfin en 1958 lors des Boucles de la Seine, je me suis retrouvé en tête dans la finale avec Anquetil et Bouvet.



André Dupré avec son dernier maillot paraît bien songeur aux côtés de Rolf Graf (Collection Dupré)

Vous nous racontez votre carrière avec sérénité et calme. N'avez-vous jamais connu des déboires ?

« J'ai trois grands regrets dans ma carrière.

Le sprint ne m'aurait en principe pas posé de problèmes, hélas, nous avons été rejoints au pont de Sèvres, pratiquement à l'arrivée. »

Vous avez terminé votre carrière chez les "indés" ?

« J'ai encore roulé trois saisons chez les indépendants. J'ai signé au cyclo-club bordelais et notre sponsor était le groupe "Kas-Kaskol" qui équipait les pros en Espagne. J'ai retrouvé dans l'équipe mon ami Jacques Bianco et j'ai encore enlevé quelques victoires. J'ai raccroché fin 1965. Mon épouse possédait un magasin de bonneterie à St-Alvère en Dordogne que j'ai mis en gérance. Avec un copain que j'avais connu à Paris lorsque j'étais chez "Mercier", nous avons repris une quincaillerie que nous avons tenue 24 années. Aujourd'hui, c'est le fils de cet ami qui a repris le flambeau.

Je coule une retraite paisible dans la banlieue bordelaise et je reste intéressé par le Tour de France que je ne rate pour rien au monde. »

André est redevenu depuis longtemps déjà, un monsieur tout le monde.

Il n'est plus reconnu et c'est dommage car il mérite le détour parce qu'il parlera toujours avec vous, calmement et avec exactitude d'une belle époque de sa vie.

Heureux qui comme André Dupré a pu réaliser et vivre son rêve de gosse durant plusieurs années, alors que tant d'autres n'en ont jamais aperçu que les prémices.

Gérard DESCOUDES.

SON PALMARES

Amateur

1951

1° de la 1ère étape de la Route de France
1° de Bordeaux - Royan
Champion de Guyenne

1953

1° de la 10ème étape de la Route de France (27°)
1° d'une étape du Circuit de Quercy
3° du Tour de la Corrèze
4° du Tour de Dordogne

1954 Alcyon

7° de Paris - Limoges
20° du Tour de l'Ouest

Professionnel

1955 ROYAL FABRIC

2° de Bordeaux - Royan
2° du GP Igarra
2° à Langon
2° à Amiens
2° à Arcachon
2° du GP de Riberac
4° du Tour du Sud-Est
8° de Paris - Vimoutiers
27° du Chtp de France
46° de PARIS - TOURS
Abandon 11ème étape du TOUR

1956 THOMANN

1° à Objat
1° à Périgueux
2° de la 2ème étape du Tour de Picardie (39°)
2° des Boucles du Bas-Limousin
3° de Paris - Bourges
3° du Circuit de la Vienne
3° à Vergt
4° du Circuit des Marches à Valence d'Agen
2° de la 1ère étape
2° de la 3ème étape
6° du Tour de Dordogne
6° de Marseille - Nice
24° du Tour de l'Ouest
25° du Tour du Sud-Est
3° de la 1ère étape
2° de la 4ème étape

1957 ROYAL FABRIC

1° du Tour de l'Aude
2° de la 2ème étape B
1° du Tour de Corrèze
1° à Bergerac
1° à Montceau les Mines
2° du Tour de l'Oise
3° du Circuit du Finistère
8° des Boucles de la Seine
9° de Paris - Vimoutiers
13° du Midi Libre
27° du Chtp de France
37° du TOUR DE FRANCE
6° de la 19ème étape
40° de Paris - Nice
2° de classement par points

1958 MERCIER-BP

1° à Auzances
2° du GP d'Esperaza
2° à Boucau
2° à Bergerac
2° du GP de la Trinité à Gueret
3° à Saussignac
3° à Objat
3° à St Aiguelin
5° de la Polynordiste
9° du Tour de Picardie
48° de PARIS - ROUBAIX
Abandon à la 21ème étape du TOUR

1959 L. BOBET

1° à Nouan le Fuzelier
1° à Eymoutiers
2° à Oradour s/Veyres

3° à Ferrières la Grande
8° du Tour du Vaucluse
13° des Boucles de la Seine

1960 L. BOBET

1° du GP de la Trinité à Gueret
4° du Tour de Corrèze
10° du Circuit de la Vienne

Redescendu Indé

1962 avec les pros

1° à Tremolat
1° à St Girons
1° à Bergerac
2° à Bort les Orgues
3° à Bourcefranc
3° à Lalinde

Palmarès établi par Denis COULON et Guy CRASSET.

GRAND CONCOURS

Organisé conjointement par la revue Coups de Pédales et M. Mittelstaedt du Havre sur trois questions à paraître dans les n° 51, 52 et 53.

1ère question

Pourquoi Georges Speicher ne porta-t-il pas le maillot jaune lors de la 2ème étape du Tour de France 1934 alors qu'il avait enlevé la 1ère étape Paris - Lille ?

Réponse à envoyer pour le 15 décembre 1995.

1er prix : Une roue à 3 bâtons valeur 1600 FF offerte par M. Mittelstaedt du Havre (voir son annonce séparée).

2e prix : un abonnement d'un an à C.D.P.

3e prix : le HS n° 9 sur Gand-Wevelgem.

Les éventuels ex-aequo seront départagés par tirage au sort. Publication des premières bonnes réponses dans le n° 52.

NB : la photo de la roue à bâton sera publiée dans le n° 52.

CES COURSES DISPARUES

LE CIRCUIT DE BELGIQUE

1933

Les organisateurs changent à nouveau le sens de leur course. Après avoir traversé Malines (km 24), les coureurs devront rejoindre Gand (km 85), Courtrai (km 127), Tournai (km 154), Mons (km 200), Charleroi (km 237), Namur (km 275), Liège (km 339), Saint-Trond (km 374), Louvain (km 411) avant de revenir à Anvers après 465 km.

Les grands noms du cyclisme belge sont toujours absents et ils ne sont que 49 à prendre le départ sur le coup d'une heure du matin.

Après quelques minutes de course, une pluie fine vient refroidir l'ardeur des concurrents qui ne débordaient déjà pas d'enthousiasme au départ.

Le groupe reste compact durant les 200 premiers kilomètres et 35 coureurs traversent Mons. Peu après la cité du Doudou, se développe la première attaque du jour: les deux seuls Français au départ se détachent. Malheureusement pour Perrain et pour Albert Barthélemy, ils sont rapidement rejoints par Noterman, puis par le peloton.

Peu à peu, les éléments les plus faibles perdent pied, mais après 12 heures de course, les malheureux journalistes présents en sont encore et toujours réduits à compter les coureurs restant en compétition pour éviter de remettre une copie blanche. A la sortie de Liège, ils en ont encore répertorié 24. Dans la côte d'Ans (remise au goût du jour par Liège - Bastogne - Liège), Lode Hardiquiest lance la première attaque sérieuse de l'épreuve. Il est immédiatement contré par Rosemont et Noterman qui les laisse sur place après quelques centaines de mètres.

L'inattendu Richard Noterman est parti pour un raid solitaire de 120 km. Un groupe de poursuivants composé de Hardiquiest, Rosemont, Huys, Adam, Vanderhaegen et Mathys ne réussira jamais à l'inquiéter. Bien au

contraire, leur retard ne fera que s'accroître au fil des kilomètres. A Louvain, ils suivent déjà à 2'20". A Malines, alors que Gurickx les a rejoints, ils sont à 6'. Alors que "Binda" Hardiquiest perd toute chance de remporter une place d'honneur sur crevaison, Noterman ne faiblit pas un instant et va cueillir une victoire remarquable devant la toute grande foule.

7. Georges MATHYS
8. Alfons CORTHOUT 18'00"
9. Louis ROLUS 19'00"
10. Hector VAN ROSSEM
11. Corneel LEEMANS
12. Louis WILLEMS
13. Maurice DECORTE
14. Lode HARDIQUEST
15. Corné HEEREN (NI)
16. Marcel VAN VELTHOVEN
17. Théo ROELEN
18. Jan HELLEMANS



Né à Parike le 14 octobre 1908, Richard Noterman était professionnel depuis un an. Pour ses débuts fin 1932, il s'était imposé à Wetteren. Présenté comme un sprinter redoutable, il avait donc opté pour une tactique diamétralement opposée pour triompher dans ce Circuit de Belgique. Durant cette même saison 33, il terminait second à Châtelet, Vilvorde et Diegem. Après une excellent printemps 1934 (4ème du Tour des Flandres et 11ème de Paris - Bruxelles, il s'imposait dans les kermesses du Roeux et de Hekegem.

La suite de sa carrière allait se dérouler dans l'anonymat quasi complet dont il n'allait sortir qu'à de trop rares occasions: 7ème du Derby du Nord en 35, 5ème de la Flèche Wallonne en 36 ou 3ème à Stekene en 37.

LE CLASSEMENT

1. Richard NOTERMAN
les 465 km en 15h47'
2. Constant HUYS à 7'40"
3. Joseph VANDERHAEGEN
4. Frans GURICKX
5. François ADAM
6. Léopold ROOSEMONT

Une série de Denis COULON

MANFRED DONIKE

Du Cyclisme au Professorat !

Le professeur Manfred Donike qui vient de mourir cet été, victime d'un infarctus, avait fait l'objet en 1993 d'un reportage que nous n'avions pas encore eu l'opportunité de publier.

Voici à titre posthume l'interview qu'il avait accordé à Joël Flamme.

Manfred Donike est né le 23 septembre 1933 à Köttingen et a effectué ses débuts en compétition en 1950 chez les juniors. Dès 1951, il remporte six victoires sur route passant en l'espace de huit semaines de la catégorie C à la catégorie A.

Au niveau régional, il a régulièrement devancé Hans Junkermann en personne.

En 1952 il remporte dix victoires.

Le professeur a aimablement reçu notre correspondant à l'Institut de biochimie de Cologne où ses travaux et recherches dans la lutte contre le doping faisaient référence.

Quand vous êtes-vous tourné vers la piste ?

« Dès la fin de saison 52 et jusque fin 1953, j'ai essentiellement disputé des épreuves sur piste. Je portais les couleurs du "Staubwolke Refrath", un club d'un faubourg de Cologne. J'ai enlevé deux américaines à Berlin, l'une associée à Scholl, l'autre à Boelke. Ce fut déterminant pour la suite de ma carrière puisque j'ai décidé de devenir essentiellement pistard. En 1954, je suis devenu champion d'Allemagne d'américaine à Nuremberg. J'ai alors pris part à mon unique championnat du monde de poursuite disputé à Cologne. Ayant obtenu le 16ème temps en qualification, je fus éliminé. »

Quand êtes-vous passé professionnel ?

« Fin 1954 je suis devenu professionnel comme individuel dans le but - à 21 ans - de disputer des épreuves de 6 Jours afin de financer

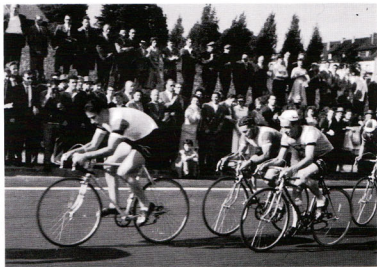
mes coûteuses études de chimie que je venais d'entamer. »

Combien de Six Jours avez-vous disputés ?

« Si mes souvenirs sont exacts, j'ai disputé 32 épreuves de Six Jours. A cette époque, Berlin, Dortmund, Francfort et Munster organisaient ces courses en Allemagne. Plus tard, Cologne, Essen, Brême et Munich prirent aussi le relais. Je pensais en remporter plusieurs mais j'ai vite réalisé que je ne serais qu'un simple acteur. »

Sur route, vous avez participé au Tour d'Allemagne ?

« J'ai disputé quatre fois le tour national. La première fois en 1955 chez "Bismarck" en compagnie de Heinz Muller, Schwarzenberg, Siefert et du futur vainqueur Rudi Theissen. C'est cette année-là que j'ai obtenu mes meilleurs résultats avec une 5ème place (8ème étape) et deux 6ème places (5ème et 7ème étapes). J'ai obtenu le 6ème rang au classement final.



Donike mène devant Junkermann lors d'une épreuve disputée à Aix-la-Chapelle (photo Donike)

C'est avec Edi Gieseler que vous avez formé l'équipe la plus homogène ?

« Gieseler était un coureur talentueux sur piste. En sa compagnie, j'ai remporté les Six Jours de Munster en 1956 devançant les Français Senftleben - Forlini. Mon meilleur équipier fut cependant le Suisse Jean Roth, tandis que Klaus Bugdahl était le plus impressionnant. Par contre, je n'ai jamais couru avec Hans Junkermann comme équipier. »

En 1960 sous le maillot "Africola", je me suis classé 41ème. Douze mois plus tard, j'ai terminé 42ème et dernier. C'est au cours de cette édition, lors de la 6ème étape remportée par Oldenburg, que l'italien Fantini, dopé aux amphétamines, chuta lors du sprint, se fractura le crâne et décéda.

Enfin, en 1962, pour ma dernière apparition et portant le maillot "Torpedo - Fichtel - Sachs", j'ai abandonné. »



En 1961, à Broadway, en compagnie de E. Gieseler et R. Altig (photo Donike)

Comment avez-vous participé au Tour de France ?

"En 1960, Otto Altweeck, vainqueur d'étape au Tour de l'Oise et au Dauphiné, malade, a déclaré forfait. Je n'avais pas disputé le Dauphiné que je jugeais trop montagneux. Mon ami Junkermann a souhaité ma présence à ses côtés.

Malgré une fracture du métacarpe, j'ai accepté. J'ai obtenu quelques places d'honneur: 10ème à Dunkerque, 11ème à Dieppe, 12ème à Lorient, 9ème à Bordeaux. J'ai pourtant abandonné dans la descente du Tourmalet lors de la 11ème étape. Le temps avait changé, il pleuvait et la route était glissante.

A cause de mon poignet fracturé, j'éprouvais des difficultés pour freiner. Je roulais d'une main et prudent, j'ai préféré renoncer. Jaroszewicz, découragé, s'est retiré en même temps que moi. »

L'année suivante, pourquoi avez-vous encore renoncé ?

« Je n'ai pas abandonné, je suis arrivé hors des délais à l'issue de la 6ème étape Strasbourg - Belfort.

Au départ de Strasbourg, notre directeur sportif Peter Kanters a commis une lourde erreur. Cette étape devait être courue à 39 km/h et les délais d'élimination estimés à 12 %. Il a décidé qu'une voiture suivrait notre leader Junkermann et que l'autre s'occuperait de Fischerkeller, pourtant un coureur moyen. Alors que nous avions déjà perdu trois hommes (Pommer, Jaroszewicz et Kukeikorn), les autres étaient obligés, en cas de crevaison, de réparer eux-mêmes ! J'ai gravi doucement le col de la Schlucht afin de ne pas m'épuiser. En descendant, j'ai retrouvé Oldenburg et Kemper qui étaient tombés car les boyaux continental étaient collés avec du mastic (sic !). A cause de la chaleur et du freinage, le mastic pénétrait dans les boyaux et nous déjantions dans les descentes. Je suis resté avec mes deux coéquipiers et plus loin, nous avons encore repris Borghard et Troche, eux aussi victimes de crevaisons.

A chaque fois que l'un d'entre nous devait changer de boyaux, les autres s'arrêtaient pour l'attendre. Voilà la raison pour laquelle nous avons rallié Belfort hors des délais. J'étais très fâché car je pensais pouvoir achever cette Grande Boucle sans cette mésaventure. »

Pensez-vous que Junkermann pouvait remporter ce Tour ?

« Il en avait en tout cas l'ambition. Il était très fort, pouvait suivre toute accélération mais Hans ne possédait pas une bonne vision de la course. La preuve, c'est qu'à l'issue de la première étape Rouen - Versailles, il était déjà distancé. Je l'avais pourtant prévenu qu'Anquetil préparait quelque chose et lorsque le bon coup est parti, j'étais présent. Je me suis retourné et Hans n'était pas avec nous : je me suis relevé, c'était trop tard. A l'arrivée, j'ai protesté auprès de Kanters, par trop incompetent. »

Vous souvenez-vous de votre dernier succès sur route ?

« J'ai remporté le critérium de Cologne en 1961 devant Farr et Imanis. »

Comment avez-vous achevé votre carrière sur piste ?

« Par une chute ! Associé à Gieseler, je disputais les Six Jours de Cologne. Je suis tombé et je fus contraint à l'abandon. Je m'étais fracturé la clavicle. Nous étions le 1er

janvier 1962, je commençais mal l'année.

Par amitié pour Junkermann, j'ai encore effectué plus tard quelques épreuves sur route. »

En finalité, vous considérez-vous davantage pistard que routier ?

« Je n'étais pas un vrai routier. Ainsi, je disputais le Tour de l'Oise afin de préparer la saison hivernale. Durant les premières années de ma carrière pro, j'abordais le championnat d'Allemagne avec la même optique: uniquement m'entraîner.

Plus tard, lorsque j'étais chez "Torpedo", j'ai couru plus sérieusement sur route et ce afin d'aider mon ami Hans Junkermann. »

Comment avez-vous assuré votre reconversion ?

« J'avais le choix; continuer à courir ou travailler dans l'industrie. J'ai stoppé la compétition et j'ai repris mes études afin de réussir ma thèse. »

Très modestement, le professeur Manfred Donike ne parle pas trop de sa réussite sociale. Nous le ferons pour lui: l'ancien coureur d'outre-Rhin est devenu une sommité mondiale dans le domaine de la recherche et de la lutte antidopage. Nous n'allons pas citer tous ses titres et honneurs scientifiques mais sachez qu'il était:

- membre de la commission antidopage de l'U.C.I
- membre de la commission antidopage de l'I.A.A.F. (Athlétisme)
- membre de la commission médicale du C.I.O.
- membre du groupe spécialiste "Charte antidoping" du Conseil de l'Europe
- membre du groupe de travail "mesures efficaces contre le doping" de la Conférence européenne des sports
- membre "du groupe international du travail" préparant les conférences mondiales sur les mesures antidopages en sports

Lauréat d'une maîtrise en chimie, docteur en sciences naturelles, professeur dès 1977 et chef de service de biochimie à l'Université des Sports de Cologne, Manfred Donike a vu son

nom apparaître en tête d'affiche du contrôle antidopage.

Ses recherches ont contribué de manière décisive à procéder à l'analyse quantitative de la testostérone et de la caféine.

Sa disparition inopinée est une lourde perte pour le sport universel ... dont le cyclisme !

Propos recueillis en 1993 par Joël FLAMME.



Edi Gieseler, l'un des équipiers préférés de Manfred Donike.

SON PALMARES

Route

- 1955 Bismarck**
2^e du GP Veith
2^e du Tour de Cologne
3^e de A Travers le Lunebourg
6^e du Tour d'Allemagne
5^e de la 8^eme étape
6^e des 5^eme et 7^eme étapes
10^e du Grand Prix Express
Abandon au Tour de Hollande
3^e de la 4^eme étape A
4^e du classement de la Fédération
- 1956 Express-Torpedo**
10^e du Prix du Jubilé Bismarck
10^e du GP Continental
19^e du Championnat d'Allemagne

1957 Individuel

- 1958 Individuel**
3^e à Cologne (cr)
3^e à Berlin (cr)

1959 Torpedo

- 3^e à Berlin (cr)
4^e à Munich (cr)
8^e du GP d'Ausburg

1960 Torpedo

- 1^e de la 8^eme étape du Tour de Hollande (28^e)
3^e à Krefeld (cr)
3^e à Frechen (cr)
5^e du Tour des Flandres (individuels)
41^e du Tour de l'Oise
5^e de la 3^eme étape
41^e du Tour d'Allemagne
5^e de la 7^eme étape
Abandon à la 11^eme étape du Tour

1961 Torpedo

- 1^e à Cologne (cr)
5^e à Koersel (B)
19^e du Tour de l'Oise
42^e du Tour d'Allemagne
Éliminé 6^eme étape du Tour

1962 Torpedo

- 13^e des Boucles de la Lys

Sur Piste

1954

- Champion d'Allemagne d'américaine amateur (avec Vaddes)
3^e des 1001 Tours de Munster (avec Ziegler)

1955

- 7^e du Championnat d'Allemagne d'américaine (avec Ziegler)

1956

- 1^e des 1001 Tours de Munster
2^e des 6 Heures de Munster
4^e du Championnat d'Allemagne d'américaine (hiver 56/57)
5^e du Championnat d'Allemagne d'américaine (avec Hochgeschurtz - hiver 55/56)

1957

- 1^e du Championnat d'Allemagne d'américaine (hiver 57/58)

1958

- 3^e du Championnat d'Allemagne

1959

- 3^e des 1001 Tours de Munster (avec Vopel)



Sauf indication contraire, les résultats cités dans les américaines ont été obtenus avec Edi Gieseler.

Palmarès établi par
Guy CRASSET et Denis COULON.

LES STARS DU CYCLISME BELGE - TOME II

L'élaboration du Tome II est en cours. Ce livre tant attendu sortira au printemps 1996. Il sera similaire au tome I à la différence que les photos des 50 coureurs choisis seront publiées sur du papier glacé et regroupées par cahiers dans le livre (les photos seront automatiquement plus nettes). Le thème sera bien entendu le même avec la vie, carrière, reconversion et palmarès de 50 stars belges des 50 dernières années. Mon choix reprendra de O à Z des champions tels que Ollivier, Pauwels, Pintens, Pollentier, les Planckaert, Rosiers, Rosseel, Schoubben, Sels, Sercu, Schotte, Teirlinck et la panoplie des "Van" de Van Looy à Van Steenberghe en passant par Van Aerde, Van Cauter, Van Coningsloo, Van Daele, Vanderaerden, Vandenhoute, Vandebossche, Wouters, Wampers, etc...

Le prix de vente reste identique à celui du Tome I, soit 795 FB pour la Belgique, 140 FF pour la France et 840 FB pour les autres pays via les modalités habituelles.

Pour toute commande et paiement réalisés avant le 31 janvier 1996, j'offre une réduction de 100 FB (15 FF) ... et l'ouvrage sera automatiquement dédié.

Qu'on se le dise !

L'auteur,
Claude Degauquier.

1960
2° des 100 Heures de Munster (avec Roggendorf)

1961
3° du Championnat d'Allemagne d'américaine (avec Roggendorf)

Six Jours

1954
5° à Munster (avec Muller)
6° à Dortmund

1955
9° à Dortmund (avec Acou)

1956
1° à Munster (avec E. Gieseler)
7° à Dortmund
8° à Francfort (avec Weinrich)

1957
6° à Dortmund (avec Plattner)

1958
10° à Francfort (avec Intra)

1959
2° à Cologne (avec Junkermann)
7° à New-York (avec Muller)
9° à Francfort (avec Scholl)
9° à Berlin (avec Altweck)

1960
4° à Lille
4° à Cologne (avec Roth)
7° à Dortmund (avec Roggendorf)
8° à Essen (avec Reinecke)

1961
3° à Buenos-Aires
4° à Madrid
5° à New-York

ADRESSE

de l'ASBL
COUPS DE PEDALES

119, Rue de la Forêt
B-4100 SERAING

LE TOUR DE LOMBARDIE 1905

Dernière classique du calendrier international, le Tour de Lombardie a fêté cette année son nonantième anniversaire. C'est pour nous l'occasion de vous faire vivre l'épopée de la première édition.

En 1905, alors que la France a déjà ses classiques, le cyclisme italien n'en est encore qu'à ses premiers balbutiements, bien que diverses épreuves aient été organisées çà et là depuis plusieurs années (notamment Milan - Turin et le marathon La Seicento), mais rien encore de bien important. Il était donc temps pour la péninsule qu'une grande épreuve voie le jour. Aussi, au lendemain de la Corsa Nazionale (Milan - Turin - Milan) qui connut un succès grandiose, germa l'idée d'organiser un Tour de Lombardie, que le grand journal sportif "La Gazzetta dello Sport" allait prendre en charge (1).

Notons enfin que cinq étapes (volantes) ont été établies le long du parcours (à Crema, Bergame, Lecco, Côme et Varèse) avec des primes spéciales.

LA COURSE

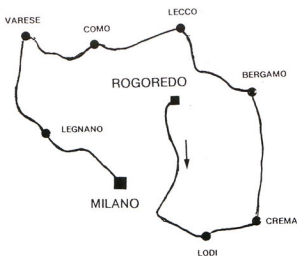
Il fait très mauvais en ce dimanche 12 novembre 1905; il a plu toute la nuit et il pleut encore (parfois en averses diluviennes) au moment des opérations de départ, qui se déroulent pourtant devant une foule énorme et enthousiaste.

Des septante quatre coureurs qui ont envoyé (obligatoirement) leur inscription au bureau du journal, 57 seulement viennent retirer leur dossard.

Les tenues des coureurs sont pittoresques: on y trouve des concurrents munis d'un chapeau et d'un blouson

très étroit, certains sont fagotés comme des esquimaux alors que d'autres défient la pluie et l'automne en, endossant un simple maillot comme en plein été.

Les officiels procèdent à l'appel des concurrents. Mais Albin (blessé à une jambe) et Jacobini renoncent au dernier moment et c'est donc un peloton de 55 concurrents qui s'ébranle sur le coup de 6h30 du matin, sur une route pitoyablement boueuse et dans l'obscurité que seuls fendent les phares des voitures suiveuses.



Le départ sera donné à Rogoredo (au Nord Est de Milan), le parcours tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans la campagne lombarde, via Crema, Bergame, Côme, Varèse et Legnano, avant de venir aboutir à Milan, après un périple de 239,5 kilomètres.

Côté règlement, signalons que la course est ouverte aux amateurs et professionnels, qui formeront une seule et unique catégorie, que le service de ravitaillement est autorisé, mais que les entraîneurs eux, sont interdits.

FARINA	Gualterio	18
JACOROSSI	Alfredo	19
CANEPARI	Clemente	21
CAZZANIGA	Mario	22
GAVOTTI		23
GANNA	Luigi	25
ASTA	Gaspare	26
BRAMBILLA	Cesare	27
PRINA		28
LOCATELLI (Binasco)		29
FORWARD		30
PUSTERIA	Carlo	31
PANIGATTI	Pietro	32
MAIRANI	Carlo	33
GERBI	Giovanni	36
MAINA		37
CERETTI		38
DAINOTTI		40
LIBERO	Giovanni	41
VERRI		45
CAVEDINI	Erminio	46
GATTI	Eraldo	47
GIANOLI		48
MORI	Luigi	49
TIBILETTI	Alfredo	50
PANZETTI		51
BRANZIONI	Carlo	52
ROTA	Alfredo	53
TORNAGHI	Mario	54
SINGROSSI Giuseppe/Alfred		55
TESTONI		56
GALLI	Rinaldo	57
RUSCA		58
ALGERI	Giuseppe	59
FORLANI	Battista	60
RICHELMI	Carlo	61
SALMOIRAGHI	Carlo	62
AMELLI	Francesco	65
ARCHENTI	Oreste	69
CHAUNARD		70
CICOGNINI		71
REMONDINO	Massimo	72
TISI	Angelo	73

LES PARTANTS (55)

PARINI	Battista	1
GALETTI	Carlo	2
PAVESI	Eberardo	3
CUNIOLO	Giovanni	4
BECCARIA		7
ISSAS		9
GRIFFINI		10
DANESI	Battista	12
MASSIRONI	Andrea	13
CARONNI		14
CONTI		16
ROSSIGNOLI	Giovanni	17

Dès les premiers tours de roues, Cuniolo imprime un rythme soutenu, bientôt relayé par Gerbi. L'aube naissante fait apparaître un peloton toujours groupé; c'est ainsi qu'il passe à Lodi, mais les coureurs sont déjà dans un tel état que le commissaire est incapable de lire un numéro de dossard!

Cinq kilomètres après Lodi, cinq hommes se détachent du lot: Gerbi, Cuniolo, Parini, Massironi et Beccaria. Ceux-ci se dirigent vers Crema (1^{er} contrôle volant) lorsque, au détour d'un virage serré, ils se trouvent face à un chariot. Les coureurs se

retrouvent les "quatre fers en l'air", les uns en dessous du chariot, les autres à même le talus. (2)

Gerbi, qui connaissait les lieux, avait pris ses précautions et s'en sort sans dommage. Il creuse rapidement l'écart et à Crema, il devance de 3' Parini, qui doit renoncer pourtant pour des problèmes de pneumatiques. Massironi arrive 1' plus tard, emmenant un petit groupe composé de Ganna, Mori, Caretti et Tibiletti. Un autre petit groupe passe 5' plus tard, avec Rossignoli, Danesi, Caronni et Beccaria. Les autres, eux, sont déjà perdus dans la nature.

A Bergame, ils ne sont déjà plus que 39 en course. Gerbi a fait le vide derrière lui: Cuniolo et Rossignoli sont pointés à 18', Tibiletti, Ganna et Massironi à 19'. A Lecco, l'écart est de 22' sur Cuniolo, qui arrive épuisé au contrôle et qui abandonnera plus loin.

Mais laissons le chroniqueur de l'époque nous conter la suite:

"De Lecco à Côme, la route est fatigante, faite d'incessantes grimées et descentes, que Gerbi avale à une vitesse fantastique. A Côme, une énorme foule applaudit le superbe citoyen d'Astie. Celui-ci boit du Marsala que lui offrent les contrôleurs et repart à toute vitesse. Jusqu'à Varèse, on peut dire que la route grimpe sans arrêt, mais Gerbi maintient sa vive allure. C'est un spectacle admirable de voir cet homme, après l'effort accompli avant Crema, apparaître aussi rapide dans les montées et c'est à ce train d'enfer que le grand athlète continue sa progression, sûrement parce qu'il est le plus grand, d'un autre temps (1).

De Varèse à Milan, la route est horrible, son vélo ne peut plus avancer dans la boue tenace, durcie par le soleil qu'il a rencontré après Lecco. Aussi, Gerbi ralentit, sachant qu'il a presque une heure d'avance. A Legnano, il passe rapidement, applaudi chaleureusement par une foule énorme... (3)".

Voilà Milan. C'est par dizaine de milliers que les spectateurs affluent sur le Corso Sempione avec un enthousiasme incroyable. Et lorsque Giovanni Gerbi se présente enfin, c'est à peine si on lui laisse un étroit goulet pour franchir la ligne d'arrivée, ornée d'une banderole rose de la Gazzetta dello Sport.

Il a le temps de raconter les péripéties de sa folle chevauchée avant que le second n'arrive à son tour, soit Giovanni Rossignoli, qui bat au sprint

Luigi Ganna, à plus de quarante minutes du vainqueur.



(3) Le pauvre chroniqueur n'aura pas la chance de suivre la course beaucoup plus longtemps, victime d'une panne d'essence...!

Giovanni Gerbi (surnommé le Diable Rouge pour sa volonté et son courage), vainqueur du premier Tour de Lombardie

LE CLASSEMENT

(1) L'Histoire Illustrée du Cyclisme évoque la création du Tour de Lombardie suite au succès de la Coupe du Roi. Mais il faut aussi savoir que la Gazzetta dello Sport voulait assoier sa suprématie face à son concurrent direct, "Gli Sports".

(2) Diverses autres versions existent; ainsi, toujours selon l'Histoire Illustrée du Cyclisme: "... la route s'est transformée en un chemin boueux. Tous les concurrents décident alors d'emprunter les bas-côtés, beaucoup plus secs et praticables. Gerbi, au contraire, demeure au milieu du chemin, les roues dans la boue. Plus loin, tous ses adversaires sont contraints de descendre de vélo, arrêtés par les rails de tramways qui coupent les bas-côtés. Perte de temps. Gerbi continue sur sa lancée sur la route dégagée et prend 200 mètres d'avance".

Selon Chany, dans la fabuleuse Histoire des Classiques: "Quand Gerbi jouait qu'une route lui offrait quelque possibilité, il s'arrêtait et prenait des notes. Ainsi imagine-t-il d'exploiter un passage d'une étroitesse extrême entre deux murs de soutènement qui resserraient le sentier. A tel point que le guidon d'une bicyclette ne pouvait passer. Alors que la course pénétrait dans le sentier, il simula

l'abandon. Les autres s'envolèrent tels des moineaux et se précipitèrent tête baissée vers le goulet, où se produisit l'inévitable chute collective!

Tandis que ses adversaires se relevaient et tentaient de réparer les dommages, il passa tranquillement et s'en fut...".

	GERBI Giovanni	
1.	ROSSIGNOLI Giovanni	40'45"
2.	GANNA Luigi	40'46"
3.	GALETTI Carlo	51'58"
4.	MAIRANI Carlo	1h33'
5.	JACOROSI Alfredo	1h34'
6.	DANESI Battista	-
7.	MASSIRONI Andrea	1h46'
8.	MORI Luigi	1h47'
9.	FARINA Gualtiero	1h50'
10.	TIBILETTI Alfredo	2h34'
11.	CAZZANIGA Mario	-

Inscrits: 74 - Partants: 55 - Classé - 12

Source: Classement homologué du 15.11.1905

Note: ALGERI Giuseppe (5'), AMELLI Francesco (12') et TERSTONI (13') ont été disqualifiés pour irrégularités durant la course.

Michel DARGENTON

WILLY PLANCKAERT

L'AINÉ D'UNE TRILOGIE CÉLÈBRE



Homme de paradoxe que ce pur flamandien au teint d'espagnol: sprinter de qualité, il ne brilla que deux étés alors qu'il fut professionnel pendant deux décennies ! Il fut au milieu des années soixante une réelle promesse du cyclisme belge. Il jouait alors dans la cour des grands. En 1966, on en faisait même le successeur de Maes tant son Tour 66 marqua les esprits.

Petit prince du Tour 66, vous n'avez pas tenu les promesses que votre début de carrière augurait, pourquoi ?

"En 1964, j'ai battu avec 47 succès le record appartenant à l'époque à De Baere (44 succès) et cela malgré une lourde chute (commotion cérébrale, contusions multiples et surtout fracture compliquée du bras) qui me coûta les J.O. de Tokyo.

En plus, il y eut l'accident d'auto dont furent victimes mes parents. C'était en août, je venais de gagner avec 3 minutes d'avance à Kruishoutem. L'accident s'est produit au retour de la course, mon père décéda un an après et ma mère resta infirme. Mon père venait d'acheter une petite ferme et à 20 ans, je me retrouvais chef de famille. J'étais l'aîné de cinq enfants. Je suis alors passé professionnel chez Flandria-Roméo en 1965. Ma première année fut gâchée car la rééducation de mon bras prenait du temps, beaucoup de temps, même que l'on parla de le recasser. J'ai gagné quelques courses, dont une étape de Paris - Luxembourg devant Darrigade. En 1966, j'étais rétabli: cinquième du Ronde, 4ème de Paris - Roubaix, 2ème de Paris - Bruxelles, 5ème de Liège - Bastogne - Liège, j'avais pris confiance.

Je suis alors parti au Tour avec l'intention de faire une dizaine d'étapes, pas plus. Mais voilà, j'étais maillot vert et l'on m'offrait, en cas de

victoire finale, des contrats à 15 000 FB par critérium. Moi qui avais travaillé pour 18 FB de l'heure ! J'ai terminé la grande boucle car je devais aider ma famille. Mon père, vivant, n'aurait pas permis cela. Ce fut une première erreur.

En 1967, j'étais malade mais j'ai du faire le Giro sur l'insistance de Driessens ! Il fallait Planckaert au départ, sinon Roméo-Smith's restait en Belgique. J'ai gagné trois étapes mais j'avais couru en développant une népatite infectieuse. Ce fut la seconde erreur et elle me "cassa". J'ai roulé jusqu'en 85 en gagnant des courses mais je ne récupérais plus. Après une semaine, j'étais cuit. Je n'ai plus jamais été à 100 % de mes capacités: 70 % tout au plus."

Ce Tour 66 fut cependant votre meilleur souvenir ?

"Nous ne devons pas participer à ce Tour, mais le forfait de "Salvarani" fit que nous nous retrouvâmes au départ. Nous avions appris la nouvelle au Tour du Luxembourg où j'avais battu Van Looy tandis que Schutz remportait la victoire finale. Un beau sprint: Rik est parti en tête aux cinq cents mètres, il m'a pris trois longueurs. Je suis revenu et je l'ai coiffé sur la ligne.

Au Tour, j'ai gagné trois étapes, pratiquement sans aide."

Sans aide ?

"À l'époque, il fallait se débrouiller seul. Un Reybroeck, un Vanden Bossche roulaient pour eux-mêmes, Brands visait le général alors il n'y avait que Georges Vandenberghé pour m'aider parfois."

Vous avez découvert la montagne ?

"J'ai perdu vingt minutes le premier jour, j'avais commis l'erreur de vouloir suivre les meilleurs dans l'Aubisque. Plus tard, je suis monté à mon rythme et je n'ai terminé qu'à 37' au général. Jacques Goddet et certains

journalistes me voyaient déjà en jaune à Paris."

Bref retour à l'actualité. Que pensez-vous d'un Nelissen par rapport à votre époque ?

"Il aurait été un bon coureur, pas une vedette. Aucune équipe n'aurait roulé pour lui comme Lotto. Il y avait dix coureurs plus fort que lui à l'époque: Van Looy, Darrigade, Basso, Zandegu, Karstens, Janssen, Godelfroot, Reybrouck, etc..."

C'était plus difficile donc, à votre époque ?

sport mondial, de plus, on roule beaucoup plus vite maintenant."

Le rôle de Driessens fut-il positif ?

"C'était un bon public-relations, mais il ne voyait qu'une chose: battre Van Looy. De plus, il avait tendance à croire que c'était lui qui gagnait les courses."

Et en 68, ce fut déjà le début de la fin ?

Suite à mon hépatite, j'ai raté toute ma saison 68 et en 69, Driessens s'est rabattu sur Eddy Merckx.

Louis Caput et de Jean de Gribaldy (Frimatic). J'ai trouvé une excellente atmosphère chez le "vicomte", il y avait deux autres belges: Mertens et Mathy. J'ai encore disputé le Tour mais je ne récupérais plus comme je l'ai déjà dit."

20 ans de carrière, vous avez du en côtoyer des coureurs et des sponsors ?

"Et oui: Flandria, Roméo-Smith's, Frimatic, Goldor, Ijsbroeke, Watneys, Maes-Rokado, Mini-Flat, C&A et d'autres sponsors, privés ceux-là. J'ai même roulé avec Merckx chez C&A (78). C'était la saison de trop pour lui, il était usé ! Nous devions le pousser à l'entraînement et cela, il ne le supportait pas."

Des souvenirs ?

Sallanches 64, j'ai sprinté comme un "Dieu". Trois longueurs d'avance sur le peloton. J'ai jeté mes bras au ciel, j'étais champion du monde... derrière Eddy Merckx que je n'avais pas vu partir ! Le retour à Nevele, après le Tour 66. Quand je suis arrivé au village dans la voiture du sénateur Froncke, il y avait deux mille personnes dans les rues. Tout le monde avait une casquette verte. Trois cars de supportes s'étaient rendus à Paris."

Et aujourd'hui ?

"Je vis heureux, j'ai suffisamment d'argent car au contraire de beaucoup d'autres qui se sont lancés dans les affaires et qui ont perdu beaucoup, j'ai su faire fructifier mes gains. J'ai gagné moins d'argent que d'autres, mais j'ai épargné. Je n'ai plus tellement de contact avec les coureurs de mon époque. Le présent, l'avenir, c'est Jo qui finira par gagner la classique qui me manque."

**Propos recueillis par
WILLY ANSEEUW**

SON PALMARES

Amateur

1962
18 victoires

1963
34 victoires dont
2 étapes des Six Jours de Suède (5°)



**TdF 1966: Willy Planckaert, maillot vert, à Chamonix
(Photo Planckaert)**

"Non, car il n'y avait les meilleurs que de trois ou quatre nations. Maintenant, c'est devenu un Driessens m'avait promis un contrat, mais je n'ai rien vu venir et j'ai finalement accepté les conditions de



Second (de peu) de la 6ème étape du Tour de Sardaigne 1966 derrière Merckx.
(Photo Strouken)

1964

44 victoires dont
1 étape du Tour du Loir-et-Cher
le Championnat de Belgique militaire
2° du Championnat du monde
2° de la finale de l'Etoile des amateurs
4° du Tour du Loir-et-Cher

Professionnel

1965 Flandria Roméo

1° de Bruxelles - Charleroi - Bruxelles
(le petit Paris-Bruxelles)
1° de la 1ère étape de Paris -
Luxembourg
1° à Wavre
1° à Willebroeck
1° à Desselgem
1° à Langemark
2° de la 2ème étape du Tour du Nord
2° à Asper et à Nederbrakel
3° de la 4ème étape du Tour de
Hollande
3° de la 6ème étape B de Paris - Nice
3° à Waregem (cr)
3° à Merelbeke, Zingem (cr)
6° de Tiel - Anvers - Tiel

1966 Roméo-Smith's

13 victoires
1° des 4ème et 8ème étapes
du TOUR

1° de la 2ème étape B du Tour du
Luxembourg
1° à Ninove, Tervueren, De Pinte (cr)
1° à Zolder (dernys), Renaix (cr)
1° à Drogen (cr), Buggenhout
1° à Zingem (cr), Arras (cr) et Zele
2° de PARIS - BRUXELLES
2° des 1ère et 9ème étapes
du TOUR
2° à Auvélais (cr), Zwevegem (dernys)
2° à Aalter
3° de l'HENNINGER TURM
3° du TOUR DU LUXEMBOURG
(et des 1ère, 2ème A, 3ème
et 4ème étapes)
3° des 3ème et 5ème étapes
du TOUR
3° à Boulogne (cr), Beernem (cr)
4° de PARIS - ROUBAIX
4° du Critérium des As
5° du VOLK
5° du TOUR DES FLANDRES
5° de LIEGE - BASTOGNE - LIEGE
7° du Circuit des Ardennes
Flandres
10° de Kuurne - Bruxelles - Kuurne
24° de la Flèche Wallonne
40° du TOUR DE FRANCE
4° de la 13ème étape
5° des 7ème et 22ème étapes
Maillot vert

Abandon au Championnat du Monde
10° du Super Prestige

1967 Roméo-Smith's

8 victoires
1° du Grand Prix Cerami
1° de Hoeilaert - Diest - Hoeilaert
1° du Circuit du Brabant Occidental
1° des 5ème, 9ème et 22ème (B)
étapes du Giro
1° à Deinze et Gentbrugge (cr)
2° de l'HENNINGER TURM
2° de la 14ème étape du Giro
2° de la 6ème étape du Tour de
Sardaigne
2° à De Pinte (dernys)
3° de la 6ème étape du Giro
3° à Beveren (cr)
3° à Gentbrugge (dernys)
3° à Zolder (cr)
6° de PARIS - ROUBAIX
6° du Circuit de Flandre Centrale
7° de GAND - WEVELGEM
8° de MILAN - SAN REMO
11° du Tour des Flandres
41° du Giro
5° de la 8ème étape
3° du classement aux points
Hors délais à la 9ème étape du Tour

1968 Smith's
 2° du Grand Prix Cerami
 2° de la 2ème étape du Tour de Sardaigne
 2° à Belsele
 3° de la Flèche Enghiennoise
 3° de la 13ème étape du Giro
 3° de la 4ème étape du Tour de Sardaigne
 7° de l'HENNINGER TURM
 8° du VOLK
 12° de Liège - Bastogne - Lège
 15° du Tour de Romandie
 Abandon au Giro (19ème étape)

1969 Frimatic-Viva-de Gribaldy
 3 victoires
 1° du Circuit de Flandre Centrale
 1° de la 1ère étape du Tour de l'Oise
 1° à Labastide d'Armagnac (cr)
 2° du Tour de l'Oise
 2° du Tour du Morbihan
 3° à Oostnieuwkerke et Lessines
 9° du Circuit des Deux Flandres (Kuurne)
 19° du Championnat de Belgique
 20° de Gand - Wevelgem

1970 Geens Watney
 3 victoires
 1° du Circuit de Flandre Centrale
 1° de la 3ème étape B du Tour du Luxembourg
 1° à Deinze
 2° à Kortemark
 3° du Circuit du Houtland
 6° du Circuit du Brabant Central (Kampenhout - Relst)
 25° du Tour du Luxembourg

1971 Goldor
 4 victoires
 1° à Kruishoutem
 1° à Dentergem
 1° à Lede
 1° à Izenberge
 2° de la 3ème étape du Tour de Belgique
 2° à Gavere et à Gentbrugge (cr)
 3° du G.P. de la Banque de Roulers
 3° de la 1ère étape de la Vuelta
 3° à Koolskamp, Laarne
 3° à Knesselare

7° du CHAMPIONNAT DE BELGIQUE
 7° du TOUR DE BELGIQUE
 9° de Harelbeke - Anvers - Harelbeke
 9° du Circuit des Trois Provinces
 Abandon à la 3ème étape de la Vuelta

1972 Goldor Ijsboerke
 3 victoires
 1° à Liedekerke
 1° à Kruishoutem
 1° à Kluisbergen
 2° de la 2ème étape B du Midi Libre
 2° à Bredene et à Roulers
 3° du G.P. DE L'ESCAUT
 3° du Circuit des Deux Flandres (Kuurne)
 3° à Nokere, Evergem, La Panne
 3° à Koekelare
 5° de l'AMSTEL GOLD RACE
 10° du TOUR DES FLANDRES
 12° de Gand - Wevelgem
 19° de Milan - San Remo
 Abandon à la dernière étape de la Vuelta
 4° de la 15ème étape
 5° des 3ème, 5ème, 8ème et 14ème étapes

1973 Ijsboerke-Bertin
 10 victoires
 1° du Circuit de Belgique Centrale
 1° de la 3ème étape des Quatre Jours de Dunkerque
 1° de la 1ère étape du Tour du Luxembourg
 1° de la 4ème étape du Tour du Nord
 1° à Niel, Hamme, Tamise, Maldegem
 1° à Roulers et Zwevezele
 2° du TOUR DU LUXEMBOURG et des 2ème et 4ème A étapes
 2° de la Flèche Flamande (Heverlee)
 2° à Simpelveld, Ninove, Kruishoutem
 2° à Boezinge et Westende
 3° du CHAMPIONNAT DE BELGIQUE
 3° à Zele et à Rijkevorsel
 5° à Leeuw Saint-Pierre
 6° du Circuit Mandel-Lys-Escaut
 7° du GP de la Banque de Roulers
 10° du Tour du Nord
 18° des Quatre Jours de Dunkerque
 23° de Paris - Bruxelles

1974 Ijsboerke-Colner
 6 victoires
 1° de la 5ème étape du Tour de Pologne
 1° à Kruishoutem, Melle, Bazel
 1° à Heusden et Lichtervelde
 2° de la 3ème étape de Paris - Nice
 2° à Poperinge
 3° de la 1ère et de la 5ème étape du Tour de Sardaigne
 3° à Laarne et Zwijnarde
 4° du GRAND PRIX DE L'ESCAUT
 4° à Bavikhove
 5° du VOLK
 6° du Tour de Gueldre
 6° du Tour de Sardaigne



Vainqueur à La Panne le 18/6/1975 (photo Het Nieuwsblad)

7° du Circuit du Brabant Occidental
 9° du Circuit des Deux Flandres
 18° de Milan - San Remo
 24° du Tour de Pologne

1975 Ijsboerke Colner

6 victoires

1° à La Panne, Beveren, De Pinte
 1° à Haaltert, Kortemark et Wetterten
 3° à Woesten
 4° de la Flèche Rebecquoise
 9° du Grand Prix de Denain
 Hors délais 6ème étape de la Vuelta
 5° de la 4ème étape

1976 Maes Pils Rokado

6 victoires

1° de A Travers la Belgique
 1° de la 5ème étape B des Quatre Jours de Dunkerque
 1° de la 1ère étape A du Dauphiné Libéré
 1° à Momignies, Deinze et Petegem
 2° de la 5ème étape A du Tour de Belgique
 2° à Koolskamp
 3° à Lierde Saint-Martin
 3° à Zandhoven et Kortemark
 9° du TOUR DE BELGIQUE
 15° de l'Henniger Turm
 20° des Quatre Jours de Dunkerque

1977 Maes Pils MiniFlat

8 victoires

1° de l'ETOILE DE BESSEGES et de la 2ème étape
 1° du Tréfle à Quatre Feuilles
 1° de la 2ème étape des Quatre Jours de Dunkerque
 1° à Hal, Melle, Assebroek (cr)
 1° à Zwevegem
 2° de la 1ère étape de l'Etoile de Bessèges
 2° de la 5ème étape A des Quatre Jours de Dunkerque
 2° à Deinze (cr)
 3° de la 1ère étape B du Tour de Belgique
 3° à Gistel
 4° du Circuit des Deux Flandres
 4° à Cras-Avernas
 5° de Wattlelos - Meulebeke (dernys)
 10° du TOUR DES FLANDRES
 10° de Harelbeke - Anvers - Harelbeke
 15° du Volk
 19° des Quatre Jours de Dunkerque

1978 C&A

2 victoires

1° à Tamise et à Haaltert
 2° de la 2ème étape du Tour de la Méditerranée
 2° de Meulebeke - Wattlelos

2° à Belsele
 4° du CHAMPIONNAT DE ZURICH
 4° du Circuit des Trois Provinces
 6° du Circuit des Deux Flandres
 8° de l'HENNINGER TURM
 11° du Tour de Hollande
 15° de Milan - San Remo

1979 Mini Flat-VDB-Pirelli

2° à Wetterten et à Oostakker
 5° du Grand Prix de Peymenade
 9° de Kuurne - Bruxelles - Kuurne

1980 Mini Flat-Vermeer Thijs-Galli

2° à Purnode
 5° de A Travers la Belgique
 5° de la Flèche Côtière

1981 Individuel (Rianta)

1 victoire
 1° à Dixmude
 3° à Kalmthout (cr)

1982 Individuel (Rianta)

7° à Zomergem

1983 Individuel (Van den Berghe-Mini Flat)

2° à Heule

1984 Individuel (Van den Berghe - Mini Flat)

15° à Heusden

1985 Individuel (Van den Berghe - Mini Flat)

10° à Moorsele

NB: Vélo lui comptabilise une 3ème victoire en 78 (Oostduinkerke). Ce critérium a été remporté par son frère Walter

Palmarès établi par
 Denis COULON.



Vainqueur à Dixmude le 19/7/1981.

TOUR DE L'OUEST 1950

Le reportage du Tour de l'Ouest 1950 a été réalisé par M. Yves LE GUILLEUX.

Un oubli n'ayant pas fait apparaître son nom à la fin de son travail ... mille excuses

La Rédaction

A.S.B.L. COUPS DE PEDALES RAYON LIBRAIRIE

Outre ses propres parutions, CDP se fait régulièrement un plaisir de vous présenter des livres - souvent épuisés en librairie ou chez l'éditeur - et ce, pour compléter vos collections.

Voici la sélection de Novembre/Décembre 1995

L'Histoire des Six Jours

600 FB - 105 FF - autres pays 630 FB
(feu rouge)

Ce que j'ai vécu (F. MAERTENS)

600 FB - 100 FF (feu vert)

EDDY MERCKX 10 ans après

(SP de Vélo-Média)
200 FB ou 40 FF (feu vert)
autres pays 240 FB

VELO 1994 (JACOBS)

600 FB - 115 FF (feu vert)
autres pays 660 FB

EDDY MERCKX, "HOMME ET CANNIBALE" - PROMOTION

1100 FB - 200 FF - autres pays 1200 FB
(feu vert)

ELOI MEULENBERG STORY

350 FB - 65 FF - (feu vert)
autres pays 390 FB

NB: Tous ces livres sont épuisés en librairie

VELO 1995 (VAN DEN BREMT)

650 FB - 125 FF - (feu vert)
autres pays 700 FB

MES CHAMPIONS D'ALORS

Guillaume Driessens
595 FB - 100 FF (feu rouge)

LE ROI MIGUEL

par Christian Laborde
750 FB - 130 FF - autres pays 800 FB
(feu vert)

UN SIECLE DE VELO A HUY

184 pages
945 FB - 160 FF (feu vert)

NIDS D'AIGLES

600 FB ou 105 FF (feu rouge)
autres pays 630 FB

LUIS OCANA, LE SOLEIL DES PELOTONS

350 FB ou 65 FF (feu rouge)
autres pays 390 FB

CHARLY GAUL, L'ANGE QUI AIMAIT LA PLUIE

par Christian Laborde (Prix de littérature sportive) 650 FB ou 120 FF
(feu vert)
autres pays 700 FB

HS n° 4 CENTENAIRE LIEGE-BASTOGNE-LIEGE

500 FB ou 90 FF (Réédition)
(feu orange)

HS n° 5 RIK VAN STEENBERGEN

450 FB ou 75 FF.
(feu rouge)

HS n° 6 HISTOIRE DE LA FLECHE WALLONNE

450 FB ou 75 FF
(feu vert)

H.S. n° 7 LE CYCLISME LUXEMBOURGEOIS DE A à Z. (réédition de luxe: 200 exemplaires numérotés)

Belgique et Lux. - 950 FB, France - 170 FF, autres pays - 1020 FB

NB: d'office envoyé sous emballage renforcé

H.S. n° 8 80 ANS - GINO BARTALI

Belgique - 600 FB, France - 110 FF, Italie - 35000 lires, autres pays - 660 FB
(feu vert)

H.S. n° 9 LE LIVRE D'OR DE GAND-WEVELGEM

Belgique - 850 FB, France - 150 FF
autres pays - 900 FB
(feu vert)

Stan OCKERS "Un Eternel Sourire"

700 FB ou 120 FF
(feu vert)

Les Stars du Cyclisme Belge - Tome I

795 FB ou 140 FF
autres pays (840 FB)
(feu vert)

NB: Pour un envoi par emballage renforcé, ajouter 30 FB ou 5 FF (par livre) à votre paiement.

Séries C.P. 1991 et 1992

300 FB ou 60 FF les 2 séries
(feu orange)

Séries C.P. 1993

300 FB - 50FF
(feu vert)

Séries C.P. 1994

300 FB - 50FF
dont Leblanc en Champion du Monde

N° ordinaires encore disponibles:

42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 et 50
185 FB ou 40 FF
autres pays: 240 FB

LES NORMANDS DANS LE TOUR DE FRANCE

par Jacques Simon
1440 FB - 240 FF (feu vert)

AVIS IMPORTANT

Prière de ne plus écrire à NEUPRE. L'adresse définitive de la revue est:

119, rue de la Forêt
4100 SERAING
Tél.: 041/381588

Si absence et urgences:
Tél.: 041/292660 (bureau)

Merci à vous.

NB: jusqu'au 31.01.1996

Tél.: 041/75.20.41



RICHARD VAN GENECHTEN

UN "KETJE" DE BRUXELLES



Richard VAN GENECHTEN

Il était une fois un petit pays, pas toujours très ensoleillé, dont la capitale allait devenir celle de l'Europe. Ce Royaume fêta le centenaire de son indépendance et à Bruxelles, la fête foraine battait son plein. Dans une de ces nombreuses roulettes de la foire du Midi, le petit Richard naissait. Oh !, pas un futur Richard Coeur de Lion, mais un futur prince vaillant de la petite Reine quand même.

Esméralda et quelques fées se penchèrent sur son berceau et le petit forain fut aussitôt vacciné du virus du cyclisme.

Cela aurait pu être le prélude d'un conte d'Andersen si, hélas, dix ans plus tard, au décès de son père, le petit Richard se retrouva seul avec sa mère et un frère aîné.

La roulotte foraine perdit sa fonction itinérante, ses roues furent enlevées et la famille Van Genechten posa ses pénates sur un terrain situé près du Heysel.

Côtoyant son frère aîné, Richard trouva bien vite le goût de l'effort et du sport. Il tâta de la boxe mais surtout du hockey sur roulettes (le sortilège commençait à agir).

Quelques années de patience encore et les roues se mirent à grandir, grandir ... pour atteindre celles de la taille d'un vélo de course ! A l'âge de dix-neuf ans, il enfourche enfin une bicyclette en compétition et en 1952 déjà, vingt et une victoires - dont le GP Faber devant Gaul - tombent dans son escarcelle.

Professionnel très jeune

En 1953, Van Genechten passe professionnel pour aussitôt disputer le Tour de France avec d'autres néophytes comme Debruyne, Van Geneugden, Adriaenssens et René Desmet. Son mentor, Guillaume Driessens, n'était pas d'accord car il trouvait son "ketje" encore très fragile physiquement.

Fragile mais déjà bon grimpeur

Le GP Faber avait révélé Van Genechten qui s'était permis de devancer Charly Gaul en personne dans les côtes grand-ducales. Plus tard, dans toutes les courses, le petit Richard va essayer d'exploiter le relief du terrain. Dans cette Grande Boucle 1953, il se met aussitôt en évidence dans l'étape de l'Aubisque. Il confirme ses dons d'escaladeur douze mois plus tard, se classant 3ème du GPM après avoir enlevé la Polymultipliée au printemps.

Un grimpeur de poche était né.

Vos meilleurs souvenirs sont forcément ceux obtenus en montagne ?

« Les meilleurs et les moins bons. Le meilleur fut la montée de la Croix de Fer en 1956.

Il s'agit là du col le plus difficile que j'ai escaladé dans ma carrière. Cette année-là, c'est à plus de vingt km/h de moyenne que je l'ai grimpé. Il s'agit du record de l'époque (le col comptait 29 km 550 et il fallut 1h28'25" au Belge pour le franchir alors que Gaul mettait 1h30"). Il y avait un classement intitulé "Prix des grands cols" regroupant l'Aubisque, Peyresourde, Izoard et Croix de Fer. Ce classement était établi non pas sur les positions au sommet, mais bien sur les temps réalisés dans chaque col. Je dois avouer que j'étais motivé car depuis quatre jours, je tenais compagnie à mon leader Jean Adriaenssens et les journaux ne

s'étaient pas gênés pour titrer "Van Genechten ne sait plus grimper!" Alors, lors de cette 18ème étape Turin - Grenoble, j'ai attaqué dans le Mont Cenis et puis dans la Croix de Fer, prouvant ainsi que je savais grimper! »

propre carte dans une étape de montagne. »

Pourquoi n'avez-vous jamais réussi à vous glisser dans le "Top Dix" ?

« C'était au-dessus de mes moyens. Je connaissais toujours plusieurs mauvais jours lors d'une longue épreuve par étapes. A cela venait s'ajouter un autre point faible: le chrono! Lors de chaque étape disputée contre la montre, en général j'étais dépassé par deux concurrents! »

Jean Brankart en a également voulu à votre individualisme ?

« Oui, en 1955 et c'était ridicule! Le Tour venait à peine de démarrer. C'était lors de la 3ème étape Roubaix - Namur qui se terminait au sommet de la Citadelle. Nous traversons la Belgique et j'étais très motivé. NDLR: Van Genechten avait été sélectionné pour la 3ème fois. Il s'était préparé très ardemment dans nos Ardennes. Au retour d'une de ces séances, il avait fait une petite sortie avec son épouse enceinte. Celle-ci fit une mauvaise chute et se retrouva alitée pendant plus de quarante jours (fracture du crâne), alors que nous étions à dix jours du départ.



Richard interviewé par Luc Varenne à l'issue de la 20ème étape du TdF 1954. (Het Laatste Nieuws)

Oui, mais Adriaenssens a perdu le Tour!

« Oui et il a prétendu que Stan Ockers et moi-même en étions les responsables. Je peux vous jurer que jamais Sylvère Maes n'est venu nous prévenir que Jean était en difficulté derrière. »

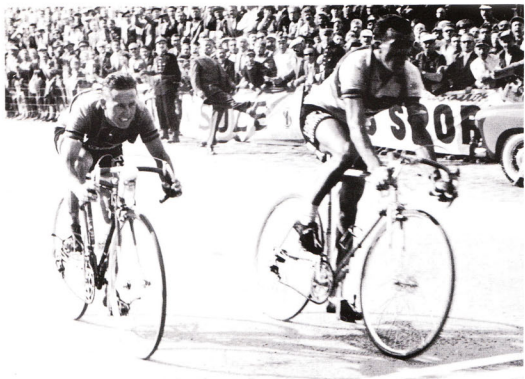
NDLR: *Etait-il opportun de passer à l'attaque alors que son leader n'était pas assuré de la victoire finale et ce pour prouver uniquement que l'on savait encore grimper ?*

Vous avez régulièrement joué d'égal à égal avec les meilleurs grimpeurs ?

« Certainement, mais là on aborde le chapitre de mes mauvais souvenirs. Dans le Tour, j'étais la roue de secours des leaders de l'équipe nationale. Mon rôle était de rester à leurs côtés. Combien de fois ne me suis-je pas retrouvé dans le sillage des Gaul, Bahamontés, Lorono pour m'entendre dire par Sylvère Maes d'attendre mon leader. Mon grand regret est de n'avoir jamais pu jouer ma



L'équipe belge à l'issue du TdF 1954. De g. à dr.: Close, Van Genechten, Demulder, S. Maes, Ockers, Debruyne, Hendrickx, Brankart et R. Desmet. (Photo Het Laatste Nieuws)



TdF 1955: Bobet devance Richard au sommet de la Citadelle de Namur.
(Photo Het Laatste Nieuws)

J'ai atteint le pied de la dernière difficulté au sein d'un petit groupe comprenant Bobet et Brankart. Je voulais gagner et je connaissais bien l'arrivée pour y avoir remporté un critérium comme amateur. Dans la dernière grimpe, le revêtement était en mauvais état et je le savais. Quand nous sommes arrivés sur cette portion, j'ai freiné instinctivement. Hélas pour moi, les organisateurs avaient réparé la route. Le temps de comprendre et de réagir... Bobet m'avait devancé.

Le Français ne s'était pas posé de questions, tandis que Brankart avait lâché prise sur l'un de mes démarrages et il me l'a reproché. Mais de là à prétendre que je lui ai fait perdre le Tour, il y a une marge !

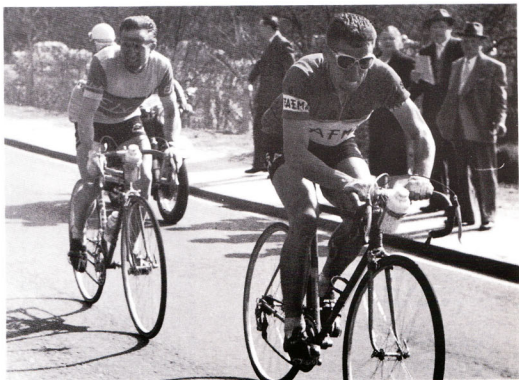
Ce fut d'ailleurs un Tour maudit que j'ai quitté éliminé lors de l'étape contre la montre Chatelleraut - Tours, exténué par une diarrhée tenace qui s'était déclarée dans l'étape du Ventoux. »

Dans l'esprit des gens, vous êtes reconnu comme étant un coureur de tours. N'avez-vous pas plutôt été l'homme du W.E. Ardennais ?

« On peut l'écrire car en 1956, j'ai enlevé en surclassement le W.E. Ardennais. Je connaissais une forme optimale et déjà, il avait fallu un grand Van Looy pour me devancer dans Gand-Wevelgem où j'avais enlevé le GP des Monts.

Dans la Flèche Wallonne, je me suis déchaîné à trente bornes du but. Je ne sentais plus les pédales. J'ai avalé

Coletto dans Mont Theux, puis Ranucci dans l'escalade des Forges pour triompher en solitaire.



Van Looy et Richard en action dans la finale de Gand - Wevelgem 1956
(photo Van Genechten)



Gaul et Richard à Reims à la veille du départ du Tour de France 1956
(photo Het Laatste Nieuws)

Le lendemain, dans Liège - Bastogne - Liège, j'ai attaqué dans la longue montée de Florzée. Seul Debruyne, qui n'avait pas participé à la Flèche et donc plus frais, est revenu sur moi. Au sprint bien entendu, je n'avais pas la moindre chance. »

Qui dit W.E. Ardennais, pense à Stan Ockers ?

« Stan était un modèle à mes yeux. Je possède un album où l'on me découvre photographié des dizaines de fois en sa compagnie.

C'est donc naturellement que le sculpteur a songé à moi pour lui servir de modèle lors de la création de son buste placé au sommet des Forges. Le mémorial Stan Ockers, c'est moi ! (sic) Initialement, Van Cauter et Close avaient été approchés, mais c'est ma position qui se rapprochait le mieux de celle du regretté Stan. »

A ce jour, vous restez l'un des rares vainqueurs belges du Tour de Catalogne. Que vous inspire cette victoire inattendue ?

"Cette victoire a un goût particulier car j'avais failli stopper ma carrière. Je n'étais plus en odeur de sainteté auprès des gens de la ligue depuis mon Tour de France 1956 et je n'avais plus été sélectionné. En 1958, j'avais surtout travaillé dans une maison que je louais aux travailleurs

engagés à l'exposition universelle qui se déroulait près de chez moi. Gaston Plaud a pourtant tenu à m'engager pour le Tour de Catalogne. Je suis parti là-bas sans ambition particulière en compagnie de Frans Schoubben, De Valck, Ruby, Plaza et Devèze. Au terme du deuxième secteur de la première étape, en me glissant dans le bon coup, nous avons relégué le peloton à douze minutes et je suis devenu leader des "Peugeot". Pour la première fois de ma carrière, j'avais une équipe à mon service. La lutte pourtant s'annonçait difficile car les "Ignis" avec Utset et "Faema" avec Manzanéque étaient plus nombreux que nous.

Van Genechten, inamovible équipier de l'équipe nationale belge dans le Tour de France de 1953 à 1956.
(Photo Van Genechten)



Lors de la 6ème journée qui comptait deux cols, j'avais l'intention d'attaquer.

Hélas, j'ai crevé cinq fois et sans l'aide efficace des miens, je pouvais faire une croix sur le classement général. Il restait alors la 8ème étape Granollers - Berga, forte de cinq cols, pour forcer la décision. J'ai attaqué dès le départ en compagnie de six autres coureurs. Je me suis bientôt retrouvé avec le seul Marigil qui ne voulait pas mener. Utset est alors revenu et Marigil a perdu pied. J'ai battu l'Espagnol au sprint, les écarts étaient considérables. Mon équipier Ruby, 3ème, était déjà à quatre minutes, tandis que le peloton en perdait quatorze !

Au général, je me suis retrouvé second à 14" de Utset !

Il ne restait qu'une étape de 176 km mais j'étais convaincu de pouvoir vaincre et de remonter ce léger handicap. La dernière étape se terminait par un circuit avec la côte de Montjuich à escalader à dix reprises ! Sur un tel parcours, Utset s'est effondré et j'ai encore enlevé cette difficile étape devant Gabriel Mas, le seul à tenir ma roue. Je gagnais le Tour de Catalogne en surclassement avec 3'51" d'avance sur Mas et 4'31" sur le malheureux Utset. En outre, j'étais aussi vainqueur aux points, 4ème du GPM et 3ème du GP de la combativité. »

(NDLR: Dans *Vélo 59*, le *Tour de Catalogne* comporte 8 étapes. Dans le *BVL*, il y a 9 étapes, ce qui est une erreur car la première étape est scindée en deux tronçons)

Lorsqu'on clôture une interview, il y a souvent une anecdote savoureuse qui revient. Est-ce le cas pour vous ?

« Oui et elle se rapporte à ce Tour de Catalogne. J'avais pris la route de Barcelone en voiture en compagnie de Schoubben et De Valk.

Sur le véhicule, le porte-bagages portait nos trois vélos. En vue de Léon, celui-ci se détacha, heureusement sans trop de dégâts pour nos machines. Hélas, il n'y avait plus moyen de le refixer sur le toit de la voiture: que faire ?

Afin de préserver l'essentiel, j'ai laissé mes deux équipiers au bord de cette route de France afin d'engouffrer les trois vélos sur la banquette arrière dans le but de joindre

au plus vite une gare pour les expédier à Paris. En revenant chercher mes deux amis, j'ai croisé un véhicule qui semblait équipé du même type de porte-bagages que le mien. Le trio reformé, j'ai entamé la poursuite et vers Soissons, nous avons rejoint la voiture. Il s'agissait de Jos De Bakker, le champion de Belgique de vitesse. Il nous prêta son porte-bagages, nous avons récupéré nos vélos en gare du Nord à Paris et avons continué notre périple vers la Catalogne. Là-bas, ce fut aussi épineux: une nuit, il y avait tellement de punaises dans la chambre que Devèze et moi avons transporté notre lit dans le jardin de l'hôtel. »

SON PALMARES

Débutant (1950)

5 victoires

Amateur

1951

3 victoires

dont une étape de l'Etoile de Chaudfontaine
2ème de 2 étapes de l'Etoile de Chaudfontaine et d'une étape du Tour de Belgique

1952

21 victoires

dont le GP Faber, le Circuit Dinantais



Richard pose comme modèle pour l'élaboration du buste du regretté Stan Ockers (photo Le Soir)

Richard Van Genechten achève sa carrière en 1961. Il s'est recyclé dans le placement des jeux dans les cafés. Il fut aussi chauffeur début des années septante pour le quotidien "La Dernière Heure" couvrant Giro et Grande Boucle. Aujourd'hui retraité, l'ami Richard est un adepte des cartes et de la pétanque.

En guise d'épilogue, car les contes ont une fin, Richard aurait été excellent dans l'exploitation d'un manège de montagnes si pas russes, du moins ardennaises ...

Willy ANSEEUW

et l'épreuve de sélection pour les Championnats du Monde
4^e des Six Jours de Suède
8^e e.a. du Championnat du monde

1953

1 victoire

Indépendant

(du 31 mars au 11 juin 1953)

1^o du Circuit Dinantais
20^o de la Route de France
(leader après la 4ème étape)

Avec les pros

1^o de la 6ème étape du Tour d'Asturies
3^o de la Polymultipliée
9^o du Tour d'Asturies

Professionnel

1953

Garin

1^o à Bruxelles (rc)

- 2° à Aisemberg (cr)
- 3° de la 16ème étape du Tour de France
- 3° à Houdeng (cr)
- 33° du Tour de France
- 6° de la 10ème étape (Soulor et Aubisque)

- 3° des 3ème et 20ème étapes du Tour de France
- 3° de la 1ère étape du Tour d'Asturies
- 5° du Championnat de Zurich
- 7° de Bruxelles - Bost

- 25° de la Flèche Wallonne
- Abandon au Championnat du Monde

La légende de la Polymultipliée 1954

Van Genechten était arrivé presque à l'improviste à Paris. Fait bizarre, il n'avait pas de marque et c'est André Bertin qui l'équipa en dernière minute. Le jeune Richard s'offrit d'abord le luxe d'une échappée de 45 km qui n'éprouva nullement son organisme.

A vingt-trois ans, il fournit ensuite pendant plus de cinq tours à Chanteloup une véritable démonstration. Seul en tête, capable en côte d'un effort brutal et prolongé, il résista facilement aux contre-attaques des Robic, Gaul, Lazaridès, pour ne citer que les noms les plus connus.

Rejoint à proximité du but, il trouva encore les ressources pour placer un dernier démarrage décisif qui lui permit de l'emporter avec 5" d'avance sur Robic.

La Belgique, à l'époque, pensait tenir en lui un successeur à Vervaecke ou Vissers. Elle dut se contenter du futur premier vainqueur belge du Tour de Catalogne !



Richard Van Genechten, vainqueur du Tour de Catalogne en 1958. (Photo Alguersuari)

- 1955 Elvé**
- 1° de la 4ème étape du Tour de Belgique
 - 2° de la 3ème étape du Tour de France
 - 3° du Tour de Belgique (et de la 2ème étape)
 - 3° à Grammont et à Louvain (cr)
 - 3° de la 3ème étape du Dauphiné Libéré
 - 23° du Dauphiné Libéré
 - Abandon à l'avant-dernière étape du Tour

- 1956 Elvé Peugeot**
- 1° de la FLECHE WALLONNE
 - 1° de la Polymultipliée
 - 1° à Loverval (cr), à La Hulpe (cr)
 - 2° de LIEGE - BASTOGNE - LIEGE
 - 2° de GAND - WEVELGEM
 - 2° à Libramont (cr)
 - 3° de la 1ère étape du Dauphiné Libéré
 - 6° de Kuurne - Bruxelles - Kuurne
 - 45° du Tour de France
 - 4° de la 16ème étape
 - 6° de la 12ème étape
 - 5° du GP de la Montagne
 - 1° du Week-end ardennais
 - 13° du Challenge Desgrange-Colombo

- 1957 Peugeot Elvé**
- 1° à Anderlecht (dernys)
 - 2° de Bièvre-Membre
 - 2° à Tirlemont, à Zegelsem
 - 2° à Zwevezele, à Bierbeek
 - 4° du GP STAN OCKERS
 - 4° de Hoeilaert - Diest - Hoeilaert
 - 5° de la 2ème étape (A) cim du Tour de Belgique
 - 15 e.a. de la Flèche Wallonne

- 1958 Elvé Marvan**
- 1° du TOUR DE CATALOGNE
 - 1° des 7ème et 8ème étapes
 - 1° à Wavre, à Westrozebeke, à Grammont
 - 2° à Stekene (cr)
 - 3° à Hoegaarden
 - 5° de PARIS - BRUXELLES
 - 11° du Midi Libre
 - 17° du Tour du Sud-Est
 - 24° de la Flèche Wallonne
 - 7° des Six Jours de Bruxelles (avec Daems)

- 1959 Peugeot**
- 1° à Lendeledé
 - 2° de la 3ème étape du Dauphiné Libéré (ab)
 - 3° à Eizer
 - 4° de A Travers la Belgique
 - 5° du Circuit de l'Ouest (Mons)
 - 20° du Grand Prix d'Eibar
 - 26° de la Vuelta

- 1961 Libertas**
- 6° de la 2ème étape du Tour d'Allemagne

**Palmarès établi par
Denis COULON et Guy CRASSET**

- 1954 Bertin**
- 1° de la Polymultipliée
 - 2° à Namur (cr)
 - 22° du Tour de France
 - 3° du GP de la Montagne
 - 9° du classement par points

DOSSIER CLASSIQUES

31° BORDEAUX - PARIS (9.5.1925)

1. SUTER Heiri (CH)	5. ALAVOINE Jean	18'30"	10. CHEVALIER François	4.06'30"
587 km/20.13'30" (M. 29,023)	6. CHRISTOPHE Eugène	26'30"	11. DELOFFRE Jules	4.21'30"
2. DEBAETS Gérard (B)	7. GERBAUD Robert	1.31'30"	12. BESNIER Fernand	6.46'30"
3. MARTIN Hector (B)	8. GELOT Léopold	3.10'30"	13. LE BOUBENNEC Joseph	7.11'30"
4. DEJONGHE Albert (B)	9. PAREL Charles (CH)	3.44'30"		

(43 INSCRITS - 33 PARTANTS - 13 CLASSES)

Source: L'Auto

32° BORDEAUX - PARIS (29.5.1926)

1. BENOIT Adelin (B)	8. PAREL Charles (Ch)	1.54	16. BRONKHORST Marcel	5.05
587 km/19.25'40" (M. 30,214)	9. GELOT Léopold	2.15'	17. JACASSIER Léon	5.20'
2. DELBECQUE Julien (B)	10. LAFOSSE Victor	2.20'	18. HERSARD Alfred	5.50'
3. BUYSSE Lucien (B)	11. DROBECCQ André	2.45'	19. RECHAUX Arthur	5.55'
4. PELISSIER Francis	53"	3.35'	20. FAGOT René	6.37'
5. DEJONGHE Albert (B)	1'29"	3.50'	21. BRETON Eugène	7.45'
6. VAN SLEMBROECK Gustave (B)	3'20"	4.05'		
7. CHRISTOPHE Eugène	19'30"	4.25'		

(42 INSCRITS - 34 PARTANTS - 21 CLASSES)

Source: L'Auto et Sport Echo

Remarque: les secondes n'étant pas renseignées à partir du 9°, les écarts ont été arrondis.

33° BORDEAUX - PARIS (15.5.1927)

1. RONSSE Georges (B)	3. VAN SLEMBROECK Gustave (B)	-	6. SOUCHARD Achille	-
587 km/19.14'50" (M. 30,498)	4. DELBECQUE Julien (B)	-	7. LE DROGO Ferdinand	5'09"
2. BENOIT Adelin (B)	5. BUYSSE Lucien (B)	-	8. MATTON Léopold (B)	29'10"

(12 INSCRITS - 11 PARTANTS - 8 CLASSES)

Source: L'Auto, Miroir des Sports, Sports Illustrés

34° BORDEAUX - PARIS (5.5.1928)

1. MARTIN Hector (B)	2. DEWAELE Maurice (B)	10'00"	4. MAGNE Antonin	33'
597 km/21.20'00" (M. 27,984)	3. NEUHARD Ernest	25'		

(18 INSCRITS - 14 PARTANTS - 4 CLASSES)

Source: L'Auto, Miroir des Sports, Sports Illustrés

35° BORDEAUX - PARIS (25.5.1929)

1. RONSSE Georges (B)	3. DEMUYSERE Joseph (B)	-	6. GERARD René	15'26"
589 km/21.39'45" (M. 27,190)	4. VAN SLEMBROECKGustave(B)	3'13"	7. GELDHOFF Maurice (B)	37'00"
2. MARTIN Hector (B)	5. MEUNIER Charles (B)	-		

(XX INSCRITS - 20 PARTANTS - 7 CLASSES)

Source: L'Auto, Miroir des Sports

Remarques: VERHAEGEN Pé (B), arrivé 4^e à 3'13", déclassé pour ravitaillement illicite.

Selon Sportwereld, HUOT Marcel, arrivé 9^e à 39", déclassé (les raisons ?). Le Miroir des Sports parle bien dans son numéro 485 (n° suivant le compte-rendu de la course) du déclassement de Verhaegen, mais ne dit mot de celui de Huot.

Selon certains documents (notamment Mds), le temps du vainqueur serait de 21.39'04" (soit: M.27,204). Sans doute, s'agit-il d'une erreur de frappe.

36° BORDEAUX - PARIS (18.5.1930)

1. RONSSE Georges (B)	3. DEMUYSERE Joseph (B)	8"	6. VAN RYSELBERGHE Bernard (B)	24"
598 km/19.26'17" (M. 30,764)	4. MARTIN Hector (B)	18"	7. NEUHARD Ernest	-
2. PELLISSIER Francis	5. FRANTZ Nicolas (L)	19"	8. VERHAEGEN Pé (B)	54"

(12 INSCRITS - 11 PARTANTS - 8 CLASSES)

Source: L'Auto

37° BORDEAUX - PARIS (29.5.1931)

1. VAN RYSELBERGHE Bernard (B)	3. BONDUEL Frans (B)	2'23"	5. LE CALVEZ Léon	20'33"
600 km/18.18'20" (M. 32,777)	4. VERVAECKE Julien (B)	13'55"	6. OPPERMANN Hubert (Aus)	25'27"
2. GYSSELS Romain (B)	1'01"			

(9 INSCRITS - 9 PARTANTS - 6 CLASSES)

Source: L'Auto

Remarque: Selon Cyclisme B/VL, La Fabuleuse Histoire des Classiques et Miroir du Cyclisme n° 3 de 1960, le temps du vainqueur est de 18.19'21" (soit une moyenne de 32,747 que reprend l'annuaire Vélo). Pour le Miroir des Sports: 18.18'05", qui donne également des écarts différents soit: 2. Gysseles à 1'40"; 3. Bonduel à 2'50"; 4. Vervaecke à 14'10"; 5. Le Calvez à 20'48"; 6. Oppermann à 25'42" (pour ces deux derniers, c'est exactement la différence des 15" du temps du vainqueur !).

38° BORDEAUX - PARIS (21.5.1932)

1. GYSSELS Romain (B)	3. SCHEPERS Alphonse (B)	6'41"	6. TOMMIES Léon (B)	30'00"
601 km/18.08'49" (M. 33,119)	4. SIERONSKI Herbert (D)	18'57"	7. LE DROGO Ferdinand	30'32"
2. BONDUEL Frans (B)	5. LE CALVEZ Léon	25'08"	8. MAUCLAIR Joseph	41'11"

(XX INSCRITS - 9 PARTANTS - 8 CLASSES)

Source: L'Auto, Miroir des Sports et les Sports Illustrés

Remarque: Selon Miroir des Sports, le temps du vainqueur est de 18.08'45"; Bonduel à 2'34"; Schepers à 7'05". Pour les autres, 4 secondes de plus en raison de la différence de temps. Pour les Sports Illustrés: Schepers à 7'01" et Le Calvez à 25'03". Le temps de Mauclair arrêté à l'entrée de la piste.

39° BORDEAUX - PARIS (13.5.1933)

1. MITHOUARD Fernand	3. GYSSELS Romain (B)	8'16"	5. MERVIEL Jules	36'00"
588 km/16.09'00" (M. 36,409)	4. MOINEAU Jules	19'28"	6. LOUYET Léon (B)	36'20"
2. VAN RYSELBERGHE Bernard (B) 7'54"				

COUPS DE PEDALES 51 NOVEMBRE - DECEMBRE 1995

(XX INSCRITS - 14 PARTANTS - 6 CLASSES)

Source: L'Auto et Miroir des Sports

Remarque: Miroir des Sports donne 10" supplémentaires à Louyet.

40° BORDEAUX - PARIS (10.5.1934)

1. NORET	Jean							
571 km/12.29'27"	(M. 45,713)	3. MOINEAU	Jules	31'53"	5. LEVEL	Léon	1.50'	
2. LOUVIOT	Raymond	19'13"	4. GABARD	Albert	1.28'00"	6. MARECHAL	Jean	2.00'

(XX INSCRITS - 11 PARTANTS - 6 CLASSES)

Source: L'Auto, Sports Illustrés

Remarque: Les temps des trois derniers ne renseignent pas les secondes, les temps ont été arrondis.

41° BORDEAUX - PARIS (19.5.1935)

1. DE CALUWE	Edgard (B)						
578 km/12.21'30"	(M. 46,770)	2. MOINEAU	Julien	1'20"	4. LOUVIOT	Raymond	21'33"
		3. MERVIEL	Jules	1'42"	5. LE CALVEZ	Léon	1.06'28"

(8 PARTANTS - 5 CLASSES)

Source: L'Auto, les Sports Illustrés

42° BORDEAUX - PARIS (21.6.1936)

1. CHOCQUE	Paul						
586 km/12.53'12"	(M. 45,473)	2. ROSSI	Jules (I)	22'28"	4. GYSSELS	Romain (B)	46'21"
		3. FAURE	Benoît	36'18"	5. WAUTERS	Jean (B)	1.05'28"

(13 PARTANTS - 5 CLASSES)

Source: L'Auto

43° BORDEAUX - PARIS (30.5.1937)

1. SOMERS	Joseph (B)						
572 km/12.46'57"	(M. 44,749)	2. THIETARD	Louis	1'03"	4. DEBENNE	René	2.01'03"
		3. FAURE	Benoît	1.07'03"			

(9 PARTANTS - 4 CLASSES)

Source: L'Auto

44° BORDEAUX - PARIS (15.5.1938)

1. LAURENT	Marcel							
572 km/16.16'10"	(M. 35,158)	4. MASSON	Emile (B)	8'52"				
2. WALSCHOT	René (B)	22"	5. LAUWERS	Constant (B)	18'07"	8. HUTS	Joseph (B)	28'43"
3. ROSSI	Jules (I)	7'04"	6. EGLI	Paul (CH)	21'13"	9. LESUEUR	Raoul	31'05"
			7. OUBRON	Robert	27'38"	10. BIDOT	Jean	37'10"

(15 PARTANTS - 10 CLASSES)

Source: L'Auto

45° BORDEAUX - PARIS (18.5.1939)

1. LAURENT		Marel							
572 km/15.15'01"		(M. 37.507)		5. KINT	Marcel (B)	15'43"	9. LAPEBIE	Roger	32'29"
2. WALSCHOT	René (B)	8'33"	6. LE MOAL	Armand	21'24"	10. CLOAREC	Pierre	53'14"	
3. MAJERUS	Jean (L)	11'11"	7. WIERINCKX	Robert (B)	-	11. MARECHAL	Jean	56'29"	
4. ROSSI	Jules (I)	11'25"	8. MASSON	Emile (B)	26'34"	12. SPAPERI	Pierre	1.04'09"	

(18 PARTANTS - 12 CLASSES)

Source: X

RECTIFICATIONS ET COMPLEMENTS (2)

Je voudrais tout d'abord remercier Mr Vidal pour sa collaboration, de même que Mr Ligier pour divers renseignements apportés à la constitution de ces classements.

1892

RALENTI (classé 10^e) est en fait l'anagramme de Renault (déclassé en 1891), le U devenant tout simplement I.

1895

CARLIER, classé 3^e, est en réalité un nom d'emprunt (nom d'emprunt complet: CARLIER-CROISY). Le vrai nom est PILLON. Une demande de renseignements a été faite à la mairie de Cherbourg, mais n'étant pas né dans cette ville, le prénom fait toujours défaut.

Selon Véloce Sport (p. 330), il faudrait ajouter un inscrit: CROMBACK Albert (catégorie amateurs). L'engagement de celui-ci n'aurait pas été enregistré par suite d'une confusion avec son frère Emile, déjà engagé dans la catégorie vitesse. Cela ferait donc 65 inscrits au lieu de 64.

1901

Les renseignements sont contradictoires selon les références. Ainsi, selon son résultat homologué "Le Vélo" donne:

6. BAUGHARD à 4.50'32" (au lieu de 3.50'32") (ou 3.à20" pour l'Auto-Vélo et le Livre d'Or de B-P)

7. PASQUIER à 5.03'48" (4.03'20" pour l'Auto-Vélo; 3.58'32" pour le L.O. de B-P)

8. LEPETIT à 7.35'20" (7.27'20" pour l'Auto-Vélo; 7.29'20" pour le L.O. de B-P)

l'Auto-Vélo donne pour:

5. FOUREAUX à 1.52'10" (et non 51'20"); 10. DEHOCQ à 18.31'20" (au lieu de 19.31'20"); 11. LAVAUD à 19.31'20" (au lieu de 21.11'20"). Ce sont des écarts que j'avais mentionné dans les remarques et provenant du Livre d'Or de B-P.

Il est confirmé que c'est: bien PASQUIER Gustave qui est 7^e (et non Arthur).

1902 (1^e épreuve)

Les temps donnés dans CDP n° 49 sont les mêmes que ceux de l'Auto-Vélo, mais selon "Le Vélo" et son homologation du 10 juillet, cela diffère quelque peu.

Le temps du vainqueur est bien de 22.43'01" (la seconde existe bien, que ne donnait pas l'Auto-Vélo). FREDERICK est crédité d'un retard de 1.03'29"; GARIN de 1.19'39"; GEORGET de 1.45'29"; PAGIE de 5.20'59"; BRANGE de 14.09'59" et DEHOCQ de 25.16'29". Le Vélo étant l'organisateur, nous prendrons donc leur temps comme référence.

Cela se complique pour le kilométrage. En effet, si le parcours total était de 594 km, il faut savoir que les chronomètres étaient arrêtés à Ville d'Avray (interdiction des courses dans le département de la Seine par le préfet Louis Lépine), les coureurs rejoignant Buffalo en touristes, mais cependant dans un délai imparti. Aussi, le kilométrage réel pour calculer

la moyenne est de 578 ! (soit donc 25.443).

1902 (2^e épreuve)

Voici tout d'abord le complément de classement de la 11^e à la 15^e place:

11. BOUDRAN Emile
12. PERNETTE Léon
13. DEBECK Yves-Edouard
14. GUILLAUME Gustave
15. GOETZ Louis

Concernant les écarts, ici aussi il y a des divergences sensibles. Les temps repris dans CDP n° 49 étaient ceux du journal Le Vélo. Voici ceux de l'Auto-Vélo (journal qui, je rappelle, organisait cette édition):

2^e à 1.10"; 3^e à 2.54"; 4^e à 4.35"; 5^e à 5.04"; 6^e à 5.06"; 7^e à 5.31"; 8^e e.a. à 5.06"; 10^e à 7.44"; 11^e à 8.14" (8.05" selon le Vélo); 12^e à 10.54" (10.45" Le Vélo); 13^e à 11.26" (11.17" Le Vélo); 14^e à 14.32" (14.23"); 15^e à 25.34" (25.22" Le Vélo). Enfin, LHERISSON est à 27.28" (27.19" Le Vélo).

Nous prendrons donc les temps du journal organisateur comme référence.

Précisions sur des noms et prénoms.

Certains lecteurs me faisaient remarquer que le 4^e classé se nommait FOURCADE et non LAFOURCADE. Mr Fetter me précise cependant que le vrai nom est LAFOURCADE.

ELLINAMOUR est un pseudonyme; son vrai nom est COLLET.

BARROY classé 6^e serait Georges et non Lucien, mais les recherches sont encore en cours.

LEFEVRE (7^e) s'écrivit sans B avant le V (état civil confirmé).

MAISONNEUVE se prénomme Auguste selon Mr Fetter. Il faut savoir,

me signale Mr Vidal qu'il y avait 3 Maisonneuve inscrits (1 de Roanne et 2 de Tours, dont Auguste). Mr Fetter me dit qu'il n'y en avait que deux, mais que seul Auguste est parti et que le prénom de l'autre (n° 34), dont c'était le frère, reste une énigme.

Kilométrage: comme pour la première épreuve, les temps ont été arrêtés à Ville d'Avray. Le kilométrage total était de 585 km, mais il faut calculer la moyenne sur 577 km (soit donc 30,873). Précisons encore que le décalage entre les deux épreuves provient d'une différence d'itinéraire entre Tours et Chouzy-sur-Cisse.

Notons enfin que, d'après l'Auto-Vélo, il y avait 80 inscrits - 40 partants - 16 classés (41 partants selon le Vélo qui donnait deux coureurs partants, qui ne l'étaient pas pour l'Auto-Vélo et qui donnait Auguste Maisonneuve non-partant alors qu'il terminait l'épreuve.

A titre d'information, sachez que, en raison de la lutte farouche que se livraient l'Auto-Vélo et Le Vélo, Henri Desgranges n'accepta au départ de sa course que des coureurs n'ayant pas disputé l'épreuve de son rival. Pourtant, nous avons FOURCADE Edouard (ou LAFOURCADE donc) présent dans les deux éditions !

1903

Suivant l'homologation de l'Auto du 14.6, il faut:

11. BARBREL F (à 28.41' selon Mr Fetter; 31.49'05" selon Mr Vidal)

Les courses suivantes ont été mis hors-course:

Confirmation pour TROUSSELIÉ (2° - abri derrière voiture)

12. FRANCK à 22.56' et 13. BARROY Georges m.t., pour absence de signatures à divers contrôles.

Le cas de NIEPCERON (11°) est plus délicat. Celui-ci avait été déclassé pour avoir manqué le contrôle de Ville d'Avray, mais il n'en est plus fait mention dans l'homologation. Sans doute a-t-il été réintégré par la suite. Nous le maintiendrons donc à sa place.

PASQUIER, classé 3°, est bien Gustave et non Georges ou Arthur. Même remarque pour LEFEVRE qu'en 1902 (sans B avant le V).

BARBREL reste encore une énigme. Les documents donnent F comme initiale, mais il se pourrait que ce soit Louis. Cependant, Mr Fetter signale que, d'après des âges donnés, il y aurait deux coureurs différents. En cours d'investigations.

Il faut donc 11 classés (en conservant Niepceron).

Concernant l'épreuve des amateurs, elle a eu lieu en 5 étapes (et non en 3, comme de nombreuses publications l'indiquèrent par erreur) du 6 au 10 mai.

1905

Suivant l'homologation du 1.07, le temps du vainqueur est de 20.13'10" (M 28.438). L'Auto donnait ce temps dans son édition du 21.5, puis 20.13' le lendemain.

Par ce fait, les écarts donnés doivent être réduit de 10", mais celui de SALAIS est de 23.26'50" (et non 22.57' que donnait l'Auto dans ses premières éditions).

Par ailleurs, Maurice CARRERE (7°) a été mis hors-course, ce qui fait que ses suivants remontent tous d'une place (soit donc 14 arrivants et 13 classés).

Il y a à lieu de rectifier le prénom de BEAUGENDRE: c'est en effet François (et non Omer) qu'il faut. Si j'en crois certains renseignements, Omer n'a été pro qu'en 1908 alors que François est passé pro en 1903. GABORY se prénomme Julien et non Lucien. Enfin, il faut lire HABERT et le prénom complet de SALAIS est Gaston-René. Un lecteur me donne 592 km, mais je pense que, comme les années précédentes, les chronos se sont arrêtés à Ville d'Avray et que ce sont donc 575 km qu'il faut comptabiliser.

1906

Il faut rectifier la date de la course: celle-ci s'est disputée les 12 et 13 mai (la date indiquée pour chaque édition étant la date de départ).

6. HENEAUX Gaston (et non Hesnault)

7. FLEURY à 12.29' (et non 12.19').

Le prénom de Bernard est encore à l'étude. Selon Mr Fetter, il pourrait

s'agir de Félix (Abel étant un coureur qui participa au Tour de France en 20). Enfin, le kilométrage est de 592 km, mais c'est sur 575 km qu'il faut calculer la moyenne (soit: 29.573), les chronos étant arrêtés à Ville d'Avray. Cela confirme la thèse de l'année précédente.

1907

Selon l'homologation du 13.06, il faut 591 km, mais 575 toujours pour les chronos. Pourtant, Marcel Cadolle a été pénalisé de 26' (repris dans l'écart donné) pour avoir dépassé le temps imparti de Ville d'Avray au Parc des Princes. Le temps de Van Hauwaert est bien de 19.40'42". Enfin, DEVILLY Georges et RABOT Léon (arrivés 8° et 9°) n'ont pas été classés pour être arrivés hors des délais.

1908

Date de la course: lire 16.5

L'écart de Van Hauwaert: lire 26'30" (et non 16'30"). Selon l'homologation du 26.05, l'écart de Lorgeou: 2.48'09" (et non 19"), celui de Lafourcade: 3.55'17" (et non 25'17": erreur classement de l'Auto).

Le prénom de Dussouchet est Léopold (et non Jean-Baptiste), alors que celui, complet, de Privat est Pierre-Gonzague.

Pour le kilométrage: 591 km, mais 575 (arrê des chronos), soit une moyenne de 32.389.

Signalons qu'une réclamation contre Denizot (problème de licence) n'a pas été retenue.

Notons enfin, pour la petite histoire, que les trois derniers classés s'étaient égarés (d'où leur important retard) !

1909

Km: 591 et 575 à l'arrêt des chronos à Ville d'Avray.

L'Auto a donné le même classement, mais il faut 7. DUSSOUCHET Léopold (et non Jean-Baptiste). Mr Vidal me donne un écart de 4.46' (au lieu de 36') pour Lafourcade !

Km: bien 592 total et réel / Plus de neutralisation entre Ville d'Avray et le Parc des Princes.

Suivant le classement homologué du 15.06, deux coureurs ont été mis hors-course:

7. LACHAISE Emile: accusé d'avoir pris le train entre Ruffec et Poitiers et absence de signature au contrôle de Couhé-Vérac.

8. ROQUEBERT Lucien: accusé d'être monté en voiture automobile durant la course et absence de signature à Couhé-Vérac?

Tous leurs suivants remontent donc de deux places.

Mais, lors d'une nouvelle réunion des commissaires le 16.6:

ANTHOINE et GUIDEZ (classés primitivement 18^e et 19^e) ont été

déclassés pour n'avoir signé qu'à Dourdan et Tours.

Une autre réunion eu lieu le 18.6:

PICARD et PIETROIS (14^e et 15^e dans le classement paru dans CDP 49) ont été déclassés pour non signature à Blois, Orléans et Dourdan.

Le classement s'établit comme suit à partir de la 7^e place:

7. BAUDET Albert
8. MATHONAT Gabriel
- 9 e.a. LEMAN Lucien
- DOURY Octave
10. PAQUIER Georges
11. GHISLOTTI Pietro (I) à 14h
12. DUTIRON Amédée m.t.

Concernant le problème Paquier ou Pasquier, c'est PAQUIER Georges, nous dit Mr Fetter, et qui n'aurait rien à voir avec Pasquier Georges. Mr Vidal signale que dans l'Auto, il est bien fait mention de Paquier, né en 1880 et

engagé par les cycles Le Globe pour 1910 et 11. Pour Pasquier, l'on sait de source sûre qu'il est né le 11.03.1878. La polémique reste ouverte !

Cela donne donc 12 classés, mais il faut seulement 26 engagés, Dussouchet Léopold et Pennequin Louis, qui figuraient dans une pré-liste ont été retirés pour engagements irréguliers.

A suivre ...

Michel DARGENTON.

6760 ROBELMONT
BELGIQUE
TF.: 063/570245

AVIS DE RECHERCHES

A. REPONSES A D'ANCIENNES QUESTIONS

Précisions de M. LETAILLEUR Jean-Claude

Q. de MEEUS Hugo

ZANTI Dominique est né le 02.09.1913 à Lazzaro (I)

PEDRALI Dominique est né le 31.01.1917 à Bergamo (I)

CAMILLA Célestin est né le 17.09.1917 à Niella (I)

Q. de VERWEIJ Dick

Le prénom de BRIQUET, classé 8ème au Chpt du Monde de demi-fond amateur est Albert.

Précisions de M. LUMINEAU

Q. de HAMELS Joseph

Van de Velde Pier est né le 15 mai 1889 à Lovendegem.

Q. de TRANSON Philippe

AZZINI Ernesto ne peut être décédé en 1918 car il a encore participé au Giro en 21.

NRR: il a également terminé 25^e de Milan - San Remo cette même année.

B. REPONSES AUX QUESTIONS DE CDP n° 50.

1. Q. de GUY Pascal R. de LUMINEAU Henri

LE MOAL Armand serait né le 15 mars 1914 à Benodet (29), selon le livre "Les Grands du Cyclisme Breton".

R. de VERWEIJ Dick

AGLIECO Gino est né le 17.01.1918.

2. Q. de LUMINEAU Henri R. de BROUTEE André

GABARD Albert est né à Chatellerault (Vienne)

HORNER Raymond est né à Paris

RIGALUX Robert est né à Trith (Nord)

3. Q. de GUY Pascal R. de VERWEIJ Dick

Voici les résultats des Chpts de Zurich des années 1930, 31 et 33.

1930

4. GEYER Ludwig (D)
5. HOFER Ernst
6. SACCOMANI Alfredo (I)
7. REMOLD Josef (D)
8. ZIND Josef (D)
9. ALTENBURGER Karl (D)
10. TAILLEU (B)

1931

4. BLATTMANN Walter
5. GEYER Ludwig (D)

6. HOFER Ernst
7. SALZMANN
8. ANTENEN Georges
9. PIPOZ Roger
10. STINGELIN

1933

4. ERNE August
5. WUKLLSCHLEGER Henri
6. LUISONI Luigi
7. BOSSARD Karl
8. BUCHI Albert
9. HEIMANN Theo
10. HOFER Ernst

Par ailleurs, WUILLEMIN (classé 5^e en 1914) se prénomme Paul.

4. Q. de CHAINNET Jean-Claude R. de HULIN Joël

Le coureur posant devant le mur décrépi et avec un maillot boutonné s'appelle VIGNE Teston. Derrière ma carte, en plus du nom, figure la mention: Champion de l'Allier cyclo pédestre 1922-23 - gagnant le régional de Marcy Levy le 14 juillet 1923 - le régional de Varennes s/Allier le 15 juillet 1923 - Pneu XX siècle-cycle S Veta.

5. Q. de LETAILLER Jean-Marie R. de HULIN Joël

Je possède une carte postale ressemblante au portrait du coureur recherché avec l'écusson USBP: pour moi, il s'agit de LAUMOND J.

R. de COLOIGNIER Pierre

Le coureur du haut en profil est BARON Aimé (cyclo amical Poitevin 1929)

C. LES NOUVELLES QUESTIONS (avec réponses)

1. Q. de GUY Pascal

En demande à votre question concernant les vingt premiers de PARIS - TOURS 1917 et 1918, voici ce que nous pouvons vous procurer:

1917

1. THYS Philippe (B)
246 Km/7.14' (M. 34,009)

- | | |
|------------------------------|------|
| 2. GODIVIER Marcel | à 2' |
| 3. CHRISTOPHE Eugène | 8' |
| 4. MANTELET Charles | 29' |
| 5. DOUARIN | 30' |
| 6. JUSERET Charles (B) | 31' |
| 7. VAN DEN HOVE René (B) | 34' |
| 8. NOEL Hubert (B) | 47' |
| 9. NEFFATI Ali (Tun) | |
| 10. CAZALIS Lucien (Ch) | |
| 11. DUBOIS | |
| 12. ORDUNA José (E) | |
| 13. ASSE Robert | |
| 14. LE MITERE (Louis ?) | |
| 15. BUARD | |
| (15 classés) | |
| Source: Sporting du 9.5.1917 | |

19187

1. MANTELET Charles
248 Km/8713.2/5 (M. 31,160)
 2. CAZALIS Lucien (Ch) m.t.
 3. MICHIELS Alexis (B) 3'09"
 4. LEMEE Armand
 5. KIPPERT Charles
 6. DUBOC Paul
 7. PASSCHE Georges (Ch)
 8. CHASSOT René 9'
 9. NEFFATI Ali (Tun) 27'
 10. PATHEY (Ch)
 11. LOBEAU 53'
 12. CORNET Henri
 13. ASSE Robert
 14. X?
 15. DRUZ Emile
- Source: Sporting (1 à 12); ? (13 à 15)

Une lecteur pourrait-il compléter ?

2. Q. de COLLART Didier

Pourquoi Rossius et Masson (en 1920) ne font pas partie du relevé numérique des maillots jaunes du Tour de France parus dans Vélo-Gotha ?

Après m'être renseigné auprès de l'un des auteurs même, voici la raison: Rossius et Masson n'ayant pas été seuls leaders (mais ex-aequo), ils ne sont pas repris individuellement dans le relevé du maillot jaune; par contre, Thys, qui a pris seul la tête du classement général à partir de la 6ème étape, devient réellement le 4^e maillot jaune de l'histoire du Tour. Mottiat, leader après la 1ère étape est logiquement le 3^e porteur de la tunique jaune.

3. Q. de FEYAERTS Patrick

Renseignement pris, la chromo de la série 1961 est bien René De Keulenaer et non Messelis André.

4. Q. de PAUWELS Koen

Voici la composition de l'équipe LA CASERA-BAHAMONTES 1972:

ABILLERIRA José-Luis; BARRIGON Angel; ESPERANZA Jesus; GARCIA Manuel-Antonio; GONZALEZ Félix; MARTIN German; MORENO-TORRES José; OLIVA Andrés; PEREZ-SOLIVA Joaquim; SAEZ Ramon; SAHAGUN Eufroonio Enrique; TORRES Damaso; TORRES Pedro; ZURANO Juan. Enfin, il faut ajouter GONZALEZ José-Maria à partir de novembre (cyclo-cross).

D. LES NOUVELLES QUESTIONS (sans réponses)

1) Q. DeFEYAERTS Patrick

Qui peut me renseigner les porteurs des n° 98 (maillot Ouest-Sud-Ouest avec marque St Raphaël: donc an aucun cas Jo De Haan comme indiqué) et 117 (maillot de l'équipe Ouest-Sud-Ouest avec inscription Mercier) de la série chromos 1961 (ressemblante avec la série chewing-gum), dont Cerami porte le n° 1 ?

2) Q. de PAUWELS Koen

Recherche les dates et lieux de naissance des coureurs français suivants:

- AUFFRAY Fernand (pro en 57-60)
- BILLARD Gérard (pro 70-71)
- BRECQUEHAIS (Prénom - pro 68)
- LEPIN Marcel (62)
- RAMANO Georges (24.07.57 - pro en 80)

NRR: Tous les autres coureurs que vous mentionnez n'ont jamais été pros (Rollier, Vidalie, Bécet, Hobjanian, Lepachelet, Prisetote notamment). Ils étaient soit amateurs ou hors-catégorie.

3) Q. de VAN EYLE Wim

Recherche les dates et lieux de décès de

ALANCOURT Arsène

BARTEL Frank

BAUER Fritz

BERTARELLI Camillo (+ date et lieu de naissance)

BETHERY (lieu de naissance)

Par ailleurs, je voudrais confirmation des renseignements suivants:

ANDRE Henri (1785-1911)

ANTHONIS Lode († 1.92)

AUCOUTURIER Hippolyte († 4.44)

AYMO Bartolomeo († 12.70)

BALD Eddie († 10.46)

BANKER George († 12.47)

BARTHELEMY Honoré († 1964)

BAUTZ Erich († 1986)

BERGAMACSHI Vasco († 9.79)

BERGAMINI (né en 1903)

BERTARELLI Camillo (né et † quand et où)

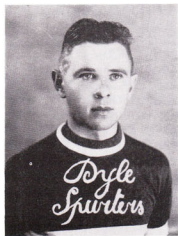
BARONCHELLI Gianbattista (né le 6.9.53 ou 21.4.52 ?)

Je voudrais également savoir si une personne peut m'identifier ces deux photos ?



4) Q. de AERTS Charless

Quels sont ces deux coureurs figurant sur les deux photos suivantes ?



5) Q. de LETAILLEUR Jean-Marie

Qui peut mettre un nom sur ces deux photos ?



6) Q. de HULIN Joël

Un collectionneur peut-il me confirmer si cette photo représente bien le coureur italien des années 1920: Federico GAY ?



DARGENTON Michel

LES MECONNUS DU PELOTON

GABRIEL ET JUAN CURUCHET

Ottavio Dazzan fut le premier champion du Monde juniors de vitesse en 1975. Argentin de naissance, il opta, par la suite, pour la nationalité italienne. Quelques années plus tard, Marcello Alexandre apportait un nouveau titre de champion du Monde juniors à l'Argentine: celui du kilomètre en 1981.

Comme on peut le constater, le cyclisme sur piste est une discipline assez populaire dans ce pays d'Amérique du Sud. Les deux seuls professionnels argentins encore en activité, Gabriel et Juan-Esteban Curuchet, spécialistes d'américaines, de course aux points et six-daymen patentés, nous parlent de leur sport favori.

Cela fait maintenant 17 ans pour Gabriel, l'aîné, (32 ans), et 15 ans pour Juan (30 ans) qu'ils pratiquent le cyclisme de compétition. Quand on leur demande pourquoi ils ont choisi de s'adonner aux joies de la petite reine, Gabriel nous répond tout simplement: "Parce que le cyclisme est un sport populaire en Argentine. On peut dire que c'est le quatrième sport national après le football, le tennis et l'automobilisme. La piste est plus populaire que la route. C'est normal, car nos meilleurs résultats, c'est dans les vélodromes que nous les avons obtenus. Il y a d'ailleurs beaucoup de public qui assiste aux compétitions sur piste."

Juan, médaillé de bronze de la course aux points aux Championnats du Monde de Valence en 1992 nous apporte quelques précisions sur le cyclisme argentin: "En cette période de l'année, c'est l'hiver. Nous disputons des critères et des épreuves sur piste. La saison sur route commence au mois de décembre pour s'achever en mai. Il y a six courses par étapes importantes en Argentine et elles sont

toutes "open". Nous pouvons donc y participer quand cela est possible, après notre saison de Six Jours en Europe."

sprinter Marcello Alexandre, ils s'alignent tous les deux dans la course aux points et Gabriel participe, sans grand succès, au tournoi de poursuite.



Gabriel

Passés professionnels à l'occasion des Championnats du Monde à Lyon en 1989, tout comme le

"Nous sommes passés professionnels, ajoute Gabriel, pour pouvoir débiter la saison de Six Jours

"pros" à Gand, en novembre 1989. Auparavant, nous avions également participé aux Championnats d'Europe (!) qui s'étaient aussi déroulés sur le vélodrome gantois. C'était vital pour nous d'effectuer la saison de Six Jours car financièrement, c'était intéressant, mais également parce qu'il y a peu de courses organisées en Argentine: en moyenne, une par week-end. Ce qui fait la différence entre les compétitions cyclistes en Europe et en Amérique du Sud, c'est d'une part la qualité des participants, d'où un rythme plus élevé et une possibilité de progresser au contact des meilleurs, mais d'autre part, la fréquence des organisations."

Les frères argentins disputent quatre à cinq Six Jours par saison, mais cela dépend des contrats: "Nous en avons quatre ou cinq par an, mais une année, cela est allé jusqu'à dix. Nous avons confié nos intérêts au Néerlandais Jan Derksen. C'est notre manager en Europe. Il se charge de nous trouver des contrats. Nous avons remporté deux fois les Six Jours de Bassano del Grappa, en Italie, courus sous la formule "open", et terminé deux fois deuxième. Aux Six Jours amateurs de Saint Denis, en France, avant notre passage chez les pros, nous nous sommes également toujours bien comportés. Cet hiver, nous ne sommes pas venus en Europe, car nous préparions les Jeux Panaméricains qui avaient lieu chez nous, à Mar del Plata. Il ne nous était pas possible de venir faire les Six Jours et de préparer correctement ce rendez-vous important pour nous."



Juan

Gabriel et Juan Curuchet, la trentaine bien sonnée, qui participeront, cette année encore, au Mondial de Bogota, affirment que la relève est assurée: "Nous sommes les deux seuls professionnels argentins en activité pour l'instant. Marcello Alexandre a définitivement raccroché. Mais, il y a tout de même 1600 licenciés dans notre pays. Et beaucoup de jeunes de qualité !"

La victoire de Carlos Quiroga dans l'épreuve d'élimination (en démonstration) aux Championnats du Monde juniors l'an dernier et le récent titre de champion du Monde juniors de course aux points de Christian Leon, obtenu à Forlì en juillet dernier, semblent confirmer leurs dires.

Bruno CARLOS

NDLR: Ces propos ont été recueillis en août 1995. Au Mondial de Bogota, les deux frères ont remporté la médaille d'argent de la course à l'américaine, avant de s'octroyer les Six Jours de Buenos-Aires.

TOUR DE L'OUEST

A partir du n° 53, nous entamerons la rétrospective du Circuit (Tour) de l'Ouest depuis ses origines en 1931.

Envoi de chèques

Nos abonnés français sont priés de libeller leurs chèques de commande ou de renouvellement d'abonnement à l'ordre de Coups de Pédales et non à mon nom.

Merci d'avance

L'éditeur
Claude DEGAUQUIER.

Ils nous ont quittés

Fabien GALATEAU

Jean Traclet nous avait présenté Fabien Galateau dans notre numéro 45. Cet ancien du Tour 39, Méridional d'adoption, vient de nous quitter le 23 septembre à Avignon à l'âge de 82 ans. Nous nous contenterons donc de vous donner son palmarès.

SON PALMARES

1933

- 1° de Toulon - Aubagne - Toulon
- 2° de Nice - Toulon - Nice
- 2° de la 1ère étape
- 5° de l'ascension du Mont Agel
- 7° du critérium du Var

1934

- 1° de la 4ème étape du Grand Prix Wolber (16°)
- 2° de Toulon - Aubagne - Toulon
- 2° à La Ciotat
- 3° de l'ascension du Mont Faron
- 4° du Grand Prix Ganay (Marseille)
- 36° du Tour de France
- 42° du Giro

1935

- 1° à Lézignan
- 3° du Grand Prix de Bône (Tour d'Algérie)

1936

- 1° de Nice - Toulon - Nice
- 1° de la 1ère étape
- 4° des 2 tronçons de la 2ème étape
- 2° du Tour du Vaucluse
- 2° du Circuit des Alpes
- 2° du Critérium du Var
- 4° de la Polymultipliée
- 7° du Circuit de l'Ouest
- 3° de la 1ère étape
- 8° de Paris - Dunkerque
- 40° du Tour de France

1937

Champion de France des aspirants

- 1° du Circuit du Mont Ventoux
- 2° du Circuit du Bourbonnais
- 2° du Grand Prix d'Auray
- 2° de la 2ème étape de Paris - Saint-Jean d'Angély
- 3° de Paris - Vimoutiers
- 3° du Circuit des Alpes

- 4° du Grand Prix de Nice
- 4° du Tour du Sud-Est
- 5° de Nice - Toulon - Nice
- 7° de la Polymultipliée
- 12° du Critérium National
- 19° de Paris - Nice
- 25° du Tour de France
- 4° de la 5ème étape A

1938

- 1° de la 19ème étape du Tour de France
- 1° du Circuit du Cantal
- 1° de la 2ème étape du Tour de l'Oise
- 3° du Tour de l'Oise
- 4° de Milan - San Remo
- 4° du Tour du Vaucluse
- 8° de Toulon - Aubagne
- 12° du Critérium National
- 25° du Giro
- 28° du Tour de France
- 4° de la 21ème étape

1939

- 1° de la 11ème étape du Tour de France
- 1° du Grand Prix de l'Echo d'Alger
- 1° de Manche-Océan (137 km/cml)
- 2° du Circuit des Maures
- 3° du Championnat de France
- 5° du Tour de l'Est Central
- 10° de Paris - Nice
- 22° du Tour de France
- 2° de la 8ème étape A

1941

- 3° à Marseille (cr)
- 6° du Championnat de France (ZNO)
- 13° du Critérium National

1942

- 3° du Grand Prix de la Fête Fédérale
- 6° du Critérium National (ZNO)
- 8° du Grand Prix des Pyrénées
- 13° du Grand Prix des Nations
- 16° du Championnat de France

1943

- 3° du Circuit du Mont Ventoux
- 42° de Paris - Roubaix

Lucien VICTOR

La finale de l'épreuve sur route des Jeux Olympiques de 1952 fut entièrement dominée par les maillots

bleu Nattier. Seul, le rapide Edi Ziegler avait réussi à accompagner les trois Belges et refusait logiquement d'effectuer sa part de travail. André Noyelle attaqua en premier lieu et prit rapidement les devants. Lorsque sa victoire fut assurée, le jeune Robert Grondelaers (19 ans) partit à la conquête de la médaille d'argent. Le troisième larron, Lucien Victor, avait joué à la perfection son rôle d'équipier modèle et dut se contenter d'une ingrate quatrième place. Le classement par équipes (obtenu par l'addition des temps des trois premiers de chaque nation) lui permit d'obtenir un titre olympique et une médaille d'or amplement méritée.

Né à Oekene le 28 juin 1931, Lucien Victor avait remporté ses premiers succès en 1950 chez les débutants avec 4 victoires. La saison suivante, il remportait 9 bouquets avant de passer amateur. Dans sa nouvelle catégorie, il s'imposait encore à 4 reprises, notamment dans une étape du Tour de Namur qu'il terminait à la seconde place. Dénué de pointe de vitesse, Lucien Victor allait viser les grandes épreuves du calendrier national dès 52, et ce, avec un succès certain. Des victoires au Tour des Flandres, au Tour du Limbourg et à Marke - Ypres - Marke ainsi qu'une deuxième place à Gand - Ypres (la Kattekoers) lui valent une sélection pour Helsinki et pour le Championnat du Monde qu'il dut quitter sur incident mécanique.

Il avait déjà écrit à ce moment les plus belles lignes de sa carrière. Amateur jusqu'en août 53, il devait se contenter de cinq places de second dans des kermesses avant de passer professionnel.

Sa première saison à l'échelon supérieur lui apportait une victoire (à Lichtervelde), une seconde place (à Gullegem) et deux troisièmes (une étape du Tour d'Asturies et à Zwevezele) ainsi que l'une ou l'autre place d'honneur (10ème de Paris - Tourcoing et 16ème du Tour de Belgique).

Il se montra à son avantage dès les premières épreuves du printemps 55 en terminant 5ème de

Kuurne - Bruxelles - Kuurne et du Circuit des Onze Villes. Il confirmait sa bonne forme en remportant la 2ème étape du Tour du Maroc.

Malheureusement, deux jours plus tard, il était victime d'une chute qui allait virtuellement mettre un terme à sa carrière. Il reprenait cependant la compétition en 56, mais il ne pouvait lutter à armes égales avec ses adversaires. Il devait se contenter d'une 3ème place à Renaix, d'une 4ème à Izenberge et d'une 9ème à Kuurne - Bruxelles - Kuurne.



Lucien Victor
LANDELIJK OLYMPISCH KAMPIOEN

Il renonçait définitivement à la compétition en fin de saison, âgé de 25 ans seulement, sans avoir pu confirmer sa remarquable saison 52.

Lucien Victor, qui résidait à Lendeledé, est décédé à Sedan (France) lors d'une randonnée cycliste le 17 septembre.

Esteban MARTIN

Esteban Martin Jimenez, un petit coureur castillan à l'air éternellement triste, s'était forgé une réputation méritée d'excellent grimpeur au début des années 60. Voisin et rival de Julio Jimenez, il s'était mis en évidence dans de nombreuses courses par étapes au parcours accidenté, telles le Dauphiné Libéré, le Grand Prix d'Eibar ou le Tour de Romandie. Piètre

rouleur, il n'a toutefois pu rivaliser avec les meilleurs dans les grands Tours, même s'il a terminé le Tour de France 64 à la 11ème place alors qu'il était au service de Federico Bahamontes.

Comme la majorité de ses compatriotes, Esteban Martin avait connu une jeunesse difficile. Très tôt, il avait du travailler pour subvenir à ses besoins: il a travaillé comme maçon, puis comme garçon de café jusqu'à son passage dans les rangs professionnels. Ses principales victoires chez les amateurs sont un doublé au Tour de Palencia et un succès au Tour d'Asturies.

Dès 1961, il côtoie les pros alors qu'il est toujours titulaire d'une licence d'indépendant. Il perce définitivement en 63 sous le maillot rose de la Ferrys et devient champion national de la Montagne. Incorporé dans l'équipe franco-espagnole Margnat Paloma Inuri en 64, il réalise sa meilleure saison sous les ordres de Raoul Remy, mais il retourne en Espagne la saison suivante chez Ferrys, puis chez Fagor en 66. Il remporte sa seule victoire dans une course par étapes à l'occasion de "son" Tour d'Avila, mais ce sera là son dernier exploit, car il disparaît quasi totalement des palmarès dès 67 alors qu'il n'avait que 30 ans.

Né le 1er janvier 1937, Esteban Martin est décédé le 25 août à l'hôpital d'Avila.



SON PALMARES

1961 Licor 43
2^e du Prix Astorgana (Leon)
46^e de la Vuelta

1962 Licor 43

3^e de la course de côte de Arrate
8^e du GP Primavera
43^e de la Vuelta

1963 Ferrys

1^o du Chtp d'Espagne de la Montagne
3^o du Tour du Levant
4^o de la 4ème étape
4^o du Grand Prix d'Eibar
5^o de la 3ème étape A
3^o du classement des grimpeurs
4^o du Grand Prix Drink (Montjuich)
5^o du Chtp d'Espagne des Indés
7^o de la course de côte de Arrate
10^o du GP Vasca-Navarra (Estella)
24^e de la Vuelta
2^e de la 1ère étape A
4^e de la 5ème étape
32^e du Tour de France
5^e de la 10ème étape
46^e du Dauphiné Libéré

1964 Margnat Paloma Inuri

1^o de la 2ème étape du Midi Libre
3^o du Dauphiné Libéré
3^e des 2ème et 6ème étapes
1^o du classement des grimpeurs
5^o du Tour de Romandie
2^o de la 3ème étape A
1^o du classement des grimpeurs
9^o du Midi Libre
2^o du classement des grimpeurs
9^o de l'ascension du Mont Faron
11^o du Tour de France

1965 Ferrys

1^o de la 11ème étape de la Vuelta
3^o de la 5ème étape du Tour d'Avila
6^o de la course de côte de Naranco
9^o du Chtp d'Espagne de la Montagne
9^o de la course de côte de Arrate
14^o du Grand Prix d'Eibar
5^o de la 5ème étape
26^e de la Vuelta
3^o du classement des grimpeurs
36^e du Midi Libre
3^o du classement des grimpeurs
65^e du Tour de France

1966 Fagor

1^o du Tour d'Avila
1^o de la 3ème étape
3^o de la 5ème étape
2^o du Trophée Masferrer
2^o du GP de Biscaye (Viscaya)
5^o de la course de côte de La Reineta
12^o du Championnat d'Espagne
21^o du Tour de France
3^o de la 19ème étape
Abandon à la Vuelta

1967 Karpy

1968 Ferrys

Hors délais à la 9ème étape de la Vuelta

Michel SCOB

Un fidèle serviteur du cyclisme français vient de mourir à l'âge de 60 ans. Michel Scob, né le 26 avril 1935 à Inchy (Nord), ne fut pas une véritable vedette. Tout en continuant sa carrière active, il animait les jeudis de la Cipale où ses conseils étaient unanimement suivis et appréciés. En 1974, alors qu'il circulait en cyclomoteur, il fut renversé par une voiture qui l'handicapait pour le restant de sa vie. Il devint secrétaire général de l'Union Nationale des Coureurs Professionnels (UNCP).

Débutant en 1951, il devint très tôt champion de France scolaire et remportait la finale des espoirs à Vincennes. Mais c'est à son retour d'Algérie que sa carrière débuta réellement. Il s'illustra dans toutes les disciplines de la piste décrochant trois titres français: en vitesse amateur en 1960 et en demi-fond professionnel en 1969 et 1970.

Aux championnats du monde du sprint, il atteint les 1/8 de finale chez les amateurs en 1960 et fut éliminé dès le premier tour chez les pros en 1961, 1962 et 1963. Michel Scob n'eut pas plus de réussite derrière les motos de 1967 à 1970, ne parvenant pas à passer le premier tour, alors qu'en 1972, il abandonnait dans la finale.

Barré par Rousseau et Gaignard aux championnats de France, 3ème en 1961, 1962 et 1963, il se dirigea vers le demi-fond dès 1964. Dans cette discipline, il termina successivement 2ème en 1964, 3ème en 1965, 5ème en 1966, deux fois 4ème en 1967-68, avant ses deux titres de champion de France et 5ème en 1973.

C'est à l'issue des Jeux Olympiques, où il fut éliminé en 1/4 de finale en tandem avec Surrugue, que Michel Scob passa professionnel. Il se classa 7ème des Six Jours de Lille avec Thomas. Par après, on le retrouva encore à New-York (9ème en 1961 avec Forlini), à Buenos-Aires (5ème en 1963 avec Varnajo), à Québec (4ème en 1964 avec Pfenninger), à Montréal (8ème et 9ème en 1964 avec Scrayen et Willot), à Grenoble (deux fois 11ème en 1971 avec Dupuch et Joël Bernard) et à Zurich (12ème en 1972 avec Molinérès-Rebillard).

Il était revenu à ses premières amours en 1968, quand il fut battu par

André Gruchet en finale du Championnat de France de vitesse. L'année précédente, il terminait 4ème du championnat de poursuite et 6ème en omnium (5ème en 1968 et 6ème en 1969).

Michel Scob est décédé le 8 septembre de cette année.



Michel SCOB
Champion de France Vitesse Amateur 1960

Stan JONES

C'est en 1955 qu'une première équipe anglaise participa au Tour de France. Parmi les 10 coureurs sélectionnés, on trouvait Stan Jones qui vient de décéder le 12 juillet dernier à l'âge de 73 ans.

Bon sprinter et apprécié comme équipier, il remporta une kyrielle d'épreuves chez les amateurs dont la 3ème étape du Tour de Grande Bretagne en 1952 et Douvres - Londres l'année suivante, ses principales victoires. A deux occasions, il prit part à la Course de la Paix, abandonnant en 1950 avant de terminer 15^e trois ans plus tard (3^e de la 8ème étape).

Avec le statut d'indépendant typique à l'Angleterre, il rencontra les professionnels durant 4 saisons. Avant de courir le Tour de France, où il fut éliminé à l'issue de la 7ème étape, il remporta la 3ème étape des 3 Jours de Bournemouth, 2^e au classement final, et le Gresley Memorial. Il termina 2^e de Londres - Douvres.

A son palmarès, on note en 1956 une deuxième victoire au Gresley Memorial, puis finit 2^e à Nottingham, 3^e

du "Derby Halcyon Spring Classic" et 4^e du Spring Classic. En 1957, il termina 1^{er} du Cleithorn Pegasus GP, 3^e à Sheffield, 4^e du Western Super Mare GP (3^e en 58), 4^e du GP de Preston et 6^e du Tour de Cotswolds et en 1958, 3^e du Spring Classic et de Birmingham - Barmouth.

Il défendit les couleurs de BSA et c'est en 1960 qu'il abandonna une première fois la compétition pour la reprendre comme vétéran dans les années 70 dans une fédération non reconnue par l'UCI (Champion national en 1974).



Roberto NICOTTI

Né le 17 mai 1966, l'ancien pistard Italien Roberto Nicotti est décédé dans un accident automobile sur la route Cordoba - Montilla le 15 septembre.

Réelle promesse du sprint italien chez les juniors, champion national en 1983 et 1984 et 5^e des Joutes mondiales en 1983, il débuta chez les amateurs. Il ne parvint à conquérir qu'un maillot tricolore et une médaille de bronze au Championnat du Monde en tandem en 1986 avec Andrea Faccini. L'année suivante, toujours avec Faccini, il échouait à la seconde place aux championnats d'Italie et au championnat du monde, battu par Magné - Colas.

On retrouve encore Nicotti à la 3ème place du Championnat d'Italie, toujours en tandem, en 1989 avec Christian Valoppi.

Denis COULON et
Guy CRASSET

LIVRES-SERVICE

L'HISTOIRE "VRAIE"

On ne peut nier au Docteur de **Mondenard**, grand spécialiste de la médecine sportive, une passion viscérale pour le cyclisme. Lecteur attentif de notre revue, il dévore toutes les nouveautés en matière de livres cyclistes et s'émeut des invraisemblables erreurs qui les émaillent. Passe encore pour quelques coquilles médicales ou le mauvais emploi d'un vocabulaire spécifique à la physiologie humaine, mais certaines bourdes historiques pèsent décidément trop lourd dans des ouvrages qui devraient constituer, pour les générations à venir, de vénérables titres d'étude comme le serait, par vocation, une thèse universitaire.

Ainsi, comment savourer les dernières biographies de "Polo-la-Science", **Jean-Paul Ollivier**, qui fait sauter le pas du professionnalisme à **Raphaël Geminiani** en 1945, au lieu de 1946, attribue une 3e place d'étape à **Koblet** au lieu de **Bobet**, ou fait culminer **Izoard**, **Mont-Genèvre** ou le **col de l'Oeilon** à des altitudes fantaisistes ?

Philippe Brunel, à la plume si talentueuse, n'échappe pas non plus à la critique du docteur. Hinault n'a pas perdu un Tour de France, mais trois, - à considérer qu'un abandon avec le **Maillot Jaune** sur les épaules et deux secondes places soient des défaites, **NDLR** - et certaines fautes de typographie écorchent les noms propres - **Geldhof** au lieu de **Geldhof** - ou "rendent" à un record de l'heure trois bons kilomètres sur la réalité ! Autre cible privilégiée, la "LEGENDE DU TOUR DE FRANCE", aux éditions **Liber**, du maître", **Pierre Chany** Ici, l'homonymie de deux champions de l'époque héroïque, **René Pottier** et **Lucien Pothier** sème la confusion dans les premières pages, **Defraye**, 24 ans, devient **Dreftaye**, 20 ans, le célèbre **Maillot Jaune** créé le 19 juillet 1919 gagne un jour d'existence et **De la Cuevas** apprendra, effaré mais ravi, qu'il n'a concédé que trois secondes (!) au robot **Indurain**, lors du contre la montre désormais historique de Luxembourg, en 1992 ! Le tout couronné par un phénomène de

affiche nommé **Eugène Christophe** qui offre **34 ans en 1919** et ... **39 ans en 1922** !

La palme, toujours selon **Jean-Pierre de Mondenard**, revient cependant à "JOURS DE GLOIRE", chez **Gaspard-AMF Editeur**, où les champions signent des "emplois légendaires"(sic), exemple typique d'un manque de lecture qui altère notre plaisir. **Deledda** se prénomme inexplicablement **Antoine**, le Puy de Dôme accouche d'un illustre inconnu, **Jan NELTEN**, l'izoard offre à la Légende sa **Case Déserte**, le calcul de certains braquets s'avère erroné et l'auteur s'extasie d'un taux d'humidité de 41 % - ici exprimé en degrés (!) - qui constitue par ailleurs un taux tout à fait normal !

cette énumération non exhaustive des motifs d'insatisfaction d'un lecteur passionné suffira à comprendre le sentiment de frustration qui habite les archivistes et historiens du vélo, obligé de montrer la plus extrême vigilance pour ne pas reproduire ensuite d'incroyables erreurs historiques. Si le but premier de la publication d'un ouvrage n'est pas de servir de références aux futurs adorateurs de la "Petite Reine", autant consacrer son talent à d'autres tâches, moins exaltantes. La sueur des Champions cyclistes et leur monstrueux courage mériteraient cette élémentaire forme de respect.

* **NDLR**: Nous avons écrit à l'auteur, en juillet dernier, pour recevoir un exemplaire de son ouvrage. Probablement trop pris par ses mandats électoraux, **Monsieur Xavier Dugoin** n'a jamais daigné seulement répondre !

CUORE MATTO'

On l'appelait le "Toscan au coeur fou" et ce n'était pas qu'une image. "Coeur fou", **Franco Bitossi** l'était certainement, si l'on veut bien se souvenir de son extrême générosité dans l'effort et des dizaines de victoires à panache qui ornent son exemplaire palmarès. L'expression, cependant, est à prendre

surtout sur le plan pathologique: au milieu d'une course, victime du stress ou d'une forte émotion, le muscle cardiaque pouvait soudain s'affoler et cette arythmie grave intriguait longtemps les médecins du sport. Nouveau Champion du Monde des Amateurs, le Néerlandais **Dany Nelissen** fut interdit de compétitions pour moins que cela !

Stefano Fiori, notre correspondant italien, s'est penché sur la carrière de **Franco Bitossi** et nous offre une intéressante biographie du champion toscan. D'un format et d'une présentation semblables à ceux des très recherchés fascicules d'**International Cycle Sport**, "FRANCO BITOSSO, CUORE DI CAMPIONE", aux photos bien sélectionnées, nous restitue toute une génération du cyclisme transalpin. Les statisticiens se régaleront des chiffres qui résument une carrière: victoires et performances dans toutes les catégories de licences, tableaux récapitulatifs de ses places dans les courses-reines, les maillots qu'il a portés, etc. Les témoignages de ses contemporains, équipiers et adversaires, rendent à ce portrait sa dimension humaine, celle d'un "Coeur fou" amoureux de son sport. Et puis, les nostalgiques plongeront avec délices dans les documents photographiques tirés, entre autres, de la **Gazzetta dello Sport** et de son émanation hebdomadaire, le fabuleux **Sport Illustrato**, une collection aussi unanimement regrettée que **Miroir-Sprint** ou **But&Club** qui manquent tant à nos kiosques.

FRANCO BITOSSO, CUORE DI CAMPIONE, par STEFANO FIORI, Edizioni PENTALINEA, via Carraia, 5, PRATO (It.) - 95 pages - prix 15000 LFRS (+ port).

BYZANCE EN ITALIE

Indubitablement, le **Giro** embrase la Botte aussi sûrement que le **Tour** enflamme l'Hexagone, et la sortie de nombreuses publications spéciales illustre assez l'exubérance latine qui salue les "Girini" de l'autre côté des Alpes. Rappelons, pour mémoire, les "Avant-Giro" du célèbre quotidien "rose", la **Gazzetta dello Sport**,

présentant les futurs acteurs, leur degré d'ambitions, les parcours, les statistiques, bref, un indispensable guide pour bien suivre les **Tours d'Italie** depuis 1989, sauf erreur de notre part !

Bicisport - qui a bien survécu à la disparition du **Miroir du cyclisme**, merci ! - affiche annuellement deux numéros spéciaux encadrant le **Giro**: un guide comparable par son contenu, aux suppléments de la **Gazzetta**, mais d'une qualité de finition supérieure, et un **Après-Giro** de haute facture, aux photos suggestives et esthétiquement irréprochables. Seule fausse note héritée de notre société de consommation, l'on se surprend parfois à chercher une image de cyclisme entre plusieurs pages de publicité !

Fléaux de nos publications sportives, les encarts publicitaires n'agresseront pas, par contre, les lecteurs de **GIRO D'ITALIA '95**, un luxueux ouvrage de la collection **I Libri de la Gazzetta dello Sport**, reprenant la formule à succès des **albums souvenirs officiels** du Tour de France, chez Solar. Les nombreuses photos couleur rehaussent les textes sobres et aérés de journalistes réputés, placés sous la direction d'**Angelo Zomegnan**. On mettra en exergue les indispensables tableaux de classements au quotidien affichant régulièrement les quinze premiers du jour - étape et Général - et les places des principaux ténors de la course au **"Maillet bonbon"**. En outre, la reproduction des différentes **"Une"** de la **Gazzetta** sert de fil conducteur à cette dramatique en 22 épisodes qu'un métronome suisse du nom de **Rominger** a dominée copieusement. **160 pages** de rêve à conserver dans sa bibliothèque auprès des merveilles antérieures qui auraient pu nous échapper !

Le nom d'**Edoardo BIANCHI** appartient tout entier au patrimoine cycliste universel. L'industriel milanais créa son premier atelier, **via Nirone**, au cœur de la capitale lombarde, en **1885**, et ses bicyclettes, considérées aujourd'hui comme des merveilles d'esthétique, ont donc fêté leurs **110 ans** d'existence. Un anniversaire célébré sobrement par un supplément au quotidien de la **Gazzetta dello Sport** en date du **18 mars 1995**. Huit pages roses pour une reconnaissance en forme d'hommage planétaire au constructeur qui permit une kyrielle de champions de sceller leur destin de

gloire sous le plus prestigieux des maillots, celui de la **"Biancoceleste"**. D'ailleurs, **Antonio Gentile** s'était attelé, en **1992**, à narrer cette formidable réussite humaine et sportive dans son livre **"Edoardo BIANCHI"** paru chez **Giorgio Nada Editore**, mais son prix exorbitant avait peut-être nu à son succès mérité de cette biographie. Toutefois, si l'investissement ne vous arrête pas - **90 000** lire, environ **300 FF** ! - ce livre est toujours disponible à la **Libreria dell' Automobile, corso Venezia 43**, à **MILAN**.

Si l'on rajoute le traditionnel **"Fotoromanza d'una stagione di corse"**: **"1994 - Il potere ai ragazzini"** ("Le pouvoir aux Gamins"), une collection née en **1988** (226 pages) et la naissance d'un nouveau bimestriel **Bici-Club**, à l'attention exclusive, semble-t-il, du fan-club des **"Carrera-Jeans"** mais où es bousculent des plumes aussi renommées que celles de **Mario Fossati, Beppe Conti, Gian Paolo Ormezzano** ou **Ildo Serantoni**, l'on se rendra à l'évidence: c'est Byzance en Italie !

GIRO D'ITALIA '95, **160 p.** illustrées - dont **32 (!)** consacrées à la **"Pedalata Rosa"**, la petite soeur de l'"Etape du Tour", format **22x28**, **25 000** lire, chez **RCS Editori S.p.A. Settore Quotidiani**, via Solferino **28**, **20121 MILANO** (It).

Les Spéciaux de **BICI SPORT**, supplément au n° **3** de mars **95** **"Fotoromanza d'una stagione di corse 1994"**, **10 000** lire et suppléments aux n° **6** et **7** de mai et juin **95**, au prix de **7 000** lire l'un, à **Compagnia Editoriale srl**, via **Capogrossi 50**, **00155 ROMA** (It).

BICI CLUB, revue bimestrielle, chez **Podium Srl**, via **Satale 52**, **25011 CALCINATO (Brescia)** (It), prix non indiqué !

COUSINS GERMAINS

Même si sa tradition reste surtout pistière, le cyclisme outre-Rhin a aussi écrit sa légende sur la route et c'est, sans doute, ce qu'ont voulu prouver **Kurt Graunke, Walter Lemke** et **Wolfgang Rupprecht** en légant à nos passions cette **Histoire des Routiers professionnels allemands**, remarquable encyclopédie des **Géants** qui

ont marqué ce siècle vélocipédique chez nos voisins germains. Notre ami **Antoine Mounier** nous le dit: cette bible est un monument ! Elle sonne d'ailleurs comme une réponse à notre appel lancé dans **CDP n° 46** à propos du recensement de tous les professionnels européens. **1340** noms défilent ainsi dans ce dictionnaire qui n'oublie pas la narration - en allemand - et les classements de quelques monuments surgis à l'aube de l'aventure humaine, certains tombés dans l'oubli, d'autres élevés au rang de classiques. Une vision germanique qui manquait aux archivistes du vélo et qui s'inscrit dans leur ambition légitime: connaître la véridique histoire du cyclisme mondial, nation par nation. "Kolossal" !

GIGANTEN VON EINST BIS HEUTE - DIE GESCHICHTE DER DEUTSCHEN PROFI-STRASSEN-RADRENNFARHER, par **Kurt Graunke, Walter Lemke** et **Wolfgang Rupprecht**, **256 p.**, format **22,8x30**, **253** photos, chez **Edition SEDINA, Wilhelm-Mayr-Strasse 15**, **80689 MÜNCHEN** (All.) (Tél.: **089/56 25 63**, Téléfax: **089/56 88 76**). Prix **DM 49,80** en librairie.

EN BREF ...

Abondance de biens nuit parfois ! Au risque d'engorger cette rubrique déjà bien longue ce mois-ci, signalons la naissance d'un nouveau bimensuel, **INFO VELO, Place des Fêtes, B.P. 44, 78420 CARRIERES SUR SEINE** ou: toutes les familles du vélo en un journal format tabloïd, dans les kiosques un vendredi sur deux (**24 p. - 12 FF**) ! Une mise en pages beaucoup trop brouillonne tempère hélas, l'enthousiasme que devrait lever une telle initiative car nous ne sommes pas vendus qu'une maman chatte y retrouverait toujours ses petits !

Avec **"Antoine Blondin, passant de Mayenne"**, **Christophe Penot** rend un vibrant hommage à l'auteur d'**Un singe en hiver**, ce génial **Monsieur Jadis** qui n'a jamais été aussi présent et qui réinventait la langue française au gré de son **Humeur vagabonde**. Un livret de **16 pages** à réclamer auprès de **Yannick Floch**, imprimeur à **Mayenne**, ou de la ville même de **MAYENNE (-53-)**.

Le traditionnel album souvenir officiel du Tour de France 95 est paru. Textes de Pierre Chany, préface de Jean-Marie Leblanc, photos de Presse-Sports: les gages de qualité ne manquent pas (Editions Solar, 120 p., 149 FF) ! La cassette vidéo du Tour 95, commentée par Patrick Chêne, distribuée par France Télévision, et vendue dans le commerce au prix de 120 FF, complètera utilement l'ouvrage.

Christian Laborde n'a jamais su taire ses pulsions. Grand Prix de la Littérature Sportive avec L'Ange qui aimait la pluie, il consacre à son idole présente, Indurain, une biographie romancée, Le Roi Miguel, où la plume aérienne de l'auteur rend intarissable le champion le plus silencieux de son époque ! (Editions Stock, 290 p. + 8 p. Hors-texte, 120 FF).

Les Editions Ronald Hirlé, 3, rue Saint Aloise, 67100 Strasbourg, ont réédité le fameux Dictionnaire International du cyclisme de Claude Sudres aurait-il admis les réserves nées de l'édition initiale ?

AU PIED DU MUR ... LES MASSON !

La présentation du livre "Un Siècle de vélo à Huy" dans CDP n° 50 nous laissait sur une interrogation pleine de perplexité: "Comment, écrivains-nous, le cyclisme liégeois riche d'un passé si glorieux a-t-il pu s'éteindre en acceptant l'humiliation suprême: accueillir le Tour de France sans un seul coureur wallon dans le peloton ? A Huy, ce 9 juillet 1995, tout le cyclisme belge était au pied du Mur. Il y cherchait désespérément de nouveaux Masson !" De ce constat, première mouture, ces derniers, père ou fils, ont été inexplicablement "éjectés" - sur un relais trop appuyé, peut-être - et contraints de laisser la place à ... Joseph Bruyère ! Comprenez qui pourra: c'est pourtant bien au pied du mur qu'on reconnaît le ... Masson !

Jean-Pierre MARCUOLA.

Compléments d'information

De J.P. de Mondenard

CDP n° 48

LE JEU DES FAMILLES
(erreur et omission) pp 42-43

BUYSSE (B) Marcel (aîné)
1913 6 étapes
Lucien (cadet)
1923 1 étape
1925 2 étapes
1926 2 étapes
Jules (3e frère)
1926 1 étape

HEUGHEM (B) Louis (cadet)
1912 1 étape
1920 1 étape
Hector (3e frère)
1920 1 étape
1921 1 étape

PLANCKAERT (B) Willy (aîné)
1966 2 étapes
Walter (cadet)
1978 1 étape
Eddy (benjamin)
1981 1 étape
1986 1 étape

VERVAECKE (B) Julien (cadet)
1927 1 étape
1929 1 étape
Félicien (benjamin)
1936 1 étape
1937 1 étape
1938 4 étapes

De M. Lumineau Henri

CDP n° 50

Tour de l'Ouest 1950, page 16
le n° 9 CHABIN se prénomme Raymond

CDP n° 50

Les Boucles de la Seine 1945, page 12
le n° 3 RIC se prénomme Georges

Notre correspondant Bruno Carlos nous signale deux autres résultats du regretté Fabio Casartelli pour 1995.

3° de la 7ème étape du Tour de Suisse (55°)

3° de la 3ème étape du Tour de Murcie

PETIT CONCOURS

Mon premier est un homme politique français en vie;
Mon second est une muse,
Mon tout est un célèbre coureur cycliste !

De qui s'agit-il ?

Réponses pour le 15 décembre 1995

Les deux vainqueurs tirés au sort parmi les bonnes réponses recevront un exemplaire du livre le cyclisme dans les côtes d'Armor offert par l'auteur M. Ladève qui pose la question + le livre "Stan Ockers, un éternel sourire".

BOURSE A WANZE

La bourse sur le cyclisme organisée annuellement par notre collaborateur Guy CRASSET, se tiendra en la Salle Communale de Wanze (près de Huy) le 10 février 1996.

Pour nos amis français, il est conseillé de prendre la sortie n° 8 suite à des travaux.

NOUVEAU N° DE TF

Afin de mieux vous servir en 1996, la rédaction possède un nouveau n° de Téléphone (041/381588) qui, durant les travaux, déviara vos communications chez ma fille.

Veillez excuser ces désagréments passagers.

L'éditeur.



RESULTATS "PROS" 1995

COLOMBIE

du 15 au 19 août 1995

CLASICA DEL VALLE (open) 79 partants

1ère étape: Buenaventura - Ginebra - 153 km

- | | |
|-------------------|-------------|
| 1. Henry CARDENAS | en 4h15'57" |
| 2. Javier ZAPATA | |
| 3. Rubert MARIN | |

2ème étape: Buga - Obando - 166 km

- | | |
|--------------------|-------------|
| 1. Alberto CAMARGO | en 4h21'13" |
| 2. Jorge OTALVARO | |
| 3. Henry CARDENAS | |

3ème étape: Obando - Trujillo - 144 km

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. Henry CARDENAS | en 3h11'54" |
| 2. Luis A. GONZALEZ | à 1" |
| 3. Fabio RODRIGUEZ | à 6" |

4ème étape: Restrepo - Florida - 178 km

- | | |
|------------------------|-------------|
| 1. Javier ZAPATA | en 4h24'46" |
| 2. Freddy MONCEDA (am) | |
| 3. Raul ACOSTA | |

5ème étape: Rozo-Palma - Seca-Rozo - 41 km (clm)

- | | |
|-------------------|-----------|
| 1. Javier ZAPATA | en 49'06" |
| 2. Duvan RAMIREZ | à 24" |
| 3. Henry CARDENAS | à 57" |

Classement final

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 1. Javier ZAPATA | en 17h03'04" |
| 2. Duvan RAMIREZ | à 40" |
| 3. Henry CARDENAS | à 49" |
| 4. Albert CAMARGO | à 2'39" |
| 5. Carlos JARAMILLO | à 2'53" |
| 6. Oscar VARGAS | à 3'02" |
| 7. Luis A. GONZALEZ | à 3'11" |
| 8. Fabio RODRIGUEZ | à 3'15" |
| 9. Jairo HERNANDEZ (am) | à 3'27" |
| 10. Juan Diego RAMIREZ | à 4'05" |

Meilleur amateur

Jairo HERNANDEZ

GPM

Henry CARDENAS

Etapes volantes

Luis CARDENAS (am)

du 6 au 10 septembre 1995

CLASICA DE CUNDINAMARCA (open)

1ère étape: Viflette - Mariquita - Guaduas - 155 km

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. Libardo NINO | en 4h10'46" |
| 2. Jair BERNAL | à 25" |

3. Javier ZAPATA



Duvan RAMIREZ

2ème étape: Mariquita - Lerida - 43 km (clm)

- | | |
|-------------------|-----------|
| 1. Javier ZAPATA | en 48'31" |
| 2. Duvan RAMIREZ | à 33" |
| 3. Henry CARDENAS | à 44" |

3ème étape: Mariquita - Madrid - 154 km

- | | |
|---------------------------|-------------|
| 1. Israël OCHOA | en 4h42'02" |
| 2. Arturas KASPUTIS (Lit) | |
| 3. Henry CARDENAS | à 16" |

4ème étape: Fusaqasuga - Mosquera - 195 km

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. Luis A. GONZALEZ | en 5h04'29" |
| 2. Alvaro LOZANO | à 3'01" |
| 3. Libardo NINO | |

5ème étape: Circuit Parc National à Boqota - 136 km

1. Armando MORENO en 3h29'45"
2. Jairo PEREZ (am) à 10"
3. Jair BERNAL

Classement final

1. Javier ZAPATA en 18h31'08"
2. Luis A. GONZALEZ à 17"
3. Libardo NINO 27"
4. Oscar VARGAS 42"
5. Henry CARDENAS 1'06"
6. Fabio RODRIGUEZ 1'27"
7. Celio RONCANCIO 1'35"
8. Carlos JARAMILLO 2'07"
9. Alvaro LOZANO 2'18"
10. Israël OCHOA 3'52"

GPM

Luis A. GONZALEZ

Etapes volantes

Daniel BERNAL (am)

TOUR DE COLOMBIE

Notre correspondant Manuel Quiroga Cardenas nous a envoyé le classement complet du Tour de Colombie dont nous vous avons donné les 20 premiers dans le numéro 49. Vous trouverez ci-dessous le résultat final des professionnels classés au-delà de la 20ème place.

22. Duvan RAMIREZ à 56'16"
23. Ruber A. MARIN 57'51"
25. Juan-Carlos ROSERO (Ec) 1h02'38"
27. Jairo OBANDO 1h18'12"
29. Julio BERNAL 1h24'24"
33. José ROBLES 1h43'26"
35. José CASTELBLANCO 1h48'54"
37. Israël OCHOA 2h01'34"
44. Jaime BOLIVAR 2h12'37"
45. Carlos CONTRERAS 2h14'57"
47. Javier ZAPATA 2h25'13"
48. Olmédo CAPACHO 2h27'08"
51. Nelson RAMIREZ 2h31'15"
59. Leonardo CARDONA 3h19'27"

72 coureurs classés.

PORTUGAL

Le 19/8

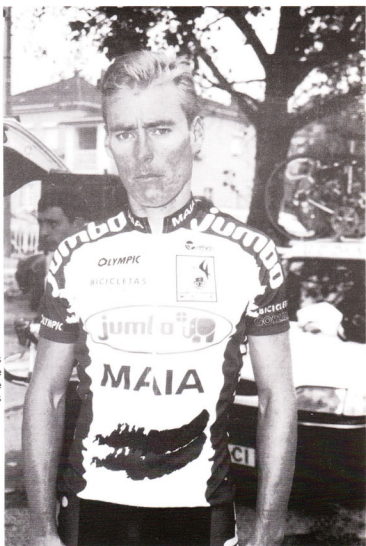
CIRCUIT DE JUNCAL

1. Delmino PEREIRA en 1h42'25"
2. Paulo FERREIRA à 21"
3. Antonio FAISCO
4. Luis SARREIRA
5. Jorge SILVA

Le 20/8

CIRCUIT DE SAN BERNARDO

1. Paulo COUTO en 1h45'59"



Paulo Couto

2. Quintino RODRIGUES
3. Cassio FREITAS (BR)
4. Joaquim SAMPAIO à 19"
5. Fernando MOTA
6. Luis SARREIRA
7. João SANTOS
8. Paulo FERREIRA
9. Carlos MARTA 30"
10. Delmino PEREIRA

Le 26/8

CIRCUIT DE CASAIS DE SAN LOURENCO 44 km

1. Searfim VIEIRA en 1h09'00"
2. Jorge SILVA à 3"
3. Carlos PEREIRA

Le 27/8

CIRCUIT DE MALVEIRA

1. Carlos CARNEIRO
2. José AZEVEDO
3. João SANTOS

4. Jorge SILVA
5. Paulo MARTINS

Le 28/8

CIRCUIT DE NAFARROS 80 km

1. **Quintino RODRIGUES** en 1h56'12"
2. Gonçalo AMORIM à 1'51"
3. Jorge SILVA

du 31 juillet au 13 août

TOUR DU PORTUGAL 139 partants

Les étapes ont été gagnées successivement par Alessio DI BASCO (I), Francesco ARAZZI (I), Francesco SECCHIARI (I), Victor GAMITO, Orlando RODRIGUES, Joaquim ANDRADE, Massimo STRAZZER (I), Fabrizio GUIDI (I), Michele LADDOMADA (I), Alessio DI BASCO (I), Antonio CORREIA, Michele LADDOMADA (I), Victor GAMITO et le Hollandais Anthony THEUS.

Le classement final nous a été communiqué par Paul Flechet, commissaire UCI, qui faisait fonction sur ce Tour.

1. **Orlando RODRIGUES** en 52h07'29"
2. Quintino RODRIGUES à 2'43"
3. Delmino PEREIRA 3'39"
4. Paulo FERREIRA 4'35"
5. CASSIO FREITAS (Br) 5'44"
6. Joaquim SAMPAIO 5'55"
7. Joaquim ANDRADE 6'21"
8. José AZEVEDO 8'59"
9. Alexandre RODRIGUES 9'13"
10. Jorge SILVA 9'57"
11. João SILVA 10'42"
12. Riccardo FORCONI (I) 12'08"
13. Michele LADDOMADA (I) 12'49"
14. Daniele CIGNALI (I) 14'48"
15. João SANTOS 17'06"
16. Alexandre CHEFER (Kaz.) 17'46"
17. Arunas CEPÉLE (Lit.) 18'46"
18. Dimitri MOURACHKO (Rus) 18'57"
19. Michele COPPOLLO (I) 19'59"
20. Sergio RODRIGUES 21'02"
21. Roland MEIER (CH) 22'29"
22. Rui BELA 23'41"
23. José ROSA 24'15"
24. Gonçalo AMORIM 25'18"
25. Félix GARCIA (E) 25'22"
26. Alessio DI BASCO (I) 25'34"
27. Luis SANTOS 28'44"
28. Americo SILVA 29'51"
29. Antonio FANELLI (I) 31'37"
30. Manuel CORREIA 32'02"
31. Joaquim SALGADO 32'30"
32. José M. GARCIA (E) 34'53"
33. Alberto AMARAL 35'13"
34. Edgar CORREDOR 35'21"
35. Carlos CARNEIRO 35'44"
36. Victor GAMITO 37'29"
37. Paulo BARROSO 38'13"
38. Carlos TEIXEIRA 38'41"
39. Serafim VIEIRA 38'46"
40. Paulo SILVA 41'02"
41. Fernando MOTA 41'20"
42. Pascula SOLER (E) 42'29"

43. Simone BORGHERESI (I) 42'47"
44. Fabrizio GUIDI (I) 43'13"
45. José-Manuel URÍA (E) 44'31"
46. Fabrizio SETTEMBRINI (I) 44'40"
47. Paulo COUTO 45'19"
48. Jorge HENRIQUES 45'24"
49. Mariano PICCOLI (I) 46'40"
50. Carlos COELHO 47'11"
51. Lucio SEQUEIRA 49'13"
52. Carlos MAYA (Ven) 49'30"
53. Angelo CITRACCA (I) 49'37"
54. Antonio CORREIA 49'55"
55. Ricardo FELGUEIRAS 53'15"
56. Daniel CLAVERO (E) 53'25"
57. Youri SURKOV (Blr) 54'58"
58. Marcel LUPPES (NL) 55'36"
59. Remigius LUIPEIKIS (Lit) 57'14"
60. Martin VAN STEEN (NL) 57'43"
61. Raul MATIAS 58'12"
62. Ramon GARCIA (E) 59'56"
63. Juan Carlos MARTIN (E) -
64. Luis SARREIRA 1.02'04"
65. Lars JOHNSEN (N) 1.03'56"
66. Angelo CORREIA 1.04'33"
67. José BARROS 1.08'15"
68. Raymond THEBES (NL) 1.08'50"
69. Andrea VATTERONII (I) 1.08'58"
70. Laurentino PITEIRA 1.10'01"
71. Dario ANDRIOTTO (I) 1.11'44"
72. Oleg BAKHMETIEV (Rus) 1.12'07"
73. Carlos NEVES 1.13'19"
74. Peter PETROV (BGR) 1.14'12"
75. Luis MACHADO 1.16'34"
76. Sergei SMETANINE (Rus) 1.18'32"
77. Luca GELFI (I) 1.19'21"
78. Ivan LUNA (I) 1.20'18"
79. Antonio SANCHEZ-GARCIA (E) 1.20'24"
80. Viriato DUARTE 1.22'20"
81. Luis PEDRO 1.24'11"
82. Anthony THEUS (NL) 1.25'00"
83. Cesar FERNANDES 1.25'49"
84. Paulo SILVA 1.26'11"
85. Hendrik VAN DIJK (B) 1.26'15"
86. Fabrizio BONTEMPI (I) 1.26'56"
87. Antonio VARGAS (E) 1.27'25"
88. Stancho STANCHEV (BGR) 1.27'55"
89. Carlos PEREIRA 1.28'56"
90. Manuel PINTO 1.30'59"
91. João SILVA 1.31'13"
92. Pavel KHAMIDOULINE (Rus) 1.33'35"
93. Jorge MENDES 1.35'56"
94. Niels VAN DER STEEN (NL) 1.36'30"
95. Rafael RUIZ (E) 1.36'32"
96. Vassili DAVIDENKO (Geor) 1.37'02"
97. Sandro GIACOMELLI (I) 1.38'18"
98. Carlos MARTA 1.38'34"
99. Asiat SAITOV (Rus) 1.39'46"
100. Nuno ALMEIDA 1.48'44"
101. Vladimir KLIOUCHKINE (Rus) 1.49'15"
102. German NIETO (E) 1.50'32"
103. Rob HARMELING (NL) 1.55'51"
104. Pascal APPELDOORN (NL) 2.00'00"

SUISSE

Le 19/8

CHAMPIONNAT DE SUISSE DE LA MONTAGNE (open)

1. Reto BERGMANN (am)	en 58'31"
2. Roger DEVITTORI (am)	à 44"
3. Alexandre MOOS (am)	1'21"
4. Daniel VON FLUS (am)	1'43"
5. Olivier PENNEY (am)	1'54"
6. Karl KALIN	2'34"
7. Richard CHASSOT	2'44"
8. Herbert NIEDERBERGER	2'52"

Le 3/9

GP DE LAUSANNE (open) 112 km

1. Alexandre MOOS (am)	en 3h16'11"
2. Armin MEIER	à 4"
3. Laurent DUFAUX	7"
4. TURRINI (am)	13"
5. Sylvain GOLAY	
6. Reto BERGMAN (am)	
15. Fabian JEKER	2'39"

DANEMARK

du 1 au 6 août

TOUR DU DANEMARK (open) 71 partants

1ère étape: Esbjerg - Holstebro - 178 km

1. Nicola MINALI (I)	en 4h14'20"
2. Lars MICHAELSEN	
3. Max VAN HEESWIJCK (NL)	

2ème étape: Herning - Arhus - 180,2 km

1. Jesper SKIBBY	en 4h13'34"
2. Max VAN HEESWIJCK (NL)	à 35"
3. Bo HAMBURGER	

3ème étape A: Arhus - Vejle - 124,1 km

1. Bo HAMBURGER	en 2h53'55"
2. Kaspars OZERS (Let)	
3. Bjarne RIIS	à 1"

3ème étape B: Clm à Vejle - 14,7 km

1. Bjarne RIIS	en 18'07"
2. Jesper SKIBBY	à 56"
3. Bo HAMBURGER	à 1'09"

4ème étape: Kolding - Odense - 129,6 km

1. Nicola MINALI (I)	en 2h55'45"
2. Max VAN HEESWIJCK (NL)	
3. Wieben VEENSTRA (NL)	

5ème étape: Korsør - Roskilde - 166 km

1. Jesper SKIBBY	en 3h55'41"
2. Stefano ZANINI (I)	
3. Max VAN HEESWIJCK (NL)	

6ème étape: Roskilde - Frederiksberg - 125,1 km

1. Nicola MINALI (I)	en 2h48'42"
2. Christian ANDERSEN (am)	
3. Jesper SKIBBY	

Classement final

1. Bjarne RIIS	en 21h21'34"
2. Bo HAMBURGER	à 1'02"
3. Kaspars OZERS (Let)	2'05"
4. Nicolai-Bo LARSEN (am)	4'23"
5. Frank HOJ	4'45"
6. Jelle NIJDAM (NL)	5'09"
7. Peter MEINERT	10'29"
8. Axel MERCKX (B)	11'09"
9. Jimmi MADSEN	11'16"
10. Markus ANDERSSON (S-am)	11'25"
11. Michael ROSBORG (am)	-
12. Lars MICHAELSEN	11'37"
13. Brian HOLM	11'41"
14. Kurt-Asle AVERSEN (N-am)	11'44"
15. Chris PEERS (B)	11'53"
16. Johnny WELTZ	11'55"
17. Christian ANDERSEN (am)	11'59"
18. Lennie KRISTENSEN	12'00"
19. Max VAN HEESWIJCK (NL)	12'03"
20. Aart VIERHOUTEN (NL-am)	12'03"

Les autres pros classés:

23. Jan OSTERGAARD	12'12"
29. Soren PETERSEN	12'39"
30. Nicola MINALI (I)	12'43"
34. Wieben VEENSTRA (NL)	13'30"
35. Jesper SKIBBY	13'39"
36. Stefano ZANINI (I)	14'23"
39. Guido BONTEMPI (I)	16'20"
41. Tristan HOFFMANN (NL)	18'10"
42. Dario BOTTARO (I)	18'11"
43. Ivan CERIOLI (I)	18'50"
44. Mario MOERMANS (B)	24'24"
45. Nico EECKHOUT (B)	24'36"
50. Michel CORNELISSE (NL)	27'59"

61 classés

Par points

Bo HAMBURGER

Par équipes

TVM

Étapes volantes

Soren MONSTER (am)

Manuel Bento AZEVEDO,
Manuel QUIROGA CARDENAS
Jean-Louis GONELLA
et Guy CRASSET

HISTORIQUE

LA SAGA DU TOUR DE FRANCE

LES PREMIERES (1)

1902 - 1994

De quand date-t-il ? Qui porta le premier maillot jaune ? Quelles furent la plus folle chute, la plus longue échappée ? Qui fut le plus prestigieux vainqueur ? Qui escalada en premier les grands cols et arriva le plus rapidement à Paris ?

A ces questions, et à toutes celles que vous vous posez, Jean-Pierre de Mondenard répond ... Il reprend les principales dates du Tour de France et refait l'histoire à sa façon, histoire d'hommes et de chiffres qui fait toujours sourire. Prenez donc sa roue, et plongez-vous dans l'épreuve-phare du cyclisme. Prenez la route et visitez le Tour. Par ses détours ...

(1). Nous sollicitons l'aide de tous ceux qui peuvent nous aider à enrichir ces "Premières du Tour de France".

Adressez-nous vos remarques et corrections éventuelles sur cette saga, de même seront les bienvenus les faits marquants ou les premières ne figurant pas dans ce texte.

1992

* **Parcours - Hors de l'Hexagone: le Tour le plus européen**

Cette année, le peloton du Tour a traversé pas moins de 7 pays européens:

Espagne, France, Belgique, Hollande, Allemagne, Luxembourg, Italie

* **Matériel - des vitesses électriques**

Philippe Louviot de l'équipe Once est le premier coureur à utiliser une commande électrique du dérailleur via le guidon. Il s'agit d'un système électrique qui, terminé sur le guidon par deux aiguilles placées l'une sur la poignée droite, l'autre en haut du guidon selon la position du coureur, assure la transmission des vitesses sur le dérailleur. Le changement de plateau reste en revanche manuel. Ce système expérimental est alimenté par une batterie nichée dans la guidoline du guidon. Un système qui n'a pourtant pas que des avantages puisqu'il se révèle inopérant ... lorsqu'il pleut. "Et puis, j'avais peur de prendre des coups de jus" s'exclamait l'ancien champion, de France. (L'équipe, 14.7.1993)

* **Maillot jaune - Doublet espagnol: Miguel Indurain 1991-1992**

Indurain est le premier espagnol à s'adjuger deux Tours de France.

1993

* **Record - Etape en ligne: 49.417 km/h de moyenne sur les 158 km reliant Evreux à Amiens.**

Le 9 juillet, le belge Johan Bruyneel poussé par le vent, conclut en 3h11'50" les 158 km reliant Evreux à Amiens, soit une moyenne de 49,417 km/h, record absolu de la vitesse moyenne dans une étape en ligne du Tour de France. Le précédent record, établi lors de l'édition de 1988, était la propriété du Néerlandais Adri Van Der Poel, avec une moyenne de 48, 927 km/h entre Luz-Arden et Pau.

* **Cols - Isola 2000 (2000 m): Tony Rominger (Ch)**

(15 km d'ascension à 6,9 % de moyenne)

La montée d'Isola 2000 est intervenue le 15 juillet, lors de la 11ème étape, Serre-Chevalier - Isola 2000, après le franchissement de trois cols: Izoard, Vars et Restefond. Indurain et Rominger lâchaient leurs accompagnateurs - Mejia, Riis, Jaskula - dans les derniers lacets menant à la station Isola 2000, et le Suisse Rominger enlevait sa deuxième étape consécutive.

Au pied de la montée, accusant trente-sept minutes de retard sur la tête de la course, Laurent Fignon, double vainqueur du TdF 1983-1984, met pied à terre et sort définitivement de la Grande Boucle.

* **Médias - Service de presse du TdF: le prix de l'AIPS**

"En quatre-vingt-dix ans d'existence, le Tour de France n'avait encore jamais gagné ce prix: celui de l'AIPS (Association Internationale de la

Presse Sportive), qui récompense chaque année le meilleur service de presse d'une organisation sportive. Pour 1993, le Tour a battu en finale de cette compétition toute honorifique, les championnats du monde d'athlétisme de Stuttgart."

(L'Equipe Magazine, 28.5.1994, p. 104)

* **Maillot jaune - Triplet espagnol: Miguel Indurain 1991-1992- 1993**

1994

* **Prévention: la caravane anti-sida fait le Tour**

Pour la première fois cette année, le Tour de France est "escorté" par une caravane de sensibilisation à la lutte contre le sida. Cette caravane suit toutes les étapes du Tour du 2 au 24 juillet, et distribue des pin's "ruban rouge", symbole de la solidarité et de la lutte contre le sida, ainsi que des préservatifs, avant chaque départ d'étape.

Selon le ministère de la santé, le Tour de France, première épreuve au monde en nombre de spectateurs, est un support privilégié pour optimiser une campagne de lutte contre le sida."

* **Direction - Exit Jean-Pierre Carenso**

Le Président du conseil d'administration de la Société du Tour de France, Jean-Pierre Carenso, entré en fonction en 1989, est "débarqué" par Jean-Claude Killy, lui-même grand patron des organisations de la Société

Amaury qui chapeaute le Tour de France.

* **Mémoire - Une rue Henri Desgrange dans le XIIe arrondissement de Paris.**

Paul Pernin, maire du XIIe arrondissement a inauguré le 23 octobre à 10h30, la rue Henri Desgrange. Longue de 120m, cette nouvelle voie est située dans "l'îlot Corbineau".

* **Record - Prologue: le plus rapide**

Prologue Lille - Eurailille (2 juillet). L'Anglais Chris Boardman parcourt les 7,3 km en 7'49"973, soit à la moyenne record de 55,152 km/h.

* **Etapes: 200e pour les transalpines**

Nicola Minali, en remportant la 5ème étape Portsmouth - Portsmouth (187 km) signe la 200e victoire italienne dans l'histoire du Tour de France.

* **Matériel - Changement de vitesse à la poignée de frein, dérailleur électromagnétique, 11 dents à la roue libre.**

Changement de vitesse à la poignée de frein. La manette de changement de vitesse intégrée à la poignée de frein se généralise.
-Dérailleur électromagnétique
-11 dents à la roue libre

Plusieurs routiers-sprinters, dont Abdoujaparov, utilisent le 11 dents dans le final des étapes.

* **Morphologie: le plus "Grand vainqueur d'étape": Eros Poli (I)**

Le grand Eros Poli (1m94 - 85 kg), ancien champion du monde de poursuite par équipes, échappé seul depuis le soixantième kilomètre, s'était présenté au bas du Mont Ventoux avec vingt-cinq minutes d'avance sur le gros du peloton.

A Carpentras, terme de la 15ème étape (Montpellier - Carpentras = 231 km), Poli passe la ligne avec 3'39" d'avance sur le 2e.

LES "GRANDS" VAINQUEURS D'ETAPES EN LIGNE (plus de 1.85 m)

1,90	Kim Andersen (DK)	1983	1 étape
1,88	Joseph Bruyère (B)	1972	1 étape
1,88	Mario Cipollini (I)	1993	1 étape
1,88	Alfons De Wolf (B)	1984	1 étape
1,88	Miguel Indurain (E)	1989	1 étape
1,88	Charles Pélissier (F)	1929	1 étape
		1930	8 étapes
		1931	5 étapes
		1935	2 étapes
1,88	Francis Pélissier (F)	1919	1 étape
		1927	1 étape
1,87	Rik Van Steenbergen (B)	1949	2 étapes
		1952	1 étape
		1955	1 étape
1,87	Sean Yates (GB)	1988	1 étape
1,86	Johan Lammerts (P-B)	1985	1 étape
1,86	Pascal Lino (F)	1993	1 étape
1,86	Jelle Nijdam (P-B)	1987	prologue
		1990	1 étape
		1991	1 étape
1,86	Johan Van Der Velde (P-B)	1981	2 étapes
		1986	1 étape
1,85	Michel Laurent (F)	1983	1 étape
1,85	Anatole Novak (F)	1961	1 étape
1,85	Steven Rooks (P-B)	1988	1 étape
		1989	1 étape
1,85	Christian Seznec (F)	1978	1 étape
		1979	1 étape

* **Russie - Sur le podium final: 2e Piotr Ugrumov**

C'est la 1ère fois qu'un Russe grimpe sur la 2ème marche du podium de la Grande Boucle

* **Maillot jaune - Quadruplet espagnol: Miguel Indurain 1991-1992-1993-1994**

Après Jacques Anquetil et Eddy Merckx, le champion de Banesto devient le troisième coureur à avoir remporté quatre Grandes Boucles d'affiliées. Il est encore à une longueur des trois récidivistes les plus titrés (5 titres): Anquetil, Merckx, Hinault.

1995

* **Maillot jaune - "Descente" remplace "Castelli".**

La firme Castelli, entreprise de bonneterie italienne qui, depuis de nombreuses années, fournissait le maillot jaune, a été remplacée par "Descente", une fabrique concurrente suisse au nom prédestiné.

J.P. de MONDENARD.

UN COUREUR DES ANNEES 50

Guy IGNOLIN: "Moi, le Breton !".



"Moi, le Breton", tel était le titre d'un ouvrage publié en 1972 par l'Azuréen (!) Marcel Aubour, l'ancien gardien de but de l'équipe de France de football et du Stade Rennais.

"Moi, le Breton", tel devrait être aussi l'appellation de "non origine" que pourrait revendiquer le ... Tourangeau Guy Ignolin.

En effet, si Marcel Aubour, sa carrière sportive terminée, a regagné ses bases tropéziennes, Guy, quant à lui, est resté fidèle à la Bretagne.

Cherchez la femme !

Rien a priori ne le prédestinait à "devenir" Breton ... 1956, sa rencontre avec Ginette, jeune professeur d'éducation physique va, comme c'est souvent le cas, bouleverser sa vie.

Octobre 1959: notre jeune néo-pro met un point final à sa saison et épouse Ginette que l'administration vient de nommer à Lannion ... Ils ne quitteront plus notre belle région.

Le choix n'a pas été douloureux: la Bretagne est le pays du vélo (les critères d'après Tour de France sont alors forts nombreux), il aime la mer et la Côte de Granit Rose est magnifique ... Alors ...

Souvenirs ! Souvenirs !

Parler cyclisme avec l'ancien équipier de Jacques Anquetil est un vrai plaisir pour l'interlocuteur tant sont présents dans sa mémoire les temps forts de sa carrière.

Son plus beau souvenir ? La réponse fuse: "Sans aucun doute, ma victoire dans la Route de France 1958

au bout de huit jours d'une épreuve qui comportait alors un contre la montre de 120 km la même journée (60 en individuels, autant par équipes)."

Le plus mauvais ? Tour de France 1967 ... Guy, un moment 5^e du général, espère conserver cette belle place à Paris lorsque une vilaine chute lui enlève cet espoir.

C'est Ginette qui nous confie alors que sa 2^eme place dans le Championnat de France 1963 n'est pas non plus un ... bon souvenir ! "Ce soir-là, il était prêt à abandonner le vélo !"

Victoires ? Le palmarès de l'ami Ignolin est très étoffé (victoires d'étapes dans le Tour et dans la Vuelta, Grand Prix de Fourmies, Circuit des Monts d'Auvergne, etc... (lire par ailleurs le détail de sa carrière sans oublier un titre de Champion du Monde des vétérans en 1978), mais il nous avouera que son plus beau bouquet a été obtenu à Turin dans le Tour 1961: échappée fleuve en compagnie d'Emmanuel Busto (plus de 10 minutes d'avance sur leurs suivants à l'arrivée), retransmission télévisée de l'exploit, présence de Maurice Herzog, alors Ministre des Sports,... Les yeux de Guy pétillent à cette évocation!

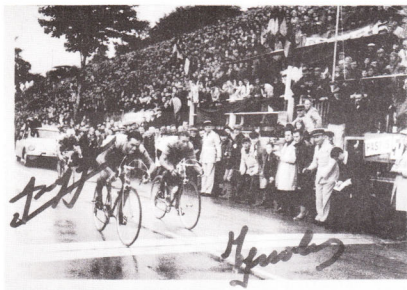
Forza Italia !

Dans les années 60, le monde du vélo regorge d'anecdotes croustillantes. Guy ne résiste pas de nous conter celle-ci.

Giro 1964: Jacques Anquetil, maillot rose sur les épaules, est échappé en compagnie d'une dizaine de coureurs italiens et possède 2 minutes d'avance sur ses principaux adversaires. Les voitures des directeurs sportifs sont autorisées à "monter" ... sauf celle de Raphaël Geminiani dont le passage est bloqué par les motards. Le "Grand Fusil", hors de lui, joue alors du pare-chocs et précipite les gèneurs au fossé ! Cris, hurlements, bagarres: c'est la confusion générale. La Direction de la course annule l'échappée et ordonne un nouveau départ de l'étape !!!

"A cette époque, on s'amusait encore sur un vélo !" nous dira-t-il. "Aujourd'hui, les pressions médiatiques et économiques sont trop fortes et ont amené la disparition du mot fantaisie dans le peloton."

Châteaulin, Circuit de l'Aulne 1965



Ignolin devance Anquetil à l'arrivée du Circuit de l'Aulne 1965.

La "Bretagne Cycliste" se souvient encore de son arrivée ! 1^{er} Guy Ignolin, 2^e Jacques Anquetil...

Raphaël Geminiani, soucieux de rajeunir son équipe, venait de lui apprendre la veille qu'il ne serait pas conservé dans l'équipe en 1966. La suite, vous la devinez. "Le père Anquetil m'en a souvent reparlé de cette arrivée" nous confiera-t-il. De toute évidence, les propos du "Grand Fusil" avaient touché l'homme.

L'évocation de ce final du Circuit de l'Aulne (monument du cyclisme breton dont nous vous ferons l'historique dans un prochain numéro de CDP) en est la preuve: c'est aussi la fierté, l'ambition, la rage de vaincre qui font les champions !

De choses et d'autres ...

Ce n'est qu'incidemment que nous aborderons le problème du dopage. "On n'en parlait jamais" nous dira-t-il ... sans se voiler les yeux sur cet aspect noir du cyclisme qui a été marqué à cette époque par la mort de Tom Simpson sur les pentes du Mont Ventoux en 1967.

"Il est sûr que certains avaient leurs petits trucs, mais les vrais

champions, ceux qui ont vraiment duré n'ont pas pu se droguer ! Le surnaturel ne dure pas longtemps !"

Que d'évolutions aussi depuis son retrait des pelotons. "A l'époque, il m'arrivait de pédaler 10 (dix !) heures d'affilée, d'aller à Brest en passant par les monts d'Arrée et de rentrer ..."

Et si c'était à refaire ?

"Sans hésiter, je recommencerais ... en mieux si possible ! Je réfléchirais davantage: quand je pense qu'il m'a manqué 1 km pour être Champion de France ..."

Ainsi, champion de la génération d'après guerre, celle qui a pédalé avec Louison Bobet et Eddy Merckx, il a côtoyé tous les grands noms du cyclisme international. Ce n'est pas sa moindre fierté nous avouera-t-il.



Guy Ignolin suivi de Manuel Busto en route vers la victoire d'étape Grenoble - Turin du TdF 1961 (photo MdS)

De cette époque, il a su préserver de forts liens d'amitié. Bas Maliepard et Brian Robinson, parmi d'autres, sont des anciens "collègues" qu'il revoit et reçoit régulièrement.

Un simple coup d'oeil à son palmarès nous montre que la méthode avait du bon.

"La diététique non plus n'était pas aussi développée, mais on faisait attention. On savait ce qui nous allait ou pas: l'essentiel n'est-il pas de bien se connaître ?"

Toute la sagesse ... bretonne dans ces propos !!!

Toutefois, l'évolution la plus importante à ses yeux reste celle du matériel: "Il n'est que de regarder les nouveaux vélos utilisés dans les épreuves chronométrées ! Rien à voir avec mon époque ... et pourtant, il n'y a pas si longtemps que j'ai raccroché !"

En effet, mon cher Guy, mais peut-on vraiment appeler vélo ces drôles de machines ?

Le départ du Tour 95 des Côtes d'Armor, avec notamment arrivée à Lannion et départ de Perros-Guirec lui a permis d'en retrouver quelques autres d'autant que ...

Tout a une fin !

Dès 1965, l'ami Ignolin, prévoyant sa proche sortie du peloton, avait acheté le bar "La Frégate" à Trebeurden (autre station balnéaire de notre si belle Côte de Granit Rose !) qu'il a tenu quelques années avant un retour sur Lannion ... et un départ sur la Clarté (charmant quartier de Perros-Guirec) où il vient de quitter (le 1 avril: ce n'était donc pas une blague !) le bar-tabac "Les Ajoncs d'Or" qui était le rendez-vous de tous les amoureux de la petite reine et se trouvait situé juste en face de la ligne d'arrivée d'une de ses victoires !

Les projets ne manquent pas: comme beaucoup de retraités, ses journées seront trop courtes. Il raccroche assez jeune pour pouvoir profiter au maximum de ce temps libre: voyages aux quatre coins de l'Europe, revoir les amis Robinson et Maliepard, soutien aux jeunes des clubs cyclistes environnants, engagement dans la vie municipale (si succès aux prochaines élections il y a, bien sûr !) ... et achat d'un nouveau vélo ! Tel est le copieux menu de sa récente ... inactivité.

Dans peu de temps, le Breton Guy Ignolin sera de nouveau sur le grand braquet !

Jean-Pierre LARIVIERE

SON PALMARES

Amateur

1958

- 1^o de la Route de France
- 2^o des 1ère et 3ème étapes
- 3^o de la 4ème étape A (clm)
- 1^o du classement aux points

1^o d'une course de sélection pour les Championnats du Monde sur le Circuit de Reims.

- 7^o du Championnat de France

Professionnel

1959 **Geminiani St-Raphaël**

- 1^o à Montmorillon

1960 **Rapha Gitane**

- 1^o du Circuit des Monts d'Auvergne
- 1^o de la 2ème étape
- 2^o des 1ère et 3ème étapes
- 1^o à Toulé, Locmiquelic et Saint-Clet

- 2^o à Saint-Brieuc
- 3^o à Hennebont
- 8^o du Circuit des Cois Pyrénéens
- 9^o de la Polymultipliée
- 26^o du Dauphiné Libéré
- 4^o de la 1ère étape
- 5^o des 5ème (A) et 6ème étapes

1961 **St-Raphaël - Geminiani**

- 1^o de la 10ème étape du Tour
- 1^o du Circuit des Monts d'Auvergne
- 1^o de la 1ère étape
- 2^o de la 2ème étape
- 1^o à Saint-Brieuc
- 2^o à Locmalo (Circuit du Kernic)
- 2^o à Saint-Méen
- 2^o du GP du Parisien Libéré (Clim/équipes)
- 3^o du CHAMPIONNAT de FRANCE
- 3^o à Lagorce et à Puteaux
- 3^o de la 5ème étape de la Vuelta (Abandon)
- 10^o du Grand Prix des Nations
- 27^o de Paris - Tours
- 30^o du Dauphiné Libéré
- 3^o de la 1ère étape
- 59^o du Tour de France
- 5^o de la 20ème étape

1962 **Gitane Leroux**

- 1^o du Circuit des Monts d'Auvergne
- 1^o de la 2ème étape
- 2^o de la 1ère étape
- 1^o du GP de Fourmies
- 1^o des 1ère et 2ème (B) étapes
- 1^o à Saint-Brieuc (Passage de la Poste)
- 1^o à Maure de Bretagne
- 3^o du Bol d'Or des Monédières
- 3^o à Maël-Pestivien
- 3^o de la 1ère étape du Tour du Sud-Est (41^o)
- 5^o des Boucles de la Seine
- 78^o du Tour de France
- Abandon au Championnat du Monde

1963 **Saint-Raphaël Geminiani**

- 1^o des 6ème et 15ème étapes de la Vuelta
- 1^o des 11ème et 14ème étapes du Tour
- 1^o à Bain-de-Bretagne
- 1^o à Guénin (Circuit du Moneguen)
- 2^o du Championnat de France
- 2^o à Chateaugiron
- 3^o du Circuit du Tro-Ker et à Gourin
- 8^o du Tour du Sud-Est
- 4^o de la 3ème étape
- 9^o du critérium national
- 2^o de la course de côte
- 10^o du Bol d'Or des Monédières
- 17^o du Championnat du Monde
- 19^o de Paris - Luxembourg
- 37^o du Tour de France
- 3^o du GP de la Montagne
- 8^o du classement aux points

- 38^o de la Vuelta
- 3^o du GP de la Montagne
- 3^o du classement aux points

1964 **Saint-Raphaël Gitane**

- 1^o à Plévin et à Combourg
- 2^o à Minac-Morvan, à Saint-Brieuc
- 2^o à Poullaouen
- 6^o du Circuit du Provençal
- 3^o de la 3ème étape
- 6^o des Boucles Roquevairoises
- 8^o du Championnat de France
- 11^o du Grand Prix d'Eibar
- 22^o de Paris - Nice
- 23^o de Paris - Bruxelles
- 74^o du Giro

1965 **Ford France gitane**

- 1^o du Tour du Morbihan
- 1^o des 3 étapes
- 1^o du Circuit de l'Aulne (Chateaulin)
- 1^o à Lescouet-Jugon, Perros-Guirec
- 2^o à Bourbriac, Sizun, Plouguernevel
- 2^o à Ploubalay
- 3^o à Plouec du Trieu
- 4^o de Bordeaux - Saintes
- 5^o du GP du Parisien Libéré
- 15^o du Championnat de France
- Abandon à la 17ème étape de la Vuelta

1966 **Mercier BP**

- 1^o à Pont-de-Buis et à Pontrioux
- 3^o à Pontivy
- 5^o du Circuit du Trégor

1967 **Tigra Grammont De Gribaldy**

- 1^o de la 1ère étape du Tour de l'Oise
- 1^o à Ifpendic, Plancoët, Begard
- 1^o à Pleyber-Christ
- 1^o à Quimper-Guezennec
- 2^o du Tour de l'Oise
- 2^o du Tour du Morbihan
- 2^o des 1ère et 3ème étapes
- 2^o de la 4ème étape (B) du Midi Libre (20^o)
- 2^o à Hénon (Circuit de l'Armel)
- 2^o à Garancières, Plouec du Trieu
- 2^o à Bannalec et à Craon
- 3^o du Circuit de l'Aulne
- 3^o de la Ronde de Monaco et à Dôle
- 3^o à Brigueil-le-Chantre
- 8^o des Boucles de la Seine
- 9^o du Circuit de la Vienne
- 10^o du Championnat de France
- 20^o des Quatre Jours de Dunkerque
- Hors délais à la 16ème étape du Tour

Amateur hors catégorie

1968

- 1^o du Ruban Granitier Breton

Avec les pros

- 1^o à Broons

1969 Avec les pros

- 1^o à Plouvez-du Faou et à Pontrioux

Palmarès établi par Guy CRASSET et Denis COULON.



TRIBUNE LIBRE

" ... Je voudrais vous dire quelque chose au sujet de la revue. Si je lis bien le courrier des lecteurs, je vois que vous allez être confronté à un problème pas facile à résoudre.

Faut-il parler des courses et des coureurs anciens, ou des épreuves et coureurs moins anciens? Deux générations.

J'ai 75 ans. Depuis tout jeune, je me suis intéressé au vélo. A Corbeil, on voyait passer Bruxelles - Paris, le Circuit de Paris, le Critérium National. Sans compter un club local qui marchait fort avec de nombreuses arrivées dans les côtes qui entourent Corbeil.

A vélo, nous allions voir passer Bordeaux - Paris, le Grand Prix des Nations, le Tour de France, etc...

C'est vous dire si j'aime cette époque et j'étais ami avec Leducq, Maréchal, Noret, Grassin, Marcel Laurent, Minardi, André Mahé, etc...

Alors, je trouve que le cyclisme de 1920 à 1950 a été le plus beau, surtout de 1930 à 1939

A cette époque, il s'est passé des choses extraordinaires sur route et sur piste. Choses qui ont disparues aujourd'hui. Alors, lorsque vous parlez de cette époque ou des coureurs de ce temps-là, vous me faites un immense plaisir, car j'ai une très bonne mémoire.

Je crois, que les plus jeunes n'aiment pas cette époque, parce qu'ils ne la connaissent pas ..."

M. MIELLOT Paul (F)

" ... Je reçois ce soir même le n° 50 de votre (notre) revue "Coups de Pédales" et je vous écrit tout d'abord pour vous exprimer ma totale et entière satisfaction. Le n° 49, qui était le premier de mon adhésion, avait déjà recueilli tous mes suffrages, ce présent exemplaire confirme mon enthousiasme et mon admiration et il m'est agréable de pouvoir vous les exprimer ici.

Petit collectionneur aux moyens limités, votre revue réalise la parfaite synthèse d'une documentation rigoureuse et d'un professionnalisme très remarquable. Elle concrétise ce que je recherchais depuis de très nombreuses années et s'il me fallait exprimer un seul regret, ce serait celui de ne pas y avoir adhéré plus tôt, fût-ce au détriment de revues d'époque ..."

M. DUBOIS Eric (F)

" ... Je viens de terminer la lecture du numéro du "cinquantenaire", un numéro de bonne qualité, aux sujets variés et à l'épaisseur appréciable. J'ai beaucoup aimé les reportages sur les Boucles de la Seine et le Circuit des Flandres, ainsi que le portrait de Wolfgang Schoppe: il existe donc des histoires du cyclisme allemand alors que les palmarès des courses germaniques sont introuvables en France!

Dans ce numéro spécial, je constate hélas l'absence d'articles antérieurs à la 2ème guerre mondiale si l'on excepte le Dossier Classiques et la nécrologie particulièrement fournie, malheureusement. Il ne faudrait pas que cette époque se retrouve cantonnée aux avis de décès: le cyclisme des années 20 et 30 était un sport

passionnant qui valait bien celui des années 40 et 50!

Cette critique mise à part, je vous félicite du travail accompli et j'attends déjà avec impatience le numéro 51. A bientôt ..."

M. GUERRE Claude (F)

" ... J'en viens à une question posée dans un précédent CDP concernant le classement par points du Tour de France avant 1953.

J'ai retrouvé dans "Sports" du 21.7.1947 le classement de la Coupe des Cachores Gallois, qui était le classement par points obtenu par addition des places de chaque coureur. Voici ce classement (6 premiers): 1. Robic - 231 Pts, 2. Ronconi - 266, 3. Vietto - 275, 4. Brambilla - 277, 5. Impanis - 288, 6. Fachleitner - 289.

Cette coupe Gallois n'était pas aussi richement dotée que le maillot vert, ce qui explique qu'elle ait eu peu de retentissement

Je ne sais si elle eut d'autres éditions mais, dans "Route et Piste" du 27.7.1948, je lis: "Si l'on applique le système par points, c'est encore Bartali qui l'emporte", et "Route et Piste" donne ce classement:

1. Bartali - 237, 2. Teisseire - 267, 3. Bobet - 290, 4. Schotte - 295, 5. Camellini - 300 ..."

M. WEECXSTEEN Pierre (F)

" ... Je vais être d'une banalité effroyable: votre numéro anniversaire (le 50ème, record pour une revue rétro ?) est une réussite. De plus, 80 pages sur un beau papier et rédigées en jolis caractères, nous sommes gâtés. Le

Champion des belges de tous les temps en couverture couleur s'imposait...

Bravo par conséquent pour l'ensemble, cet exemplaire (exceptionnel ? je suppose) promet de beaux lendemains, si j'en crois l'ambition du Responsable-concepteur, prochainement "touché" par une retraite bien méritée. D'ores et déjà, mes vœux accompagnent le (très) futur ex-actif. Disons pour être clair que l'activité changera de cible, pour notre bonheur à tous, abonnés et futurs abonnés de C.D.P.

Que dire du 50 ? Qu'il comble les anciens pas trop anciens avec les relations des Boucles de la Seine 45, du Tour de l'Ouest 50, du Circuit des Flandres 45, du Giro 67 (ça, c'est pour les gamins) et les anciens un peu plus anciens avec la continuation des visites (appréciées) de l'ami Jean Traclet chez Gabriel Dubois. Merci pour tous. Une petite prière: pensez aussi à nos plus anciens, ceux d'avant 1930 ... Je parle des coursiers (qui ne sont plus pour la plupart, hélas) mais qui usèrent leurs boyaux et leur courage sur les routes belges, françaises ou italiennes, entre 1900 et 1930. Je ne l'ignore pas: la tâche est plus difficile. Mais CDP fait tellement de miracles...

En lisant les propos de Madame Gabriel Dubois, concernant le problème des "fortifiants" et en comparant l'âge des décédés de notre sport-roi, je constate une fois de plus, mais d'autres l'auront fait avant moi, que "ceux d'hier ou d'avant-hier" ne devaient pas se charger autant, s'ils se chargeaient jamais. Camusso est mort à 87 ans, Le Calvez à 85, Taillieu à 73, Berrendero à 83, M. Bidot à 92 ... ce n'est pas un hasard. Magne, Leducq, Speicher, s'ils nous ont quittés trop tôt, ont tenu bon, longtemps.

Plus près de chez nous, je veux dire de notre époque, un Poulidor, un Zoetemelk, un Duclos-Lassalle, n'auraient pas eu une carrière si longue et si pleine s'ils avaient usé de produits néfastes.

En juillet, Casartelli est mort, ce fut le drame épreuvable du Tour 95. Fin tragique pour ce coureur, nouvelle terrible pour sa

famille. Mais que dire de l'exploitation honteuse de ce drame par les médias, qui en firent un spectacle à bon compte. Les vrais amis, les vrais compagnons se turent. J'ai approuvé l'attitude de Bjarne Riis.

Par ailleurs, sans vouloir mettre en cause le talent de Miguel Indurain, ce serait indécent et ridicule, je n'approuve pas du tout les titres ronflants destinés à attirer les gogos. Le Roi Miguel ? Le Maître? etc ... Hoilà.

Je suis désolé, mais il ne passera jamais l'Izoard en tête, comme Coppi, Bobet, Bartali, Koblet, il ne gagnera jamais une étape, seul, et détaché, comme Merckx, Hinault ou Fignon, il se contente de lancer une attaque puissante à 3 kms du sommet, avec un type dans sa roue ou devant lui, après s'être fait tiré 250 kms par trois ou quatre kamikazes ... Dommage pour lui que le record de l'heure soit une aventure solitaire ... Il aurait peut-être battu le record de Rominger, qui sait ? Nous verrons bien si Jeannie Longo, prochainement, connaîtra les mêmes ennuis climatiques ...

Encore une chose qui me déplaît chez cet hidalgo: il se refuse à parler français en France, c'est un peu discourtois. Tous les autres (non-francophones) ont fait l'effort. Nelson Monfort parle-t'il espagnol ?

Un mot encore (excusez mon vil bavardage), je lis le mot de Jacques Seray dans "Tribune Libre". C'est son opinion, et elle est par conséquent respectable. Mais je suis tout à fait en harmonie avec vous: CONSERVEZ, je vous en conjure, cet aspect relatif d'amateurisme qui convient si bien à une revue rétro. Amateurisme au sens le plus noble s'entend. Lorsque l'on voit ce que les "professionnels" font de l'information dans les médias, on se prend à espérer le retour des adeptes de de Coubertin, première mouture. Je parle évidemment d'amateurisme en matière d'information. Des faits surtout et pas d'analyses stéréotypées apprises dans les écoles robotisées, et qui vont chercher la petite bête là où elle ne s'y trouve pas. La vie serait plus simple si on ne la compliquait

pas à loisir. Lapolissade ? Si on veut...

Amitiés à vous. Longue vie à CDP, et en avant pour le numéro 100 ..."

M. FAURE René (F)

"... Je vous envoie ce petit mot pour vous féliciter (vous et toute votre équipe) pour la qualité de votre numéro 50 confirmant ainsi tout le bien que je pensais de votre revue. Continuez ainsi; ce que vous faites est tout simplement remarquable et très intéressant ..."

M. FERREY Remy (F)



CYCLOCOLLECTIONNEURS

Saviez-vous qu'il existe enfin un libraire spécialisé exclusivement en documentation sportive ancienne, chez qui le cyclisme occupe la toute première place ?

LE SPORTSMAN

Michel MEREJKOWSKY
Rue Henri Duchêne 7 bis, 75015 PARIS (métro Emile Zola)
Tél. (1) 45 79 38 93 - Ouvert le vendredi de 11 h à 20 h et sur rendez-vous (il est prudent de téléphoner avant de venir)

ACHAT - VENTE - ECHANGE

Michel MEREJKOWSKY, cyclo-randonneur, auteur d'ouvrages sur le vélo ("Le guide du vélo et du cyclotourisme", éditions Marabout), collectionneur lui-même, vous propose

- un choix unique et régulièrement renouvelé de livres épuisés dont certains réputés "introuvables" sur tous les sports
- plus de 25000 journaux sportifs anciens, vendus au numéro, en séries événementielles (Tour de France, Coupe du Monde, J.O. etc.) en années reliées ou non en collections complètes
- d'autres documents photos, programmes gravures, C.P. affiches, jeux et jouets à thèmes sportifs, médailles, etc.





RICHARD VAN GENECHTEN
VAINQUEUR DE LA POLYMULTIPLIEE 1954.