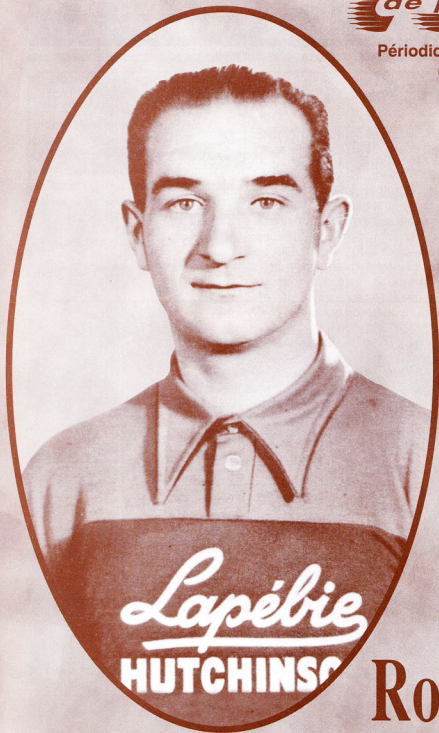


**de pédales PS**

Périodique belge des Collectionneurs  
et Archivistes du Vélo



**Roger  
LAPEBIE  
s'est éteint...**

Périodique bimestriel - 9<sup>e</sup> année  
NOVEMBRE - DECEMBRE 1996 - N°57

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. 04/338 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 ANSEEUW

Rudi CREETEN

Michel DARGENTON

Jean-Pierre MARCUOLA

**Correspondants**

Bourgogne : Michel BOUTON

Bretagne : Jean-Pierre LARIVIERE

Centre France : Jean TRACLET

Sud-Ouest : Gérard DESCOUBES

Ile-de-France : Yvon BOUILLY

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 EJSZMONT

Allemagne : Bernd GOHR

Océanie : J.M. LECAUDE

Colombie : M. QUIROGA-CARDENAS

**Photographe**

Denis COULON

**Montage**

Alain BAML

**Mise en page**

Yves Alié

**Imprimerie**

S.C. DUCHESNE - 4100 SERAING

CDP - A.S.B.L.

Membre de l'O.M.P.P.



## L'ACTUALITE DANS LE RETRO !

Alors que notre n° 57 semblait bouclé, avec à la une en couverture la photo de Joseph Planckaert en maillot tricolore, la brutale disparition de Roger Lapébie est venue modifier notre organigramme: l'actualité est prioritaire même pour une revue rétro ! La mort de Roger Lapébie, resté si proche du milieu qui lui apporta notoriété est bien triste. L'alerte «ancien» était resté d'une lucidité étonnante et son aura n'avait pas pâli de l'usure du temps qui passe.

Au travers de son long reportage réalisé peu de mois avant sa disparition, nous pouvons imaginer ce que fut le cyclisme d'avant guerre. Désormais, la mémoire vivante de cette extraordinaire époque n'est plus l'apanage que de quelques uns, tels

les Kint, Bartali, Masson, Bonduel et quelques autres moins connus.

La roue tourne inexorablement, elle égrène le temps, éclaircit les rangs, mais nous encourage davantage encore à persévérer dans notre tâche: c'est à dire conter les exploits de naguère afin que la roue qui tourne n'efface point ce passé glorieux.

**Claude DEGAUQUIER**  
Rédacteur en Chef

# SOMMAIRE

Roger Lapébie, l'ancien	3
Circuit de l'Ouest	30
Une année olympique : Robert Dorgebray	40
Ronde de France 1946	45
Livres service	50
Le coin des archivistes	52
Ces anciens du S.O. : Tino Sabbadini	53
Ils nous ont quittés	57
Avis de recherches	62
Pour les archivistes	66



# ROGER LAPEBIE, L'ANCIEN

Roger Lapébie, le vainqueur du Tour de France 1937 est décédé le 11 octobre 96 dans la clinique de Pessac.

Il y était hospitalisé pour une affection des poumons. Malgré sa robuste constitution, «l'ancien» a perdu sa dernière course et entre dans la glorieuse légende du sport cycliste. Gino Bartali est désormais le seul rescapé des vainqueurs du Tour d'avant guerre.

Un reportage réalisé par son ami Jean-Pierre Groleau devait paraître dans le n° 58. La disparition du glorieux bordelais fait qu'en hommage à sa mémoire, nous publions cet interview dans le présent numéro, nous devons bien cela à Roger Lapébie qui repose désormais au Panthéon des gloires du cyclisme.

Claude DEGAUQUIER  
Rédacteur en chef



Lapébie vainqueur à Nevers de la première étape de Paris - St Etienne 1935

Dans les années 30, le Tour de France exerçait sur les foules une fascination encore plus forte qu'aujourd'hui. A l'école, dans la cour de récréation, les enfants jouaient aux billes en empruntant les noms des géants de la route ! Le cyclisme, sport populaire par définition, fortement ancré dans la vie quotidienne, galvanisait les foules. Tristan Bernard avait bien raison d'écrire qu'au mois de juillet, «Toute la France était sur le pas de la porte» au passage du Tour.

Véritable héros de la légende du cyclisme, Roger Lapébie, doyen des vainqueurs du Tour de France, mène actuellement une paisible «vie de célibataire» à Talence, proche banlieue de Bordeaux, à deux pas de l'Université et du célèbre Château Haut-Brion, cru prestigieux de la région vinicole des Graves.

Baptisé «Reine des Vents» par ses parents, sa petite maison flanquée d'un jardin d'agrément surplombe la voie ferrée de Bordeaux vers l'Espagne et offre une large perspective romantique sur les théories de vignes savamment entretenues, à quatre kilomètres seulement du centre de Bordeaux. L'échoppe, pour respecter la terminologie bordelaise, porte le «dossard» n° 33, nombre prémonitoire d'une carrière hors série !

Roger Lapébie qui vient de fêter ses 85 ans le 16 janvier dernier





*L'équipe de France au départ du Tour 1932 : de gauche à droite Leducq, Barthélemy, Moineau, Peglion, Bidot, Archambaud, Speicher et Lapébie*

n'a rien perdu de son dynamisme, de sa joie de vivre, de son sens inné de l'amitié qui rallie tous les suffrages, de sa volonté de champion toute entière inscrite dans son regard bleu acier. Par modestie naturelle, Roger Lapébie répugne à étaler ses confidences mais évoque volontiers ses souvenirs pour les lecteurs de CDP, servi par une excellente mémoire et un profond respect de ses anciens adversaires.

**1 - Roger Lapébie, parlez-nous de votre enfance et de votre première étape dans la vie : Bayonne - Bordeaux.**

«C'est un plaisir pour moi de vous répondre, d'autant plus que je compte de nombreux amis en Belgique notamment à Mouscron, la ville de Jean-Pierre Detremmerie, le bourgmestre pour lequel j'ai beaucoup d'estime et qui m'a fait citoyen d'honneur de sa ville. Jean-Luc Vandembroucke et le restaurateur Régis m'ont également réservé un accueil très chaleureux à chacune de mes visites, ainsi que le journaliste André Losfeld et tous les autres amis.

Pour l'état civil, je suis Henri, Fernand dit Roger né à Bayonne, à cinq heures du matin, le lundi 16 janvier 1911 (année qui vit la victoire de Gustave Garrigou dans le Tour de France) dans la quartier Saint-Esprit où le sprinter Paul Maye naquit également.

D'origine landaise, de Saint-Geours-de-Maremne, par mon père Lucien qui avait rejoint son poste d'employé aux Chemins de Fer sur les rives de l'Adour, et basque par ma mère Marie, je suis le second d'une famille de trois garçons.

Mon frère aîné, Clovis, colonel en retraite âgé de 90 ans réside à Marseille.

Mon frère Guy naquit à Saint-Geours-de-Maremne, le 28 novembre 1916, et demeure à Bordeaux dans le centre ville.

En 1917, par suite d'une mutation à Bordeaux, nous nous sommes installés dans un quartier tranquille de Bègles, ville jadis renommée pour ses radis et ses sécheries de morues. Dès 1919, nous avons déménagé à Talence où mon père a participé activement à la construction de la gare. C'est là que je réside toujours, dans la maison de mes parents, chargée de souvenirs. J'ai vécu la vie d'un enfant élevé dans une famille modeste et très unie. Pas d'écoles maternelles à l'époque, mais des «garderies», et moi, c'est à la «garderie» de Bayonne que j'ai appris à lire. J'ai continué ma scolarité à Talence, à l'école communale Gambetta. Vous vous demandez si j'étais bon élève, (Roger Lapébie, sourit), disons seulement que je n'ai rien cassé ! J'avais du mal à supporter l'autorité du maître à tel point qu'un

jour, emporté par mon tempérament assez vif, je lui ai jeté mon encrier à la figure ! »

**2 - Roger Lapébie, pouvez-vous nous dire dans quelles circonstances est née votre vocation de coureur cycliste ?**

«Dès l'âge de 10 ans, je pratiquais la course à pied à l'Alliance Talençaise, un patronage (la maison des jeunes de cette époque, j'étais même tambour dans la fanfare !). J'aimais ce sport individuel qui convenait à ma nature. J'avais pour adversaires : Jean Dartigues, Theillol et... tenez-vous bien, Jules Ladoumègue en personne ! Dans un cross country des jeunes, «Julot» ne me battit qu'au sprint alors que j'étais champion des «Patros» de la Gironde. Plus tard, j'ai gardé d'excellentes relations avec ce merveilleux styliste à la foulée incomparable et je suis heureux qu'une voie porte son nom à côté du vélodrome de Bordeaux qui abrite la piste Lapébie, où ont été battus plusieurs records de l'heure.

Il y avait à Talence une très grande entreprise de peinture et vitrerie, les établissements Courbu et, pour gagner quelques pièces de monnaie, j'allais y rendre de menus services. Bientôt, je me suis intéressé à ce métier passionnant qu'est la taille du verre, celle du cristal et la miroiterie. J'ai appris à couper les vitres au





André Chadelle et Roger  
sous le maillot de l'ASM en 1928

«sabot», à «argenter» si bien que je fus un jour engagé comme apprenti chez Courbu. A cette époque, tout s'y faisait avec les «gros bras», comme on disait alors, les machines puissantes qui ont remplacé maintenant le travail manuel, ne sont venues que bien plus tard ... Que de changements depuis !

C'est chez Courbu que j'allais devenir le camarade de labeur, l'ami d'un jeune miroitier, un peu plus âgé que moi, René Galey, qui possédait ... une bicyclette ! René Galey était coureur cycliste au Stade Bordelais. A la maison, nous n'avions qu'une seule bicyclette, une bicyclette de dame, celle de maman.

Pour nous amuser, nous «piquions» quelques sprints après le boulot, et René me dit un jour : «Roger, tu devrais essayer de courir !» Il me prêta un vélo de piste, et c'est ainsi que je fis mes premières armes au vélodrome de Lescure, inauguré en 1924, sur un piste de 400 mètres et sous les couleurs de la Pédales Talençaise.

Avec mes premières économies, je me suis offert un vélo Automoto, la marque d'Ottavio Bottechia, vainqueur du Tour pour la deuxième fois en cette année 1925. Mon rêve de gosse s'était concrétisé, avenue de la Grande Armée à Paris,

chez «Mestre et Bladger» devenu plus tard les «Cycles Génial Lucifer». Je montrais mon acquisition avec joie à mon oncle, le frère de maman, industriel en phares d'automobiles à Neuilly.

J'ai gagné mon premier bouquet à l'âge de 15 ans et demi et j'ai une pensée émue en passant aujourd'hui devant le petit atelier en bois à Mérignac, dans lequel le constructeur de Vewer prépara avec art mon premier vélo de piste de compétition arborant la marque des cycles Califats. La Médaille Bordelaise, s'inspirant de la Médaille Parisienne, était très convoitée. Vainqueur d'une finale mensuelle, je me suis engagé au Championnat de vitesse de la Gironde. L'enjeu m'avait quelque peu paralysé et je terminais troisième. Seule la piste m'intéressait et je ne pensais pas à la route.

En compagnie de mes amis, René Galey et André Chadelle, licenciés comme moi à l'ASPO (Association Sportive des Cheminots), qui devait devenir l'ASPOM (Association Sportive du Midi), je remportais pas mal d'américaines sur les vélodromes de la région très nombreux à l'époque: Tarbes, Pau, Angoulême, Saintes et Damazan dans le Lot-et-Garonne (cher à Lucien Richard, l'un de nos grands sprinters des années 30). On gagnait une fois une paire de chaussures, une fois une chemise ou d'autres objets en nature... et quelques fois aussi un peu d'argent.

C'est alors qu'à l'instigation de Robert Hue, directeur du vélodrome de Bordeaux, j'ai eu l'idée de m'essayer sur la route et de m'aligner au Championnat de Gironde en 1929, couru sur la route vallonnée menant à Bergerac: Bordeaux - Tizac et retour deux fois. Nous virions au sommet de la côte de Tizac autour d'une barrique posée au beau milieu de la route !

Je me rappelle que les «Gros Bras» de la route, dont Piquemal, Dubarry et Jean Grossard (licencié à Pessac, pro en 1930, et courant sur Cycle Peugeot) furent surpris de voir un pistard prendre le départ. En fin de course, j'étais nettement détaché,

me permettant le luxe de saluer mes poursuivants qui remontaient vers la barrique. Je battis le record de l'épreuve. Les officiels durent quitter précipitamment un bon repas. à l'auberge située près de l'arrivée, pour m'accueillir à l'arrivée, sans bouquet car seuls les pistards recevaient des fleurs. Le soir, mon père m'interrogea: «Combien as-tu fait ?» «J'ai gagné !» lui dis-je tout fier.

Ensuite, j'ai gagné au sprint la classique locale Bordeaux - Arcachon (60 km). L'arrivée avait lieu boulevard Deglane, quelques mètres après un passage à niveau sur lequel j'ai crevé les deux roues de mon vélo de piste. Il était temps ! Le parcours était dépourvu de difficultés et la distance courte, mais ça allait très vite !

Dans le Grand Prix de l'Amer Picon, j'ai enlevé une étape sur trois, à Bordeaux. Nous allions dans le Médoc et sur la rive droite plus accidentée.»

**3 - Tant sur route que sur piste, vous écumiez les courses du Sud-Ouest, vous devenez très rapidement le meilleur amateur de la région. La consécration tant convoi-**



Roger Lapebie en 1931

tée pour un amateur provincial, vous allez l'obtenir en entrant au VCL (Vélo Club Levallois, qui a fêté son centenaire en 1991), véritable académie de cyclisme dirigée par Paul Ruinat.





Roger en action dans le Circuit du Morbihan 1933

«Je travaillais encore à la Mi-rotterie et il m'était difficile de m'entraîner à ma guise. J'ai été heureux le jour où un accident de travail, qui faillit me tuer, me permit d'obtenir quinze jours d'arrêt de travail, et que je pus enfin, le bras en écharpe et souffrant terriblement, m'entraîner pendant des centaines de kilomètres en rêvant aux exploits de Henri Pélassier, Philippe Thys et Octave Lapize! Le sprinter Lucien Faucheu, dont la soeur était infirmière au camp d'entraînement du VCL de Jouy en Josas, me recommanda au Père Ruinat. Robert Hue, intervint aussi. C'était un homme charmant, architecte de métier et grand mutilé de la guerre 1914-1918. Blessé au début, il avait eu les jambes lardées de coups de baïonnette.»

**4 - Paul Ruinat écrit dans ses souvenirs «La vie et l'oeuvre d'un fabricant de champions, 40 ans de courses et de conseils» paru dans le «Miroir des Sports» du 4 mai 1937 : «Puis c'est la révélation de Roger Lapébie qui à Monthléry, gagne très brillamment le Championnat de Paris en 1931 devant Le Grevès et Horner... On sait comment, dès son arrivée dans la capitale, Roger s'imposa comme un des plus beaux et des plus complets routiers français. Roger Lapébie est un grand lutteur, un vrai sportif, ayant le goût de l'effort et du combat. «Et le «Père La Ruine» d'évoquer votre défaillance dans Paris - Reims après cent kilomètres d'échappée: «Lapébie s'accrocha jusqu'à l'extrême limite**

**de ses forces et alla s'écrouler sur le bas-côté de la route à demi évanoui. J'ai toujours considéré cela comme une marque de classe indiscutable, car seuls les vrais champions sont capables d'aller jusqu'au bout de leur effort. « Un bel hommage que devaient justifier clairement vos exploits ultérieurs.**

«En montant à Paris, j'étais conscient de l'occasion qui m'était offerte en me préparant à entrer dans le concert des pros. Au sein du VCL, d'où étaient sortis les Trousselier, Pottier, Thys, Leducq entre autres. Je devins sociétaire du club au maillot blanc rayé de noir en même temps que mes amis René Le Grevès, Maurice Archambaud et Georges Speicher. Le Championnat de Paris 1931 vint récompenser les progrès accomplis. Le «Père La Ruine» nous imposait une vie ascétique et nous inculquait la volonté de vaincre et le goût de l'effort...dont je fus victime dans le Paris - Reims que vous évoquez, laissant la victoire à René Le Grevès devant Rigaux et Archambaud.

Nous étions installés dans un presbytère désaffecté à Jouy-en-Josas. Levés à 7 heures au son de la cloche agitée par le «cuistot», le brave Kramer, nous passions à la douche avant le petit déjeuner et les choses sérieuses commençaient avec la sortie d'entraînement sur route. L'après-midi de «décrassage» était consacré à des matchs de volley et ping-pong. Le soir, après le dîner, nous jouions aux cartes et coucher pour tout le monde à 22 heures. L'entraînement était très rigoureux, il fallait pédaler dur, sans distraction, ni bals, ni ciné. Pour des jeunes de 20 ans, c'était un pari difficile à tenir !

En enlevant le Championnat de Paris en 1931 sur route à Monthléry, une épreuve renommée du calendrier amateur, j'étais gonflé à bloc pour franchir le rubicon !

Après ces résultats encourageants, j'ai écrit à tout hasard à Max Burgi, le directeur du vélodrome de Genève, pour lui proposer ma candidature pour le Critérium des Routiers



Roger et Hubert Opperman sur la piste de Buffalo en 1934

de Genève couru sur cent kilomètres avec tous les ténors de l'époque: Alfredo Binda, Learco Guerra et les Belges Alphonse Schepers, Jean Aerts, Romain Gijssels entre autres ! A ma grande joie, Max Burgi, un homme attachant, m'offrit un contrat et je fis deuxième de ce criterium très renommé, battu de justesse par un champion de grande classe à la redoutable pointe de vitesse, le Belge Alfred Hamerlinck.

5 - 1932, l'année des Xème Jeux Olympiques de Los Angeles, constitue un tournant crucial de votre carrière. A l'époque des Magne et Leducq, les places devaient être chères dans l'équipe française du Tour. Comment avez-vous gagné la vôtre à l'âge de 21 ans et demi ? René Bierre écrit dans son éditorial du Match n° 304 du 5 juillet 1932: «Pour l'équipe française, on a voulu opérer la transfusion du sang. Bien, on a pris les anciens, les chevronnés, les vieilliss sous le maillot et on leur a donné à conduire trois jeunes qui ont de la classe incontestablement et qui brûlent du désir de bien faire, on peut en être persuadé. «Il s'agissait bien évidemment de Georges Speicher, Maurice Archambaud et vous-même, un certain ... Roger Lapébie ! En raison des mauvaises conditions climatiques lors du passage dans les Pyrénées et les

Alpes, ce Tour devait être comparé, non sans raisons, au Tour 1926 de Lucien Buysse, indissociable de l'étape d'apocalypse Bayonne - Luchon. Pouvez-vous nous parler de ces conditions de course particulièrement éprouvantes ?

«En mai 1931, toujours amateur sociétaire du VCL avec mes amis Maurice, Georges et René, je me suis fait connaître du grand public dans le Grand Prix Wolber des jeunes couru dans la région parisienne en six étapes. Avant 1931, cette course courue en un seul jour était réservée aux pros. Je me souviens de l'enlèvement épique opposant Henri Pélissier et Costante Girardengo, remporté par le premier des Campionissimi: j'avais alors 13 ans, c'était en 1921 !

Dans ce Wolber nouvelle formule, je me sentais très à l'aise remportant les deux dernières étapes et terminant 3ème au général derrière Maurice Archambaud et Georges Speicher. J'avais le maillot blanc du VCL frappé de la marque «La Française» et Maurice représentait la marque «Armor», deux filiales «d'Alcyon» chère à Ludovic Feuillet, son directeur sportif, ancien sprinter du début du siècle, qui accueillait dans sa puissante formation les coureurs du VCL les plus en verve.

Ces performances me valurent une sélection dans l'équipe française

composée par Henri Desgrange qui faisait la pluie et le beau temps sur la liste des engagés.»

6 - Pouvez-vous nous dire un mot de la personnalité d'Henri Desgrange, quels étaient vos rapports avec le Patron du Tour ?

«C'était un organisateur hors pair, un meneur d'hommes, dur envers les autres comme envers lui-même. Ancien cycliste, il avait battu le record de France de l'heure à tricycle au vélodrome de Mondésir, dont il fut le directeur à la fin du siècle dernier. Ce vélodrome situé à quelques kilomètres de chez moi, à Bordeaux, n'eut qu'une brève existence et ferma ses portes en 1900.

Au cours des ascensions de cols dans le Tour, il lui arrivait de nous regarder souffrir depuis son Hotchkiss, impassible, sans un mot, peut-être avec une lueur de sadisme dans le regard. Nos rapports courts mais plus se sont gâtés dans le Tour 1937. Charles Pélissier était son «chouchou»: il le jugeait avec une indulgence contraire à son impartialité habituelle ! Cela dit, Henri Desgrange a donné une formidable impulsion au Tour en constituant les équipes nationales en 1930. Le 23 Octobre 1994, j'étais présent à l'inauguration de sa rue à Paris en compagnie de Bernard Thévenet et Bernard Hinault.

TOURNÉE SPORTIVE ET ARTISTIQUE "AU GRAND AIR" Sports 113, Boulevard de la Chapelle, P-95-18



ROGER LAPÉBIE



LUCIEN CHOURY

Coureurs ou Touristes, Sprinters ou routiers les belles spécialités pneumatiques, boyaux ou enveloppes boyaux-essin, adaptés par tout, sont fabriqués par MARCEL BARREAU à Neuilly-sur-Seine (Seine) exigez chez l'agent régional, sa marque "MOUETTE"



J'étais davantage «pistard» que «routier» et j'étais bien sûr impressionné par les «monstres» de l'époque: les sprinters Lucien Richard et Joseph Scherens (venu de la gymnastique, il réalisait parfaitement sauts périlleux avant et arrière). J'admirais les grands «stayers» de l'époque: mon ami Georges Paillard (Champion du Monde en août 1932 à Rome), Charles Lacquehay, pour ne pas tous les citer et, bien entendu, les as de la route.

André Leducq, vainqueur du Tour 1930, n'appréciait pas trop que je vienne le chatouiller dans les esprits des réunions d'après Tour au vélodrome de Lescure à Bordeaux. Il

tillesse, jusqu'à sa disparition récente. Je n'oublie pas Antonin Magne qui venait de gagner le Tour 1931 l'voyez que j'avais du «pain sur la planche» pour «faire mon trou». Fin juin 1932, je me rendais à Nay, chez Victor Fontan rejoindre les deux autres «bleus» de l'équipe, Speicher et Archambaud, ainsi que Marcel Bidot, l'ancien, afin de reconnaître l'Aubisque et le Tourmalet. Victor Fontan tenait un petit garage et gérait une entreprise de cars, il nous reçut très aimablement en compagnie de son épouse et de son petit garçon Francis, qui allait devenir un cardiologue célèbre à Bordeaux où il exerce toujours. J'escaladais l'Aubisque avec mes coéquipiers et le Tourmalet en

dré par mes deux amis du VCL Maurice et Georges, Louis Pégion (le Chevalier des Olives), le Chtimi Albert Barthélémy, l'Arcachonnais d'adoption Julien Moineau et le doyen Marcel Bidot qui courait son quatrième Tour. A l'arrivée à Bordeaux, j'emmenais le sprint victorieux d'André au terme de l'étape marathon Nantes - Bordeaux (400 km !). Les organisateurs ne trouvant sans doute pas l'étape assez longue, nous firent faire un détour de 20 à 30 kilomètres par Langoiran sur une infâme route blanche ! Le lendemain, la journée de repos fut l'occasion d'inviter André Leducq chez mes parents à «la Medoquine» à Talence.

Il est exact que la traversée des Pyrénées et des Alpes fut très éprouvante en raison des mauvaises conditions atmosphériques. Ce fut la débâcle dans l'étape Pau - Luchon courue sous un déluge. Nous fumes transis de froid du début à l'arrivée. Marcel Bidot me prodiguait ses encouragements et je l'abandonnais bientôt à son triste sort en escaladant le Tourmalet sur une route glissante et boueuse. Un moment, apercevant des bergers, je m'arrêtai, ils me donnèrent un sac en guise d'imperméable.

Dans la 10ème étape Cannes - Nice, enlevée par Francesco Camusso, je découvrais le col de Braus et la boucle de Sospel, toute en lacets courts et en virages en épingles à cheveux (des cols aujourd'hui oubliés du Tour, l'affluence estivale aidant !). En surprenant Georges Speicher à Grenoble au sprint, après une escalade à fond dès le départ de Gap du col Bayard, je savourais le grand plaisir de remporter ma première victoire d'étape dans le Tour. L'étape suivante, Grenoble - Aix, donna lieu à un duel entre Leducq et son principal adversaire l'Allemand Kurt Stoepel qui terminera deuxième à Paris. Dans les Alpes, comme dans les Pyrénées, la pluie, le froid, la boue étaient au rendez-vous. Nous avons grimpé le Galibier dans une tourmente de neige et la descente sur une route boueuse et en réparation nous éprouva encore plus. Cette étape permit à Leducq de consolider sa première place et pour ma part, j'étais pleinement satisfait de terminer le Tour à la 23ème place pour ma pre-



ROGER LAPÉBIE  
porté en triomphe après son arrivée victorieuse dans la 35<sup>e</sup> Paris-Roubaix, organisée par «L'Auto». Le champion de France, dont la figure est maculée de poussière, sourit et répond à ses admirateurs. Mais il apprendra bientôt qu'il est disqualifié dans des circonstances que nous commenterons plus loin en détail.  
Photo de Maurice Pignatelli

*Roger Lapébie porté en triomphe après son arrivée victorieuse dans la 35<sup>e</sup> Paris-Roubaix, organisée par «L'Auto». Le champion de France, dont la figure est maculée de poussière, sourit et répond à ses admirateurs. Mais il apprendra bientôt qu'il est disqualifié, dans des circonstances que nous commenterons plus loin en détail.*

venait me brocarder: «Alors Môme arrête un peu ton numéro, tu ne sais pas ce que c'est le Tour, ça se voit, nous on connaît !» En cette année 1932, j'avais mesuré à leur juste valeur les exploits des Belges: l'athlétique Alphonse Scheppers, vainqueur du Circuit du Morbihan, et Romain Gijssels, auteur d'un triplé historique dans les classiques: Tour des Flandres, Paris - Roubaix et Bordeaux - Paris. Alphonse devint mon équipier et ami à «La Française-Diamant» et je suis resté ami avec Jean Aerts que j'aimais beaucoup pour sa classe, son élégance et sa gen-

solitaire. La prise de contact fut plutôt rude mais je parlais gonflé, et j'avais l'honneur de partager la chambre d'André Leducq à l'étape.

C'est vrai, je n'avais que 21 ans et demi, mais je n'ai pas hésité, comme font certains jeunes maintenant, à courir la Grande Boucle. Souvenez-vous que je n'étais pas le plus jeune, l'Allemand Georg Umhenshauer n'avait pas 20 ans et il termina ce Tour. Il remporta ensuite le Grand Tour d'Allemagne en 1939. J'ai le souvenir d'une bonne course d'équipe en faveur de Leducq enca-





Départ à l'entraînement avant Paris-Nice 1933.

De gauche à droite : Cornez, Max Bulla, Dusita, Butaffochi, Jeanneret, Aumerle et Lapébie (photo Laugier)

mière expérience.

Aguerri par ma première participation au Tour, je m'alignais dans Paris - Limoges disputé fin août sur 358 km et remporté par Julien Moineau. Dès le départ donné à trois heures du matin, à la Croix de Berry, une pluie violente s'abattit sur notre maigre peloton de 26 coureurs. J'ai le souvenir d'une course d'usure lancée par Brugère que nous avons rejoint, à quatre, dans les bosses de fin de parcours: Henri Lemoine, le "Piaf" Julien Moineau, l'Allemand Herbert Sieronki, et moi-même. Sieronki ne voulait pas assurer sa part de boulot, je l'ai invité plusieurs fois à mener en vain. Alors nous en sommes venus aux mains sur le bord de la route. Après une bonne «explication», les adversaires étaient loin et nous sommes repartis à peu près réconciliés. J'ai terminé 5ème après 13 heures de selle.

Satisfait de mes premiers contacts avec les pros, j'avais décidé de préparer la nouvelle saison, 1933, sur la Riviera italienne, aux environs du petit port de pêche de Loano, loin des tentations de la Côte d'Azur. C'est ainsi que je fis la connaissance d'un routier amateur italien, Joseph Pistarino dit Tino, qui devint un ami et qui demeure toujours à Saint-Médard-en-Jalles près de Bordeaux. Je fus engagé dans l'équipe «La Française Diamant» (sous marque

«d'Alcyon» au même titre que «Labor Armor» et «Thomann») et je devins l'équipier d'Alphonse Schepers et d'Amédée Fournier, un autre «produit» du VCL. C'était de bonne augure pour la nouvelle année.»



Lapébie un solide routier

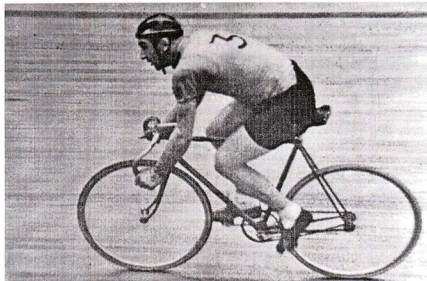
**7 - Roger Lapébie, loin de nous l'idée de vouloir établir une comparaison stérile entre votre génération et la génération actuelle; le mauvais état des routes de ce Tour 32, rendues encore plus difficiles par la pluie, nous amène cepen-**

**dant à vous demander de mettre l'accent sur la question du réseau routier des années 30 et, bien sûr, sur le matériel et notamment sur le changement de vitesses dont c'étaient les débuts.**

«Par rapport aux routes actuelles, de vrais billards, même dans la montagne, la «casse déserte» d'aujourd'hui n'a rien à voir avec la route des années 30. Le réseau de l'époque était certes beaucoup moins roulant, notamment dans les traversées de villes où l'on ne pouvait éviter les pavés et les rails de tramways. Il faut quand même relativiser les choses: les Faber, Lapize, Garrigou ont connu des conditions de courses plus pénibles encore ! Nous crevions assez souvent et il fallait éviter les bas-côtés, calculer la trajectoire. Les bris de roues, voire de cadres étaient plus fréquents que maintenant. Les deux boyaux que nous avions autour des épaules n'étaient pas de trop ! Quant au matériel, un vélo de piste des années 30 n'avait rien à envier à un vélo de piste classique de maintenant. Le cas échéant, nous chaussons des boyaux en soie ultra légers. La différence est plus sensible entre nos vélos de route (à la chasse de fourche très accentuée pour gagner en stabilité) alourdis par les accessoires, et les bijoux de maintenant ! L'évolution du matériel depuis mon entrée chez les pros en 32, jusqu'à la fin de ma carrière en 39 a été assez conséquente surtout en ce qui concerne le changement de vitesses (autorisé dans le Tour de France à partir de 1937, comme vous le savez).

Dans le Tour 32, j'ai connu la roue arrière munie d'un pignon de chaque côté. Il fallait s'arrêter en bas et en haut du col pour tourner la roue et changer ainsi de vitesses. Ensuite, j'ai connu deux pignons de chaque côté pour arriver au dérailleur de 1937... Le changement de braquet du même côté de la roue s'opérait à la main en faisant sauter la chaîne. A la fin des années 30, le matériel s'était amélioré et les dérailleurs «Super Champion» et «Simplex» s'étaient généralisés. Nous courions avec des pédaliers et des jeux de direction «Stronglight» en acier et duralumin. Les moyeux «Torpedo» avaient un





*Roger était aussi un excellent pistard*

excellent rendement ainsi que les jantes en dural «Mephisto». (Je ne fais pas de la pub après 50 ans il y a prescription !) La jante en bois, souple et résistante, fabriquée à Nanterre notamment par Monsieur Pellet, avait été peu à peu supplantée par la jante en dural plus légère. Au début de son utilisation elle présentait l'inconvénient de chauffer au freinage et d'entraîner le décollage du boyau. Il y eut une conséquence tragique dans le Tour 1935, soixante ans avant ce pauvre Fabio Casarelli, l'Espagnol Francisco Cepeda déjanta dans la descente du Galibier et se tua.

Au début de l'année 1933, dans le National, le dérailleur connut ses débuts officiels. Georges Speicher était un précurseur et lui arrivait de nous battre grâce à ce précieux auxiliaire ! Pour en revenir à la course sans dérailleur à laquelle Henri Desgrange et mon ami regretté le journaliste Raymond Huttier étaient très attachés pour des raisons de morale athlétique, il y avait parfois des scènes cocasses. Avant le départ chacun essayait de ruser et de mettre en douce une ou deux dents de plus ou de moins, dans un coin de café à l'abri des regards indiscrets des adversaires. Il fallait déjà préparer la tactique de course !»

**8 - Le Championnat de France Pro de 1933 vous apporte la consécration tant convoitée, à Monthéry devant tous les as: Magne,**

**Leducq, Speicher, Archambaud, Charles Péllissier ! Pistard de formation, vous êtes également un routier complet dont la classe s'exprime aussi bien dans les classiques que dans les courses par étapes. Dès le début de la saison, le palmarès de Roger Lapébie s'étoffe sérieusement...**

«Engagé dans le premier Paris - Nice de l'histoire, organisé par le «Petit Journal» et cher à mon ami Jean Leulliot, je peaufinais ma forme. Mon ami Alphonse Schepers, vainqueur de la première étape de plus de 300 km (Paris - Dijon), fut le vainqueur final de cette course nerveuse qui me plaisait et que je me fixais comme objectif futur.»

**9 - Une autre course, la plus belle des classiques, Paris - Roubaix, allait vous réussir pleinement. Vous avez courue en 1933, vous classant 24ème salué par le commentaire lapidaire de Lucien Avocat dans le «Miroir des Sports» du 18 avril 1933 : «Lapébie, très bon».**

«Cette course athlétique me convenait, je passais bien les pavés, mon adresse de pistard me servait sur les trottoirs cyclables noirs d'escarbilles. Echappé avec Julien Vervaecke, Sylvère Maes (mon futur coriace adversaire du Tour 37) triompha à Roubaix.»

**10 - Ce résultat prometteur, acquis**

**après le mémorable rendez-vous de Monthéry, entraîna quatre victoires retentissantes: le Circuit du Morbihan, Paris - Angers, L'Echo d'Alger et Paris - Saint-Etienne. Parlez-vous de ces classiques aujourd'hui disparues.**

«Début mai j'étais en pleine forme pour affronter une quarantaine de concurrents, dont Léon Tommies, Speicher, Archambaud, Léon Louvet, sur les routes vallonnées du «Circuit du Morbihan» en deux étapes: Lorient - Quimper et Quimper - Lorient. J'ai remporté la première étape, détaché, sous une pluie diluvienne. Nous avons souffert sur des routes en réparation, qui occasionnèrent de nombreuses crevaisons lors de la deuxième étape Quimper - Lorient. A l'arrivée, nous n'étions plus qu'une douzaine. Huit jours après, j'ai enchaîné, encore sous la pluie, en menant à bien une échappée à quatre avec Pastorelli, le régional Le Goff et «Laripette» (Louviot) après avoir rejoint Rigaux, j'ai réglé Raymond Louviot au sprint à l'arrivée de Paris -



R. LAPÉBIE VAINQUEUR DU PARIS-NICE 1937  
par Cycle Miroir, pour l'édition, directeur Super Champion

Angers. Dans l'Echo d'Alger, j'ai commis un «petit crime de lèse majesté» au dépens d'André Godinat, le Champion de France 1932. La course disputée sur de mauvaises routes, comprenait plusieurs étapes. Godinat m'avait demandé de lui emmener le sprint à une arrivée. J'allais trop vite et il ne put me remonter !



Ensuite, je me suis distingué dans le deuxième Grand Prix Wolber des jeunes, comptant cinq étapes et empruntant les cols de Diane et de Moréno près de Clermont-Ferrand... (escaladés encore sous la pluie !) Cette course servait de tremplin pour le TDF. Le leader avait droit au port du maillot tricolore de l'équipe française. Vainqueur au sprint des première et deuxième étapes, Paris - Auxerre et Auxerre - Clermont-Ferrand, j'endossais donc le maillot. Mais je fus contraint d'abandonner sur incident mécanique dans la troisième étape et l'athlétique basque Integaray perdit son maillot dans la dernière étape au profit de Paul Chocque. Quant à moi le championnat de France ne se présentait pas sous les meilleurs auspices. Après mes déboires du Wolber, j'étais un peu découragé.»

### 11 - Ce beau maillot, Roger Lapébie, vous êtes allé le chercher avec la classe et avec «vos tripes»! Passez-moi l'expression.

«Les choses commencèrent mal pour moi, quelques minutes avant le départ, pendant le «cancer» (l'échauffement) mon dérailleur se prit dans les rayons. Or je n'avais que deux vélos, celui-ci et celui du Wolber. C'est donc sur ce deuxième vélo, au braquet unique de 50 x 18, que je fis le départ plutôt rapide. 250 kilomètres et vingt ascensions de la Côte Lapize nous attendaient ! Paul Chocque attaqua, contré par Albert Barthélémy et Charles Pélissier, puis Antonin Magne prit 50 mètres, bientôt rejoint par Charles. Je n'avais rien à perdre et je fonçais pour faire la jonction avec le benjamin des Pélissier, très en verve. Malheureusement pour lui, il creva au treizième tour et fut lâché. Je restais avec Tonin, très régulier, et nous avions trois minutes d'avance. J'avais peur de crever, car je n'avais que deux vélos à ma disposition alors que les autres coureurs en avaient au moins trois. La crevaison arriva et mon vélo de secours se trouvait au poste de ravitaillement des Biscornes de l'autre côté du circuit. Meunier, le mécano, me passa un des vélos de Leducq, un peu bas de selle, également sans dérailleur. Je fis tout le championnat sans change-



Réunion de l'équipe de France avant le Tour 1937 (Roger est à gauche)

ment de vitesses. Le braquet était alors de 47x17 (5,92 mètres), un peu petit pour la fin. A l'avant dernier tour, aux Biscornes, je descendis vivement pour reprendre mon vélo du Wolber et son 47x16 (6,78 mètres). Dans la Côte Lapize, ça tirait un peu, mais j'avais encore des réserves d'énergie. Speicher, Leducq et René Bernard effectuaient un beau retour, nous en étions prévenus. Tonin lança un peu découragé: «Les voilà !» Speicher revint seul à moins de 100 mètres de nous. Je décidais d'attaquer au pied de la dernière ascension de la Côte Lapize, Tonin, éprouvé me dit: «Vas-y Roger, tu es champion de France !» Il me restait un tour et demi à couvrir mais j'avais des ailes. Le maillot tricolore était devant mes yeux. Rempli de joie je ne sentais pas mes jambes lourdes en grim pant l'échelle abrupte du poste de chronométrage pour revêtir le maillot tricolore. Avant le départ, Jean Leulliot m'avait dit: «Tu vas être champion de France et nous accrocherons ton maillot en guise de drapeau sur le toit de l'Auberge du Christ de Saclay», siège du VCL. La promesse fut tenue et les maillots jaune et arc-en-ciel de Georges Speicher rejoignirent le mien la même année au mât de cocagne !»

**12 - Roger Lapébie, vous atteignez la grande notoriété et vous devenez insatiable de victoires. C'est au tour de Paris - Saint-Etienne, pre-**

**mier d'une série de trois victoires consécutives 1933, 1934 et 1935.**

«Cette épreuve en deux étapes Paris - Nevers et Nevers - Saint-Etienne, organisée par le journal «L'Auto» et la Municipalité de Saint-Etienne, capitale du cycle, me plaisait beaucoup parce que rapide et renommée. J'treignais mon maillot tricolore dans une grande épreuve et j'étais en pleine forme. Les Belges Frans Bonduel et Romain Gijssels se mirent en évidence dans la première étape, je m'inclinai au sprint devant Romain à Nevers, mais je remportais définitivement l'épreuve le lendemain, en attaquant après le ravitaillement de Roanne. J'ai encore en mémoire la foule massée devant le stade de Saint-Etienne.»

**13 - En pleine épopée des équipes nationales, Raymond Huttier écrit dans son article de présentation du Tour 1933 (MDS n° 712, 20/06/1933): «Jamais l'équipe de France n'a été aussi belle, aussi pleine, aussi brillante. En principe l'équipe de France est cette année absolument imbattable. « En contemplant «la une» du numéro suivant du MDS (n° 713, 27/06/1933) représentant la photo des huit partants, on ne peut que souscrire à ce jugement d'orfèvre ! La course fut à la hauteur du lot, très relevée et souleva un enthousiasme populaire indescriptible: «L'Auto» tira jus-**



**qu'à huit cent mille exemplaires par jour ! Quelles impressions vous ont laissé ce Tour, cher Roger Lapébie ?**

«Il est exact que depuis la création des équipes nationales en 1930, les Français triomphaient grâce à Leducq en 1930 et 1932 et Tonin en 1931. Avec ces deux chefs de file, qui n'étaient pas leaders au départ (la course décidait), l'équipe comprenait l'officier «Capitaine de route» Charles Pélissier, Léon Le Calvez, mes copains du VCL Georges Speicher, Maurice Archambaud, René Le Grèvés et moi-même. Avec René, nous étions les plus jeunes de la formation. Nous formions une équipe de copains avec nos propres caractères, parfois opposés, et nous nous «tirions parfois la bourre». L'esprit d'équipe prenait le pas sur nos éventuelles dissensions lorsque la course se décaissait. Déférence gardée envers les coureurs belges, mes regrettés amis Jean Aerts, Georges Ronse, Alphonse Schepers, leur équipe était moins homogène, plus divisée que la nôtre.

Le parcours de mon deuxième Tour, dans le sens des aiguilles d'une montre, nous offrait les Alpes avant les Pyrénées et, pour la première fois, nous étions escortés par la maréchaussée, laquelle me valut une mésaventure rocambolesque au cours d'une séance d'entraînement précédant le départ. Dans la vallée du Rhône, après une halte repas avec deux ou trois équipiers, je fus mis en demeure de montrer ma plaque fiscale sur mon vélo (la vignette de l'époque) aux gendarmes dont la voiture m'avait coïncé sur le bas-côté. Devant mes protestations, un gendarme zélé me passa prestement les menottes. Furieux, je l'entraînai et nous roulâmes dans le fossé en nous colletant. Heureusement, l'intervention de Ludovic Feuillet arrangea les choses et nous remit en selle.

Trêve d'anecdotes extra-compétition, à l'inverse du Tour précédent, le Tour 33 fut pénible en raison de la chaleur accablante qui régna pendant toute la course. Les coureurs avaient demandé des départs moins matinaux, ce qui devait leur permettre de

recupérer un peu plus longtemps. Il y avait le revers de la médaille: vingt-trois étapes au lieu de vingt et une et des départs «au pic du soleil» entre 10 heures et midi !

Maurice Archambaud, très affûté remporta la première étape Paris - Lille, un vrai Paris - Roubaix pour un départ de Tour avec ses pavés et l'enjeu du premier maillot jaune ! L'arrivée se jugeait sur la cendrée de l'hippodrome des Flandres. Tout le monde se mit au service du «Nabot». Dès la troisième étape Charles Pélissier chuta et ne repartit pas le lendemain, à la grande déception d'Henri Desgrange dont il était le préféré des pelotons.

A Evian, première journée de repos, il fut convenu dans l'équipe de



1937. Cette année-là, le dérailleur fait officiellement son apparition. Notre photo, Roger Lapébie, en tête du peloton, franchit un passage à niveau.

France de surveiller le Belge Georges Lemaire et l'Italien Learco Guerra, respectivement 3ème et 5ème. C'étaient nos adversaires les plus dangereux. En effet, à Aix-les-Bains, Guerra, vainqueur de la première étape de montagne par les cols des Aravis et de Tamie, se rapprocha à 6 minutes au général.

Le petit grimpeur espagnol Vicente Trueba, dit «La Puce», fit son numéro dans le Galibier à la route le plus souvent étroite et empierrée. Le

col fut franchi entre deux congères de neige, mais c'est Guerra qui récidiva et remporta l'étape.

Je connaissais bien le parcours de la huitième étape Grenoble - Gap pour l'avoir gagnée..., dans l'autre sens, l'année précédente. Comme tous mes copains, à l'exception peut-être de Tonin et Léon Le Calvez qui avaient reconnu le parcours avant le départ du Tour, nous sous-estimions les difficultés de cette étape courte (101 km). Je fus volontaire pour attaquer dès le départ, à midi. La chaleur était torride. Détaché à la sortie de Grenoble, j'attaquais la rude côte de Laffrey avec un gros braquet... qui me laissa littéralement planté ! Cette étape, en apparence anodine avait fait des ravages et Maurice tenait toujours bon.

Hélas le lendemain, l'étape Gap - Digne fut fatale à son maillot jaune, malgré l'aide de toute l'équipe. Maurice résistait bien au mauvais temps mais il était allergique à la forte chaleur (un peu comme Gaul dans les années 50) d'autant plus qu'il avait accumulé de gros efforts depuis le départ du Vésinet. L'ascension du col de Vars fut un véritable calvaire pour lui. André Leducq et moi-même l'avons encouragé et soutenu de notre mieux. Il fallait essayer de contourner l'intransigeance du règlement





*A Nîmes avant le départ de l'étape vers Montpellier (t.d.F. 37) Roger est embrassé par son filleul, le fils de son ami René Galey. L'enfant sera tué sous les bombardements à Lyon durant l'occupation (photo France-Press)*

interdisant toute aide entre équipiers. Au sortir d'un lacet alors que je pouvais Maurice, j'aperçut le président de la fédération Italienne, M. Orlandini portant monocle, qui s'appretait à photographier la scène, à toutes fins utiles. Dans un accès de rage, au passage, j'envoyai tout «valdinguer» dans le ravin d'un coup de coude, le monocle et l'appareil, faisant grâce au bonhomme ! Au sommet, Maurice, vidé, s'affala sur une voiture. Remis en selle par Leducq, il se lança dans la descente avant d'essuyer une nouvelle défaillance dans l'ascension d'Allos. Au sommet, je lui avais tourné la roue, lui évitant ce tracé inutile du changement de braquet pour la descente. Le soir, à l'arrivée à Digne, M. Desgrange m'enjoignit de présenter des excuses à M. Orlandini. Devant mon refus, il me menaçait de pénalisation. A contrecœur, je dus obtempérer. Maurice rétrograda à la 4ème place et Georges Lemaire prit le maillot et le céda de nouveau au «nabot» qui le reprit dans un sursaut d'énergie, son chant du cygne, dans les Boucles de Sospel. Il l'abandonna définitivement à Georges Speicher à Marseille. Pour nous, le plus dangereux adversaire aurait pu être Lemaire, mais il ne fut pas plus soutenu que mon ami Jean Aerts (vainqueur de six étapes, dont une à Bordeaux). Le pauvre Lemaire disparut tragique-

ment accidenté en course deux mois plus tard au championnat de Belgique interclubs.

Les Pyrénées réussirent à Martano (nous le reverrons en 1934) sans inquiéter Speicher qui triompha à Paris, remportant le Tour devant Guerra et Lemaire. Il y avait toujours autant de monde et particulièrement sur le parcours de la dernière étape, je revois les gens juchés sur le toit des tramways à Boulogne-sur-Seine ! Georges Speicher était un athlète racé, un ami qui connut une triste fin dans une maison de retraite, après avoir vécu les fastes d'une existence mondaine de par son union avec une châtelaine normande. »

**14 - Vous étiez Champion de France en titre, le Championnat du Monde 1933 eut lieu à Montlhéry. Le titre suprême, qui valut à Georges Speicher un fantastique doublé, ne vous laisse-t-il pas un goût d'amertume ?**

«Absolument, j'ai toujours regretté ce maillot de champion du Monde que j'aurais tant aimé porter. Aucun Français n'avait réussi à revêtir ce maillot depuis la création du Championnat du Monde en 1927 au Nurburgring (remporté par Alfredo Binda qui était encore au départ en 1933 !)

Vous connaissez l'histoire de ce championnat ; au dernier moment, la veille au soir on chercha Georges Speicher pour remplacer Paul Chocque malade. On le retrouva enfin dans un cinéma de Mémilmontant (où fut exposé son vélo du Tour). Le championnat avait lieu le lundi sur la même distance que la course au titre tricolore : deux cent cinquante kilomètres et vingt fois l'ascension de la Côte Lapize. Je me sentais très costaud, Georges devait nous préparer le terrain sans puis, à Tonin et à moi-même. Dès le troisième tour, j'étais échappé en compagnie de Georges et du Hollandais Van Der Ruit, je courais pour la victoire. Malheureusement une mauvaise chute sur le ciment rendu boueux par les va-et-vient des spectateurs à la suite d'une averse brisa ma pédale, m'enleva le «vernis» du côté gauche et ruina tous mes espoirs. Ce fut la plus grande déception de ma carrière.»

**15- Comment s'est terminée votre saison 1933 ?**

«J'ai couru sur piste, notamment au vélodrome de Bruxelles où j'ai gagné le Critérium International des Routiers. Il y avait tous les témoins : Jean Aerts, Georges Ronse, Sylvère Maes, Binda, Guerra... J'ai gagné l'individuelle de cent kilomètres et j'ai eu la joie d'écouter la Marseillaise ! Quel souvenir émouvant ! »

**16 - Dès 1933, vous décidez de vous soumettre à un régime alimentaire plus rationnel pour un coureur, à une époque où la diététique était embryonnaire, voire inexistante. Vous devenez végétarien. Comment avez-vous pris cette décision ?**

«Je me suis inspiré des athlètes américains, vainqueurs de nombreuses épreuves aux Jeux Olympiques de Los Angeles, grâce à un régime alimentaire végétarien. Henri Touré, ami du boxeur Marcel Thil et son manager Tétard m'ont encouragé à suivre cette voie ainsi que le Professeur Lévy, animateur de colloques de médecine sportive aux Etats-Unis notamment. En course, je me nourris de tartellettes, fruits secs, café et thé. Dans la vie courante, le



poisson et les pâtes remplacèrent vite la viande, ce qui faisait jaser mes compagnons de route adeptes des jus de viande et de beefsteacks ! Je me suis mieux porté. Cette alimentation contribuait à éliminer les toxines

J'ai toujours pensé qu'il fallait des coureurs moyens, auxquels je rends hommage, pour faire les grands coureurs.

Le deuxième Paris - Nice m'a

sur la ligne du vélodrome de Buffalo, coiffant de peu Julou Merviel qui me talonnait et le rapide René Le Grevès.»

## 18 - Et ce fut le mémorable Paris - Roubaix 1934 qui vous ouvrit les portes de la légende des cycles!

«La veille du départ, le 31 Mai 1934, Ludovic Feuillet, patron de l'équipe Alcyon, avait invité à déjeuner, au restaurant «Georges» Porte Maillot à Paris, la trentaine de coureurs défendant sa marque ou ses sous-marques. A la fin du repas, je demandais à Ludovic Feuillet quel serait mon rôle dans ce Paris - Roubaix. Il me répondit: «Tu resteras dans la roue de celui-là» en fixant du bras Gaston Reby. Il ne fallait pas me le dire deux fois. Il me semble qu'il avait dit la même chose à René Le Grevès.

A l'époque, le départ de Paris - Roubaix était donné à Argenteuil et non à Compiègne comme aujourd'hui. Cette épreuve comportait trois points forts: le ravitaillement d'Amiens, la côte de Doullens et l'entrée dans les premiers goulets du côté d'Arras.

Il ne fallait surtout pas rater le ravitaillement d'Amiens, d'autant moins que la musette était lourde. Nous glissions alors les provisions dans les poches du maillot. Ma musette contenait deux bidons de café ou de thé, des tartellettes, des gâteaux de riz, des pruneaux, deux bananes, deux paquets de dix morceaux de sucre...

L'escalade de la côte de Doullens était un exercice périlleux. En général, la première bordure se formait au sommet. Ce fut le cas et le vent debout de Nord-Ouest joua cette année-là un rôle primordial du départ à l'arrivée de la course.

Après Amiens Notterman et Vervaecke s'enfuirent mais Reby, Demuyser, Le Grevès et moi-même sommes vite allés les récupérer.

J'étais en tête à la sortie de la côte avec Reby et Le Grevès. Un vent debout violent balayait toujours



*BUFFALO. - L'équipe française du Tour de France présentée au cours du gala de la presse sportive. On reconnaît de gauche à droite : debout, Antonin Magne, Georges Speicher, Charles Pélissier, Léon Le Calvez; assis, André Leducq, Roger Lapébie, Maurice Archambaud et René Le Grevès*

plus facilement, je n'avais plus de furoncles, et surtout, j'avais amélioré mon rendement dans les cols. De toute ma vie, je n'ai jamais dérogé à cette règle. Une bonne sole accompagnée de légumes constitue mon repas préféré.»

**17 - Au milieu des sombres nuages annonciateurs de la deuxième apocalypse du siècle, malgré le message incompris de 14/18, la der des ders, vous, les coureurs cyclistes, héros des temps modernes, vous étiez le soleil qui apportiez le rêve, la joie de vivre, l'enthousiasme à un peuple voué à un sombre avenir. Soixante ans après, dans les chaumières des coins de France les plus reculés, les anciens se souviennent... En cette année 1934, Roger Lapébie, vous attaquiez une saison «fracassante» propulsant votre maillot tricolore, le premier sur la ligne... du «National», de Paris - Roubaix, de Paris - Vichy !**

«En 1934, il y avait 300 coureurs pros en France. Vous avez raison de dire «les coureurs cyclistes».

valu deux victoires au sprint (2ème et 5ème étapes) au parc de la Tête d'Or à Lyon devant Gaston Reby et à Nice devant Archambaud en dépit de la seconde place au général, battu par le «Bouledogue des Flandres», Gaston Reby, un garçon rude, bon rouleur, plutôt renfermé. Une mésentente avec Archambaud m'avait sans doute coûté la victoire, mais qu'importe, la forme était là !

Huit jours avant Paris - Roubaix, je peaufinais ma condition physique en remportant le national au terme d'une sévère lutte dans la Vallée de Chevreuse. L'allure très vive fut donnée dès le départ au barrage de Pierrefitte. Les nombreuses côtes, Saint Rémy de Chevreuse, Chateaufort entre autres, décimèrent le peloton. La dernière, la côte de l'Homme Mort, fut fatale à de nombreux coureurs et nous nous retrouvâmes une poignée à l'arrivée. J'avais un peu peur des gars de chez Francis Pélissier, supérieurs en nombre. Jean Noret et Julien Merviel surtout. Je m'étais beaucoup dépensé pendant toute la course, et dans un sursaut d'énergie, je jetai mon vélo



la plaine en direction d'Arras. Le peloton éclata en cinq voire six bordures.

L'entrée des pavés, des goullets, fut un véritable «Sauve-qui-peut» «! Nos vélos avaient été plombés au départ de Paris, mais nous pouvions être dépannés à partir d'Arras, je me délestais de tout, je jetai ma pompe et mes deux boyaux.

En arrivant à Arras, j'avais négocié le troisième obstacle en tête, entraînant dans ma roue Rebray Wauters et Le Grèvés. Nous fîmes rapidement le tour.

Deux Français contre deux Belges, c'était pour le moins intéressant. Avec ma formation de pistard, j'étais à l'aise dans l'art de passer d'un trottoir cyclable à l'autre, de me faufiler sur les sentes. Je connaissais bien mes adversaires, et en particulier la valeur intrinsèque de Rebray qui venait de remporter Paris - Nice et Le Tour des Flandres, c'était un excellent rouleur mais qui «téléphonait» un peu ses démarrages. Les autres étaient de «bons ouvriers de la pédale»

De côté de Lesquin, Le Grèvés cassa son guidon. Nous n'étions plus que trois: Wauters, Rebray et moi que le public encourageait en reconnaissant mon maillot de champion de France.

Hélas ! A dix kilomètres de l'arrivée, je crevais à l'arrière et pédalais à plat. Je me retournais, mais je n'aperçut aucune voiture suiveuse. Jean Leulliot qui suivait la course en moto me cria: «Elles se sont embouties dans les premiers boyaux». La rage au cœur, au bout de deux cents mètres, j'aperçut un vélo de dame dans un fossé, je l'enfourchai sans hésiter et je pédalais au maximum de mes forces. A sept kilomètres de Roubaix, j'aperçut le panneau «Hem» et à proximité je vis un vélo demi-course qui fit bien mon affaire. Sur cette deuxième monture empruntée, aux larges sections de roue mais à peu près à ma taille, je fonçai et donnai «tout ce que j'avais dans le ventre». J'aperçus soudain mes deux lascars à cent mètres devant moi. Le

vent assez fort soufflait sur la droite et Rebray roulait à gauche pour ne pas abriter Wauters. Je passais à droite, en force, à l'abri du vent. Nous étions à un petit kilomètre de l'arrivée qui se jugeait avenue des Villas. Les deux Belges furent surpris: 800, 400, 200 mètres, je gagnai Paris - Roubaix ! A ma descente de vélo, je fus assailli par une foule de supporters. Ils me portèrent en triomphe sur leurs épaules. Mais bientôt le vent tourna: devant le juge à l'arrivée, Francis Pélissier, directeur sportif de l'équipe «La Perle» brandit mon vélo «Il n'est pas plombé !» Une courte délibération eût lieu: «Il est déclassé !» conclut le juge et Rebray fut déclaré vainqueur.

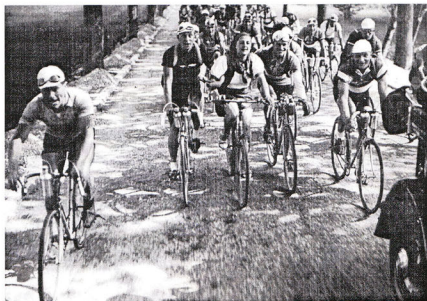
Malgré ce fâcheux épilogue, je considère toujours que j'ai gagné ce Paris - Roubaix 1934 à la loyale.»

**19 - Ce règlement aussi inique que stupide avait dû soulever en vous un sentiment de révolte et... une**

trionphe pour être mis hors course quelques minutes après, ça fait mal. J'ai réagi en enlevant Paris - Saint-Etienne, surtout en «épinglant» deux favoris logiques, mes aînés Charles Pélissier et Antonin Magne.

Après le «ravito» de Cosnesur-Loire, qui avait lieu devant l'hôtel de Ville je crois, nous étions une vingtaine au pied de la côte de Pougues-les-Eaux, à vingt kilomètres de l'arrivée. Tonin et Charlot se dégagèrent. Sûr de ma force, j'avais mis grand au pied de la côte en prévision de la descente et de l'arrivée, grimpant en force je rejoignis mes deux lascars étonnés, croyez-moi. Ils «firent la gueule» en me voyant rappliquer ! Au sprint, je battis Charles Pélissier sans rémission, émoussé par la distance et je conservai la première place le lendemain sur les routes de Saint-Etienne.»

**20 - Au lendemain du sixième Paris - Vichy, Raymond Huttier inti-**



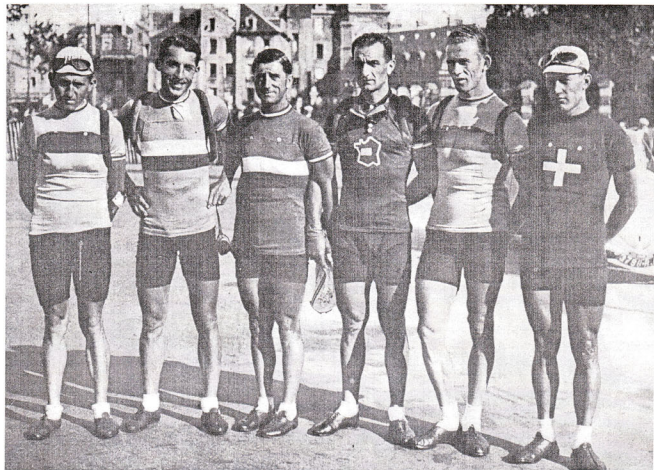
Les à-côtés agréables du Tour de France : de gauche à droite Jean Aerts, Tanneveau, une jolie fille du coin, Speicher et Lapébie (the New York Times)

ardente soif de revanche. Quelque peu étanchée lors de votre deuxième victoire de Paris - Saint-Etienne, au mois de mai et qui fit écrire à Félix Lévitant dans «Match»: «On reste confondu devant l'aisance du champion de France»

«Oui bien sûr, être porté en

tule son article paru dans le n° 768 du «Miroir des Sports» du 12/6/34: «Lapébie vainqueur de Paris - Vichy doit-il être considéré comme le favori du TDF ?» (Je réponds Oui... 61 ans après !) Et Huttier d'écrire: «Roger Lapébie est le super champion de l'heure présente, un des plus grands athlètes du cyclisme que l'on ait jamais vu.»





*Les premiers du Tour. De gauche à droite : Vissers (6e), Marcaillou (5e), Camusso (4e), Lapébie (1er), Vicini (2e), Amberg (3e).*

«C'était aller un peu vite en besogne ! Il est vrai que j'étais en excellente forme. J'avais atteint ma pleine maturité athlétique à 23 ans, et j'étais heureux d'en découdre avec le maillot tricolore sur les épaules. Rétrospectivement parlant, j'étais plus costaud en 1934 qu'en 1937 !

Dès le départ de Paris - Vichy, le vélocariste Morand nous mit «les bâtons dans les roues» sur son vélo horizontal. Roulant à 50 km/h sur le plat, il devait disparaître peu après Fontainebleau. Speicher et Benoît Faure mirent le feu aux poudres. Quant à moi, j'entraî en action du côté de Pouilly avec René Le Grevès et Raymond Louviot. Echappés durant 180 km, nous avions perdu René sur crevaisin à Moulins. Nous avons souffert dans les dernières bosses notamment celle de Bost à dix kilomètres de Vichy où je battis mon infortuné compagnon de route sur le beau vélodrome Louis Darragon

construit amoureusement par les maçons de la région et qui présentait un revêtement antidérapant.

En cours de route, sous la chaleur, «Laripette» réclama des fraises au vin rouge que son Directeur Sportif s'empressa d'aller chercher au restaurant le plus proche ! Nous avions mis moins de 10 heures pour couvrir les 350 bornes !»

**21 - A Montlhéry, vous cédez votre maillot de champion de France à Raymond Louviot, néophyte dans l'équipe de France du Tour 1934 ainsi que René Vietto, vainqueur du Wolber et benjamin de l'équipe à 20 ans. Cette équipe soudée, homogène, brillante sur le papier le fut aussi sur le terrain comme en témoigne ce Tour d'anthologie.**

«Mon ami regretté Raymond Louviot était un coureur résistant, courageux, rapide aux arrivées. J'ai

souvent eu l'occasion d'apprécier sa collaboration en tirant de bons bouts de route avec lui en échappées. Avec «Laripette», le maillot tricolore était sur de solides épaules. J'attendais le départ du Tour à Neuilly où j'habitais avec ma mère et mon frère Guy, chez mon oncle au bord de la Seine. Je me reposais, arrêt complet, absolu. J'avais même refusé deux contrats pour ne pas partir fatigué comme en 33. Au championnat de France, dès que j'avais senti que je coinçais, je me mis au repos jusqu'au départ du Tour. J'envisageais l'avenir avec confiance, j'avais fait des progrès sensibles comme grimpeur et j'espérais bénéficier de quelques bonifications au sprint et sincèrement, je pensais que j'avais une petite chance de gagner ce Tour.»

**22 - Raflant 19 étapes sur 23, dont 5 à l'actif de Roger Lapébie, l'équipe de France écrase le Tour 34, ce qui ne veut pas dire qu'An-**



tonin Magne remporta sa deuxième victoire facilement. Deux faits marquants retiennent l'attention des exégètes: le formidable élan d'enthousiasme populaire et la percée de René Vietto, grimpeur hors pair, dont l'esprit d'équipe confine à l'abnégation aux yeux de l'opinion. Il ne faudrait pas oublier pour autant le rôle de Roger Lapébie, sa troisième place au général devançant l'individuel belge bourré de talent Félicien Vervaecke et René Vietto !  
**Qu'en pensez-vous ?**

«Nous étions toujours huit dans l'équipe: Antonin Magne, Georges Speicher, Maurice Archambaud, le «Grand» Charles Pélissier, René Le Grevès, les deux nouveaux Raymond Louviot (champion de France), René Vietto (récent vainqueur du Wolber) et moi-même. Il est exact que le Tour partait dans la fièvre populaire. J'ai le souvenir de la foule massée devant le siège de «L'Auto», Faubourg Montmartre, où nous étions présents dès 6 heures du matin. Par souci d'équité et de novation, Henri Desgrange prenait en charge les individuels réduits à vingt pour des raisons budgétaires. Je les revois encore avec leurs maillots uniformisés couleur gris-fer et une bande transversale sur la poitrine: jaune pour les belges, verte pour les Italiens et rouge pour les Français.

A 8 heures, après l'appel du responsable à la voix tonitrue, Lucien Cazalis, les soixante coureurs étaient lancés en cortège dans les rues de Paris. Quel monde sur les Grands Boulevards, les Champs Elysées et l'avenue de la Grande Armée jusqu'au départ réel au Vésinet !

Le coureur automobile Louis Chiron avait donné le départ (j'ai toujours eu un faible pour la compétition automobile) en présence du fantaisiste Biscot. Il faisait très chaud et cette première étape Paris - Lille était toujours aussi rapide. Les Belges, surtout le petit Romain Maes, vainqueur l'année suivante, s'étaient bien comportés. Pour ma part, j'avais dû produire un gros effort pour pallier un bris de manivelle et rejoindre les costauds. Speicher gagna sur la cendrée

de l'hippodrome des Flandres à Lille.

Dès la deuxième étape, Tonin, bien placé dans une échappée de onze hommes revêtit le maillot jaune frappé du crabe arcachonnais. Il nous appartenait désormais de tout mettre en oeuvre pour ramener ce maillot jaune à Paris.

René Le Grevès, vainqueur à Charleville, m'avait tracé la voie. A Metz, je gagnai au sprint devant Romain Maes et Raymond Louviot. Le jour suivant, je récidivai dans l'étape du Ballon d'Alsace au sommet duquel Vietto et Ezquerria firent leur premier numéro de haute voltige. Je passai le sommet en compagnie de Sylvere Maes, devançant Antonin Magne et l'Allemand Ludwig Geyer (excellent routier) et Giuseppe Martano, très à l'aise. A 200 mètres du vélodrome, Félicien Vervaecke avait 50 mètres d'avance, nous l'avons rejoint à l'entrée du stade où je devançais Morelli, Ezquerria et Vietto.



**Roger Lapébie**  
 le «Gentleman» de Bordeaux

A Metz, Georges Briquet m'avait demandé au micro de la TSF: «Roger Lapébie, gagnerez-vous d'autres étapes ?» Je lui répondis: «Oui, si je suis à l'arrivée !»

J'étais rassuré sur ma condition. Je me sentais bien mieux que l'an passé. Après ce premier sprint victorieux, la cadence était bonne. Malgré notre euphorie, la malchance

nous enleva Charles Pélissier, distancé dès la première étape, l'abandonna à Evian et Maurice Archambaud, qui se brisa une clavicle dans l'étape Belfort - Evian, fut lui aussi contraint à l'abandon. La journée de repos d'Evian n'engendra pas la mélancolie. Toute l'équipe avait posé pour le photographe en compagnie de l'accordéoniste Fredo Gardoni (lequel, pour l'occasion, m'avait prêté son accordéon) et de son chanteur Jean Cyrano. Mais revenons à la course !

Le danger venait de Martano, un rude grimpeur très dur au mal, qui talonnait Magne au général à Aix et qui gagna l'étape Grenoble - Gap.

René Vietto m'impressionnait beaucoup en montagne. Je le considère toujours comme le plus grand grimpeur de sa génération. Ramassé sur son vélo, ombrageux, peu bavard pour un méridional, il m'avait à la bonne et je me souviens lui avoir demandé à boire; sans un mot, il me tendit son bidon d'un geste rapide et ostensible. Parfois, nous formions un rideau à l'approche d'un col pour l'inciter à temporiser un peu. Dès qu'il trouvait la faille, il s'envolait littéralement avec son 47x 21 (4,29 m) dans le Galibier ou son 47x18 (5,59 m) Vars et Allos; et il était déjàouché à notre arrivée !

C'est vrai que René, débutant dans le Tour et qui me demandait parfois des conseils, avait commencé son festival dans les Alpes. Les journalistes découvrirent celui qui allait devenir «Le Roi René» et ils lui promettaient déjà une victoire dans le Tour !

Vainqueur à Grenoble, deuxième au Galibier derrière Federico Ezquerria, René triompha à Digne (Gap - Digne) après avoir fait cavalier seul dans Vars et Allos !

Au cours de l'étape Digne - Nice, l'ascension du Col de Braus comportant des passages à 15 % nous avait éprouvés. Martano attaqua dans les boucles de Sospel, marqué par Vietto. Sous la pluie, j'avais pris une part active à la victoire, imité par Vervaecke, pour sauver le maillot



jaune. Antonin termina l'étape Nice - Cannes très éprouvé et perdit 3 minutes, l'italien se rapprocha à 7 minutes au général.

Jean Routier, journaliste du «Miroir des Sports», invité par Henri Desgrange à Beauvallon dans sa propriété, avait entendu le Patron déclarer qu'il croyait en la victoire finale de Martano ! L'Italien était un client d'autant plus redoutable que, pour la première fois, des bonifications étaient accordées aux grimpeurs aux sommets des cols.

René Vietto remporta l'étape Nice - Cannes et fut fêté comme un dieu dans son fief. L'étape Cannes - Marseille, en apparence anodine, faillit coûter cher à Magne, victime de deux crevaisons. La première fois j'aidai René Le Grevès à dépanner Tonin et je lui offris ma roue arrière lors de la seconde crevasion.

La course d'équipe ne m'empêcha pas d'enlever le sprint final sur le magnifique boulevard Michelet devançant l'Allemand Kurt Stoepel (second du Tour en 32). J'allais récidiver deux fois. L'étape Montpellier - Perpignan était sur le point de se terminer par un sprint massif quand Henri Desgrange nous fit courir un tour sur le vélodrome contre la montre à la grande joie des spectateurs ravis d'assister aux prolongations. Mon frère Guy m'équipa d'une roue arrière chaussée d'un boyau de 270 g. Je réalisai le meilleur temps sur le tour de 250 mètres et je gagnai l'étape.

Comme la presse a longtemps épilogué sur le «sacrifice» de Vietto au cours de l'étape suivante Perpignan - Ax-les-Thermes, je dirai simplement que la malchance a frappé René certes, mais toute l'équipe a joué le jeu. En réalité, de suite après la chute de Tonin dans la descente du Puymorens, la roue de René, dotée d'un axe de 9 ne pouvait s'engager dans les pattes de fourches de la machine de notre leader (axe de 8). Je dois à la vérité de dire que c'est avec la roue de Speicher que Tonin repartit. Quant à moi, je n'avais pas droit à l'erreur, je fonçais pour rattraper Martano et Cazzulani aux portes

d'Ax, les battant sans problème au sprint et privant ainsi l'italien de la minute et trente secondes de bonification réservée au premier de l'étape au sprint. Tonin ne perdit que 45 secondes et René Vietto fut relégué en cinquième position.

Le lendemain, nouveau coup dur pour Antonin dans la descente de Portet d'Aspet dans l'étape Ax-les-Thermes - Luchon. Sa roue avait buté dans un «nid de poule» et sa chaîne avait sauté sous l'effet du choc, la roue se vrilla. Prévenu à l'avant de l'incident par un motocycliste, Vietto revint en sens inverse et offrit sa roue à Tonin. Je reconnais la malchance de René, malchance qui fait hélas partie de la course.

Dans l'ascension du col des Ares, j'ai attendu Tonin, nous avions 52 secondes de retard sur son rival italien Martano. J'ai grimpé le col à fond, je me suis mis à plat ventre entraînant Antonin dans mon sillage, tout en lui donnant des canettes à boire. Mètre après mètre, nous avons repris du terrain sur le peloton de Martano avant de le rejoindre dans la descente. Jean Leulliot me félicita en écrivant: «Un travail d'artiste».

L'italien s'effondra dans Luchon - Tarbes favorable à Tonin qui fit une grande étape.

René Vietto vainquit à Pau, remportant le prix du meilleur grimpeur et devenant l'enfant chéri des foules ! A mon avis, René avait trop perdu de temps au début du Tour et, tout en lui rendant hommage, eu égard à ses extraordinaires dons de grimpeur, je ne l'ai jamais considéré comme un vainqueur potentiel du Tour.

En fin de Tour, je fis la connaissance de l'innovation d'Henri Desgrange: le contre la montre sur la Roche-sur-Yon - Nantes (80 km). La fillette de Lucien Cazalis, adjoint du Patron, tirait au sort dans la casquette de Biscot, le nom des coureurs pour l'ordre des départs. L'individuel belge Sylvère Maes, vainqueur de la dernière étape de ce Tour mémorable, n'allait pas tarder à se dresser sur ma route !»

**23 - Vous étiez en excellente condition au championnat du Monde organisé à Leipzig par l'Allemagne, un après l'avènement du Nazisme. Hélas, la malchance vous guettait encore dans une course qui constitue un regret de votre carrière comme en témoigne le journaliste Jean de Las Coumettes: «Roger Lapébie participant au sprint final, la face des choses eut pu être changée.»**

«Mes trois sélections pour le championnat du Monde ont correspondu à autant d'accidents.

A Monthléry, l'année du sacre de Speicher, je fus donc victime d'une chute alors que je me trouvais dans le groupe de tête.

A Leipzig, en 1934, le parcours ultra plat empruntait les allées boisées du Parc de Scheinbenholz et un boulevard de la ville sur un circuit de 10 km. C'était impressionnant de voir les drapeaux à croix gammée fleurir un peu partout et d'entendre la musique militaire à longueur de journée. Le service d'ordre se composait de plusieurs milliers de chemises brunes! Au 18ème tour, en changeant de boyau sur crevasion pour la deuxième fois, j'ai éclaté en gonflant, alors que je filai facilement le train imposé par le futur vainqueur, le colosse belge de vingt ans Karel Kaers; j'abandonnai, la mort dans l'âme.

Enfin, à Copenhague en 1937, un énorme abcès derrière le mollet se déclara dans l'avion alors que nous volions vers la capitale danoise.»

**24 - Peut-être moins dense que les années précédentes, mais fort significative, la saison 1935 illustre à merveille votre classe très éclectique. Vous gagnez pour la troisième fois consécutive Paris - Saint-Etienne, vous vous illustrez dans le Tour au titre d'individuel avant d'abandonner dans l'étape Cannes - Marseille sur blessure, et enfin, vous triomphez magistralement aux Six Jours de Paris pour routiers associé à Maurice Archambaud.**



«Au mois de mai je suis passé près de la victoire à l'arrivée de Paris - Tours qui, à l'époque, se courait au printemps. En dehors de la presse écrite, deux stations de radio assuraient la retransmission de la course: l'antenne de la Tour Eiffel et le Poste Parisien dont les radioreporters étaient Georges Briquet et Raymond Huttier.

Le journal «L'Auto» était bien représenté: Henri Desgrange et le rédacteur en chef Jacques Goddet, directeur de la course, suivaient Paris - Tours en Hispano-Suiza. Nous étions une vingtaine de coureurs à l'entrée du vélodrome de Grammont à Tours où Vietto lança le sprint suivi par Hardiquet et Le Grevès. J'étais bien placé mais, ma roue arrière à plat, je «talonnais», j'ai essayé de m'infiltrer à la corde mais René m'a fermé la porte, je fus battu d'une roue par mon ami René Le Grevès.

J'ai gagné mon troisième Paris - Saint-Etienne encore aux dépens de Charles Pélissier, second comme en 1934. L'arrivée à Saint-Etienne fut plutôt houleuse: en entrant dans le tunnel d'accès au vélodrome, j'entendis derrière moi Charlot crier au Belge Jules Lowie de me tasser (ce qui valut à ce dernier un beau direct à la face dès ma descente de vélo). J'ai vu en un éclair l'ombre de leur directeur sportif Pierrard qui allait me frapper avec un boyau. D'un coup de pied celui-là fut étendu pour le compte lui aussi !

L'injustice me révoltait et il fallait se faire respecter le cas échéant, d'où mon surnom de «Jojo les gros bras!» La même semaine, mon frère Guy, âgé de 18 ans et demi enlevait le Grand Prix d'Europe aux Tuileries sur 100 km.

Pour le Tour, Henri Desgrange avait sélectionné deux nouveaux dans l'équipe française: Julou Merviel et René Debienne. Je me retrouvais individuel ainsi que Jean Fontenay, Julien Moineau et... Charles Pélissier!

L'originalité de ce Tour consistait à puiser dans les individuels afin de remplacer les nationaux défaillants. J'avais lancé une boutade à

Jean Rourier dans le Miroir des Sports: «Voyez, je suis un jeune débutant qu'on a bien voulu essayer dans le Tour de France, si j'avais la chance de faire quelques bonnes petites choses, ça me ferait connaître ou parlerait un petit peu de moi. Je serais lancé quoi !»

Le Patron avait étoffé l'effectif en incorporant dans le Tour une trentaine de touristes routiers ce qui faisait un peloton d'une centaine de coureurs.



Roger au départ de l'ultime étape du Tour de France 1937

Les deux premières étapes furent très difficiles comme chaque année, le petit Belge Romain Maes prit le maillot jaune au cours d'une échappée solitaire de la première étape Paris - Lille et il le garda jusqu'à Paris. Il mérita sa victoire, Romain c'était un rude «flahute». Je perdis 6 minutes sur le parcours Paris - Lille, Vietto accusa un retard de 20 minutes.

Le lendemain, sur la route de

Charleville, j'attaquai sur les pavés de la route de Valenciennes, suivi par le colosse allemand Hodey, Julien Vervaecke et le touriste routier parisien Renoncé (au nom prédestiné) ... Nous fumes stoppés tous les quatre par des crevaisons successives. De dépit, je me rappelle avoir jeté mon vélo contre un talus! La poisse s'acharna d'abord sous la forme de deux autres crevaisons. Enfin je chutai sérieusement, cassant mon cadre et me blessant au genou gauche ! J'étais au bord de l'abandon, mais je

m'accrochais. Mon ami Jean Aerts vainquit à Belfort. L'étape Belfort - Evian nous attendait avant le repos dans la cité thermale. Au programme, le départ de nuit à 4h30 à la lueur des torches vers Genève, terme de la première demi-étape pour terminer par un contre la montre de 60 km Genève - Evian !

Levés dès 2h30, le déjeuner était prévu à 3h00. Je vous assure que la journée avait été bien remplie



! Antonin Magne, rival sérieux de Romain Maes, abandonna sur chute dans l'étape Aix - Grenoble avant les cols.

Des avalanches avaient dévasté la région de Valloire quelque temps avant notre passage. Nous n'étions pas renseignés sur l'état des routes comme de nos jours. Nous avons grimpé le Galibier au milieu d'éboullis, dans la caillasse, sur des cailloux pilés, mettant parfois pied à terre au milieu des voitures embouteillées, leurs occupants dégageant la route de gros blocs de pierres.

A Nice, je terminai second au sprint derrière J. Aerts. Je devais abandonner dans l'étape Cannes - Marseille, dramatique pour Julou Merviel qui percuta un camion de bois à l'arrêt, à La Londe des Maures, alors qu'il était nettement détaché. Quelque temps plus tard, Julou devait épouser une admiratrice qui lui avait rendu visite à l'hôpital et non l'infirmière qui l'avait soigné comme la presse l'avait déclaré.

J'ai abandonné, non pas à cause de ma blessure, mais afin d'obliger Charles Pélissier à prendre la place de Julou dans l'équipe Française, les deux autres individus français ayant déjà abandonné. Je n'avais aucune envie de me retrouver dans l'équipe de France et Charles non plus. Nous préférons les gains promis au premier individuel. J'abandonnai donc, et Charles Pélissier termina quand même premier des individuels.

Le 15 août, j'ai couru Marseille - Lyon, une classique de 350 km. Il me fallait lutter contre le mistral et... les deux Lyonnais Aldo Bertocco et G. Cassin qui m'avaient pris «en tenaille». Je me suis classé troisième, un résultat de bon augure après mes déconvenues du Tour.»

**25 - Au mois de novembre, vous retrouvez Charles Pélissier sur votre route en l'occurrence sur le bois d'érable du célèbre Vél d'Hiv à l'occasion des Six Jours de Paris pour routiers. Quelles réflexions Charlott vous inspire-t-il ? Quel souvenir avez-vous gardé de**

**cette épreuve fertile en rebondissements. Pouvez-vous nous confier votre sentiment sur les Six Jours dits «Modernes».**

«Charles Pélissier coureur racé et très élégant était aussi accrocheur et conscient de son nom prestigieux. Très rapide, maîtrisant bien les ficelles du métier, il était difficile à battre. A l'inverse de ses frères aînés, Henri et Francis, souvent en mauvais termes avec Henri Desgrange, Charles était incontestablement son préféré. Le créateur du Tour aurait été comblé par une victoire du benjamin de la famille dans son épreuve reine! C'était oublier le grand gabarit de Charlott, en délicatesse avec la montagne !

En cette année 1935, je le retrouvais le jour de la Toussaint au Vél d'Hiv où il enleva l'individuelle de 100 km. Je m'intercalai entre lui et son équipier des Six Jours, Antonin Magne. Au cours de cette réunion, mon frère Guy s'était illustré au sein de la fameuse équipe des Olympiens du VCL avec Le Nizerhy, Goujon, Charpentier, en poursuite battant aisément les jeunes italiens de l'A.S. Rome.

Le Mardi 5 novembre, à 23 heures, fut donné le départ des Six Jours pour routiers. Henri Desgrange trouvait que les pistards spécialistes des Six Jours avaient des prétentions financières exagérées. Il décida qu'ils ne feraient pas la loi à Paris et organisa les Six Jours pour routiers en novembre ce qui nous gênaient moins qu'en avril. Les spectateurs ne furent pas déçus ! Nous étions 15 équipes dont deux françaises: la «A» composée de Magne - Pélissier, Le Grévé - Ferdinand Le Drogo, Julien Moineau et André Rigaux ; la «B» composée de Speicher - Leducc, Vietto - Alvaro Georgetti, Archambaud et moi-même. Les étrangers étaient bien représentés: Guerra - Olmo, Camusso - Morelli pour les Italiens; Sylvere et Romain Maes pour les Belges; Thierbach et Umbenhauer pour les Allemands entre autres.

Dès le premier jour, ce fut la bagarre, à 18 heures, nous avons engagé une chasse qui s'est prolongée trois heures devant 300 specta-

teurs ! L'idole, c'était Charles Pélissier associé à Magne. Le public, aux passions exacerbées par les tensions politiques, les dressa contre les Italiens Guerra et Battesini, de bien braves garçons au demeurant.

Relégués à 10 km en raison de ce marquage étroit, les deux équipes ont dû produire un rude effort pour revenir. Nous pensions, Maurice et moi, que l'on faisait la part un peu trop belle au «chouchou» Pélissier. Nous avons attaqué en routiers le dernier jour. Nous nous étions sustentés en douce à 11 heures et nous avons débouché à 19 heures, à l'heure où le public commençait à affluer. Nous avons fait monter des boyaux moins légers et plus résistants sur nos roues. L'effet de surprise jouant à plein, nous avons bombardé jusqu'au coup de pistolet final, reléguant Guerra - Olmo à trois tours, les deux Maes à 4 tours et l'équipe adulée Pélissier - Magne à 5 tours ! Avant notre attaque, leur victoire ne faisait plus l'ombre d'un doute: les tables étaient dressées en prévision de la réception d'usage en l'honneur des deux «Parisiens» considérés comme vainqueurs virtuels.

Nous avions couvert 3301 km en 144 heures ! J'insiste sur la signification mathématique des 144 heures. Interdiction nous était faite de quitter le vélodrome, nous devions nous reposer tant bien que mal dans les «cagnas» trois à quatre heures par 24 heures et il fallait inlassablement tourner, même à faible allure. Le matin, il nous arrivait de nous laisser glisser sur la piste, ivres de sommeil; calmement mais avec fermeté, nous avions droit aux réprimandes des commissaires. «Allons jeune homme, en selle!». L'air empesté de fumée de cigarettes nous faisait moucher de la sueur ! Mais quelle ambiance folle à jamais révolue, hélas ! Des mordus dormaient sur les bancs et occupaient la même place chaque année !

Les ans ont galvaudé le terme de Six Jours. Parlons plutôt de soirées cyclistes ou d'omniums. Les coureurs d'aujourd'hui n'y sont pour rien, mais que diriez-vous d'un Paris - Roubaix sans pavés, ou d'un Bor-



deux - Paris commençant à Orléans? C'est un signe des temps sportifs que je réprovoque catégoriquement.

Quelques jours après notre victoire inattendue, l'équipe Choury-Fabre remporta l'américaine de 50 km du match des routiers (mal remis de leur fatigue) contre les pistards qui sortirent vainqueurs. Le pistard Emile Ignat, qui participait à la réunion, fut un de mes équipiers préférés en américaine. L'équipe du VCL, avec mon frère Guy, participa à la réunion chez les amateurs en préparation des Jeux Olympiques de 1936. En ré-

Peu de temps avant sa mort en 1989, il me rappela par lettre mes impressions à l'arrivée de l'étape Gap - Grenoble 1932 ! « Dans la descente de Laffrey, mon cadre vibra comme les cordes d'une guitare. »

J'ai toujours eu d'excellents rapports avec Gaston Bénac, Albert Baker d'Isy, Jean de Las Coumettes, Jean Routier, Georges Briquet et Félix Léviton, le rédacteur en chef de « Match », tous les grands de l'époque. Actuellement, j'apprécie beaucoup, en Belgique, André Losfeld. »



L'équipe de France un bloc uni (Lapébie à droite)

sumé, ces Six Jours de Paris constituent l'un des meilleurs souvenirs de ma carrière. »

**26 - Raymond Huttier, célèbre journaliste du Miroir des Sports, au jugement sévère et autorisé, écrivait: « D'une classe éblouissante, Roger Lapébie, type du routier ardent, musculaire, puissant, rapide, pouvait tout gagner eu égard à son endurance et à sa rapidité. En valeur intrinsèque, c'était le plus doué de sa génération. » Que pensez-vous de ces éloges qui n'étaient pas usurpés ? et quels étaient vos rapports avec les journalistes ?**

« Je voudrais rendre hommage à Raymond Huttier, un journaliste très consciencieux, passionné par le cyclisme, en osant avec la vie des coureurs qu'il vouvoyait et respectait.

**27 - L'année 1936 se présente sous forme d'éclipse, de parenthèse, dans votre carrière avant votre grand retour au premier plan. Comment expliquez-vous ce passage à vide relatif ?**

« Après les Six Jours de Paris, je me suis marié (sourire malicieux) et j'ai pris quelques libertés avec la discipline du coursier, heureux de pouvoir souffler un peu et de savourer les joies de la vie. Et puis, j'ai accompli mon service militaire à la 15ème Compagnie d'Aérostiers dans l'aviation à Chalais-Meudon. La forme m'a fui, j'avais « la rame » à l'entraînement, je parlais rouler avec mon frère, vent dans le dos, et je rentrais en train, vidé. En course, je roulais sur les bas-côtés à la recherche de la crevaillon ! En Italie, j'ai commis un crime de lèse-majesté en battant mon ami l'Italien Learco Guerra, chez

lui, au critérium de Parme (100 km). Les chemises noires et la foule excitée voulaient me lyncher ! Learco m'a hébergé chez lui et je suis reparti le lendemain par le train ! »

**28 - 1936, l'année des Jeux Olympiques de Berlin. Votre frère Guy éclata littéralement et se prépara à franchir le rubicon en 1937 (pour vous, l'année de l'apothéose !)**

« Guy me suivait partout dans mes déplacements. Je lui ai montré la voie à suivre. Il était très doué et me battait souvent au sprint au cours de nos sorties d'entraînement. J'étais fier de ses trois médailles des J.O. : deux médailles d'or en poursuite par équipe route et piste, une d'argent dans l'épreuve routière qu'il n'aurait pas dû perdre ! Je l'ai encouragé aux championnats du Monde à Berne en 1936 où il prit une excellente quatrième place. Le lendemain, je portais Tonin en triomphe sur mes épaules après son arrivée victorieuse ! »

**29 - A propos de Tonin, comment le jugez-vous ?**

« C'était un très bon rouleur, opiniâtre, coureur complet, hormis le sprint, un bon ouvrier du vélo. L'homme n'était pas bavard, il fixait la route derrière ses lunettes et n'engendrait pas la joie de vivre. Une anecdote parmi d'autres : lors de nos déplacements en train, nous achetions « L'Auto » au kiosque de la gare. Tonin s'arrangeait toujours pour arriver le dernier et lire notre journal gra-  
tuitement ! »

**30 - 1937: L'Apothéose. Vous entrez chez Mercier en compagnie de Guy, qui fait ses débuts pro. Vous accumulez les victoires avant d'atteindre la suprême consécration pour un coureur: le Tour, un Tour, ô combien mérité, très fertile en événements. En début de saison, vous prenez une revanche éclatante dans Paris - Nice où, détail amusant, vous troquez la casquette traditionnelle du coureur contre le béret basque !**

« Il faisait plutôt frisquet en début de course, sans compter la pluie et je ne voulais pas renier mes origines !



Une première sélection s'est opérée dans la première étape fractionnée en deux demi-étapes: Paris - Orléans et Orléans - Nevers. En grande forme, j'ai ravi la première place du général à mon équipier de Mercier. Marcel Kint, malgré une crevaillon en fin de deuxième étape sur la route de Saint-Etienne laissant la victoire d'étape à Fernand Mithouard.»

**31 - Au soir de la troisième étape, à Orange, Félix Lévitan, rédacteur en chef de Match, écrit: «Quel merveilleux champion que Roger Lapébie, auquel Henri Desgrange peut bien demander de préface son livre «La tête et les jambes...»**

«En associant la tête et les jambes, le Patron avait tout à fait raison, je dis souvent qu'il faut les deux!

C'est dans la troisième étape Saint-Etienne - Orange que j'ai assuré mon maillot de leader Azur à bande jaune. J'ai monté le Col de la République au train en début d'étape. J'ai attaqué dans une côte à la sortie de Montélimar suivi de Martano, Lowie et René Debenne. Quelle partie de manivelles jusqu'à Orange alors que la nuit tombait! Je consolais ma première place. Mon copain, le Toulousain Sylvain Marcaillou, prenait la seconde place du général à six minutes.

Puis vint l'étape Cavaillon - Marseille, où je chutai à l'entrée du parc Borely.

De Marseille à Toulon, encore une chute et surtout un frein cassé de Toulon à Cannes. C'est dans ces conditions que je descendis l'Esterel, sous la pluie, risquant la chute à chaque virage. Sur la croisette, j'avais les nerfs à bout et je fus réconforté par mes équipiers et mon frère Guy que je trouvais là.

La dernière étape fut une formalité, je pouvais dormir tranquille et... reprendre du service à la caserne où j'avais toute latitude pour m'entraîner en attendant les prochaines grandes épreuves de la saison.

J'avais retrouvé ma forme de 1934!

Quelques jours plus tard, j'ai remporté le National pour la seconde fois, la main dans la main avec mon copain «d'écurie» René Le Grèvés. Nous avons distancé Pierre Cloarec, mon futur équipier du Tour, vainqueur de Paris - Saint-Etienne deux mois après. (J'avais gagné la deuxième étape à Saint-Etienne.)»

**32 - Cette année-là, comme tout au long de votre carrière, vous avez couru beaucoup sur piste, notamment les Six Jours de Paris en avril.**

«C'est exact. Ce furent des Six Jours àrement disputés: les huit premières équipes terminèrent à un tour seulement. Le Belge Albert Billiet, dissocié pour l'occasion de son équipier habituel l'autre «abbé» (Albert Buysse), et son associé Cornelius Wals remportèrent l'épreuve. Maurice Archambaud et moi-même avons terminé 7ème, juste après Alfred Letourneur et Jean Pijnenburg (surnommé «KanonBal»), boulet de canon) une fameuse paire! Nous avions parcouru 3209 km en 144 heures. C'était le tarif!...»

**33 - A un degré moindre que pour le Mondial, nous supposons que Bordeaux - Paris constitue une déception de votre carrière. Dans «Match» du 1/6/1937, Jean Antoine qualifia «La Doyenne» de «diabolique et inhumaine». Merci de nous raconter votre course.**

«Bien évidemment, en tant que Bordelais, j'aurais aimé inscrire cette course au long cours à mon palmarès. En 1937, l'épreuve se déroulait de bout en bout dernière motos commerciales, ce qui ne laissait aucun répit au coureur. Dès le départ, j'ai dû me frayer un passage pour forcer le barrage des deux Belges Franz Bonduel et Joseph Somers. Je me suis détaché quelques kilomètres après les Quatre Pavillons, à Vayres. Somers m'a rejoint après Barbezieux puis j'ai repris le commandement. En tête pendant 250 bornes, il fallait être très vigilant derrière le rouleau. Mon frère, attaché par une sangle sur le marchepied de la camionnette Chevrolet de l'équipe Mercier me ravitaillait «à l'épuisette»! Il faisait une

chaleur torride. Soudain, vers Sainte-Maure, j'ai été pris de violents maux de reins, je me suis affalé dans l'herbe, mon frère m'a aidé à me relever et j'ai abandonné; la victoire revint à mon équipier de chez Mercier, le jeune Joseph Somers qui devait récidiver dix ans après comme vous le savez! »

**34 - Cet accident dans la «course qui tue», comme l'on disait alors, aurait pu compromettre votre saison à un mois du départ du Tour. Comment avez-vous surmonté cette mauvaise passe ?**

«J'ai consulté le Professeur Dupuy-Fresnel à Paris, il m'a remis sur pieds et j'ai pris du repos avant le départ du Tour.»

**35 - Roger Lapébie, vous êtes le Doyen des vainqueurs du Tour, précédant d'une année votre ami Gino Bartali ! Le Tour constitue sans doute le plus beau fleuron d'une carrière riche en exploits légendaires!**

«C'est vrai, c'est la plus belle course du Monde, la suprême consécration pour un coureur, mais j'étais loin de penser que j'allais gagner, croyez-moi.

Pour la première fois, le dérailleur fut autorisé. L'équipe française partit, avec Jean Leulliot, comme Directeur Sportif. Elle était composée de 10 coureurs, dont Georges Speicher et Maurice Archambaud, deux vainqueurs possibles, et René Le Grèvés. Personnellement, je ne parlais pas dans la peau d'un vainqueur potentiel. Honnête grimpeur sans être spécialiste, j'avais l'ambition de réaliser une bonne performance dans cette course d'usure.

Dès le départ du Vésinet, pour la classique premier étape Paris - Lille, j'étudiais mon jeu de jambes tout en restant dans le sillage de Speicher, Maes et Bartali, trois «clients» qui ne se quittaient pas d'une roue! Le Luxembourgeois Jean Majerus gagnait cette première étape.

La seconde étape Lille - Charleville fut gagnée, sous la pluie,



par Archambaud, qui remonta à la seconde place du général.

Tout allait bien pour moi, je répondais aux démarrages avec aisance, parvenant même, en fin de parcours Charleville - Metz, à lâcher le «trio des inséparables» Maes - Speicher - Bartali. «L'Aigle Noir» Marcel Kint s'empara du maillot jaune. A 55 secondes, je consolidai ma place de 7ème.

Avec le Ballon d'Alsace (pas «terrible-terrible», mais qui grimpe cependant) l'étape Metz - Belfort nous servit de premier «Juge de Paix». Je montais tant bien que mal. J'ai souffert avec un développement un peu trop grand: j'avais un 17 à l'arrière alors que j'avais demandé un 18 aux mécanos. L'envolée de Bartali dans le Ballon d'Alsace m'avait fortement impressionné.

Le lendemain, nous devons affronter les trois tiers d'étape avec un nouveau leader, le valeureux champion d'Allemagne Erich Bautz, vainqueur à Belfort. Archambaud était toujours 2ème, à 12 minutes 32 secondes de l'allemand, je perdis une place: 8ème, j'étais encore devant Maes et Speicher.

Dans Belfort - Lons-le-Saunier, Julien Berrendero fut battu au sprint par Henri Puppò. Dans le deuxième tronçon contre la montre par équipe sur 37 km, Lons-le-Saunier - Champagnole, nous ne concédâmes que 30 secondes aux Belges. Le Suisse Léo Amberg gagna à Genève devant Robert Zimmermann. Georges Speicher revint à la 8ème place, Archambaud se maintint second, quant à moi, je fus 10ème à 17 secondes de Bautz. J'avais perdu un peu de temps dans le Col de la Faucille, car je me ressentais de l'effort fourni dans le contre la montre.

Aujourd'hui, en parcourant «L'Auto», je relis le titre de l'édition du mardi 6 juillet 1937. «Aujourd'hui de Genève à Aix-les-Bains, la grande bataille des montagnes commence. Six grands favoris au pied des Alpes: Bautz, Bartali, Amberg, Maes, Archambaud et Speicher.

Au début de l'étape, je roulais

sans m'en faire, je me méfiais des chutes et je ne m'eus pas tort. Les malheurs de l'équipe française allaient commencer dans la traversée étroite d'Annemasse. Je vis tomber Thiéart et Speicher (le premier abandonna avec la clavicule cassée, le second reparti avec une épaule luxée). Nous passâmes la frontière et je crevai peu avant l'ascension du Col des Aravis. Emile Gamard me passa sa roue pendant que la bagarre faisait rage. J'essayai de revenir à fond, à l'énergie. J'avais pris un coup au moral et, en escaladant la tortueuse Col de Tamie, j'étais convaincu que tout était perdu. A Aix, j'accusai mon plus gros retard au général: 17ème à 28 minutes 43 secondes de Bautz. La malchance s'acharna également sur Archambaud qui fut renversé par l'Hotchkiss d'Henri Desgrange conduite par le chauffeur Morillo, auteur involontaire de l'accident. Maurice ne fut pas touché mais son vélo fut écrasé ! Il rétrograda à la 8ème place perdant plus de 7 minutes !

J'étais complètement démoralisé, je fus au bord de l'abandon, Paul Chocque m'exhorta à continuer: «Roger, tu es le plus costaud d'entre nous, il faut continuer, tu es le seul à pouvoir gagner de l'argent ! »

Le lendemain, à Grenoble, je fus 3ème de l'étape remportée par Bartali devant Camusso à moins de 3 minutes de Gino, réduisant mon retard de 5 minutes au général. Je montai bien le Télégraphe remontant pas mal de coureurs en difficulté, je serrai les dents dans le Galibier, sous la pluie. Je chassai comme un fou jusqu'à Grenoble.

L'étape Grenoble - Briançon devait être marquée par la chute de Bartali, peu après Embrun. Je l'ai vécue cette chute ! Nous étions une quinzaine lancés à la poursuite de Otto Werckerling, vainqueur du Tour d'Allemagne 1937, lorsque Jules Rossi dérapa sur un petit pont de bois, rendu humide et glissant par la rosée glacée, il entraîna Camusso et Gino qui se retrouva dans le torrent. Bartali reparti courageusement. Les Belges accélèrent l'allure m'entraînant dans leur sillage. Il fallait que je me refasse un peu de mes fatigues

du Galibier. A Briançon, j'étais 10ème à 16 minutes 5 secondes de Gino.

Le lendemain, avant le départ de Briançon le dessinateur Pellos me dit: «Roger, la forme se lit dans ton sourire.» Dans l'étape des trois cols - Izoard, Vars et Allos - j'attaquai avec confiance. Je pressentais que les Belges iraient de l'avant. Je les laissai prendre du champ dans l'Izoard, en restant non loin d'eux. Dans Vars, je m'attelai à la tâche avec courage, je fis la descente à bloc, je grimpai Allos avec rage puis le descendis à «tombeau ouvert». Je fondis sur tous mes concurrents. Je sentis Sylvère Maes un peu gêné de me voir tout comme Félicien Vervaecke. En fait, Bartali étant lâché, il se méfiait surtout de Mario Vicini. Leur directeur sportif, Karel Steyaert, Directeur du journal «Sportwereld», avait lui aussi sous-estimé mes chances. Dans un moment de flottement, à 25 km de Digne, je démarrai et fonçai sans me retourner. Les kilomètres dans ces conditions font toujours plus de 1000 mètres ! Comme ça m'a paru loin Digne ! Je gagnai avec 2 minutes 43 secondes d'avance sur Vervaecke, le grimpeur flamand, et plus de 3 minutes sur Sylvère. Je remontai ainsi 3ème au général à 1 minute 22 secondes de Maes. Les Belges allaient maintenant se méfier de moi ! Ce jour-là mon copain Le Grevès fut éliminé, et nous n'étions plus que six: Gamard, Marcellou, Cloarec, Chocque, Tanneveau et moi-même. «Maintenant, je vais tenir» dis-je à mes amis.

Après les Alpes et avant les Pyrénées, il n'y avait plus que les boucles de Sospel, délaissées aujourd'hui en raison de la circulation estivale.

Je retrouvai Maes et Vicini dans la descente sur Menton et j'attaquai même dans La Turbie. Le futur vainqueur du Grand Prix de la Montagne, Félicien Vervaecke gagna à Nice.

Encore deux demi-étapes Nice - Toulon et Toulon - Marseille, contre la montre par équipes. Je me retrouvai seul avec le Suisse Amberg contre «l'Escadron Noir» déchaîné



auquel je ne concédai que 1 minute 1 seconde sur 65 km. Ce que je fis entre Toulon et Marseille, on ne le réussit qu'une ou deux fois dans sa carrière. Ça vous brise un homme comme rien. Bartali, en difficulté toute la journée, abandonna à Marseille. J'étais 2ème au général à 2 minutes 53 secondes de Sylvère.

Le jour suivant, Maes creva à 15 km de Montpellier. Avec les copains nous nous mîmes à «plat ventre» pour le distancer. Quelle belle fin d'étape ! Je lui repris 35 secondes, je revins à 2 minutes 8 secondes et le suspense était loin d'être fini !

Avant de goûter la journée de repos à Luchon, il fallait avaler 325 km répartis en ... trois tronçons: Perpignan - Bourg-Madame, Bourg-Madame - Ax-les-Thermes, Ax-les-Thermes - Luchon. Peu avant Saint-Girons, dans le dernier tiers, je tombai et cassai ma fourche, mais j'escaladai très rapidement le Portet d'Aspet sur le vélo de Marcaillou. Mes rivaux directs, Vicini et Maes ne me distancèrent pas.

A Luchon, j'eus la joie de recevoir ma famille, pendant la journée de repos. Je savais que les Belges étaient plus coriaces que moi, mais je fis jeu égal avec eux avec une équipe décimée, numériquement inférieure (les Belges étaient encore neuf). J'avais un moral d'acier avant la grande étape pyrénéenne qui devait être fertile en rebondissements. Quelques minutes avant le départ vers Pau, avant d'attaquer Peyresourde, pendant l'échauffement (le canter) dans les rues de Luchon, le guidon me resta dans les mains, il ne tenait plus que par l'expander ! La potence avait manifestement été sciée ! «Vite un guidon !» cria Jean Leulliot. Le mécanicien monta un guidon dépourvu de porte-bidon et j'eus juste le temps de prendre le départ. Les Belges m'avaient prévenu : «Roger, on va te faire ta fête !» Ils attaquent à fond. A la violence de l'attaque s'ajouta l'amertume de l'incident lourd de conséquences: pas de bidon donc pas d'eau ! Ce sabotage me détruisait. A Garin, à 5 km du départ, j'étais moralement très affecté. Alors commença pour moi une dure étape con-

tre la montre ! Maes laissa Danneels à mes côtés, pour m'observer sans doute. De temps en temps, je lui demandais de mener: «Gus, mène un peu s'il te plaît.» Il me répondait tristement: «Non Roger, je ne peux pas.»

En haut de Peyresourde, quand j'apprit que j'étais à 2 minutes, je descendis très vite le col. (A ce sujet, les journalistes citaient souvent mon ami Speicher en référence, mais vous savez, je descendais aussi vite que lui). Au sommet d'Aspin, et au bas de la descente toujours pas de Belges en vue malgré mes efforts.

Dans le Tourmalet, je souffris le martyre, j'étais démoralisé, ivre de fatigue. En haut du col la voiture de Gaston Benac surgit, Antonin Magne était à ses côtés. Je m'arrêtai et demandai à mon aîné: «Tonin, qu'est-ce que je fais ?» Impassable derrière ses lunettes noires, celui que j'avais porté en triomphe à Berne à l'arrivée du Championnat du Monde 1936, ne me répondit pas. Il ne comprit rien à ma détresse. Ce fut une claque de plus. Gaston m'encouragea, je repartis.

Après Sainte Marie-de-Campagnan, ce furent le faux-plat et la Cascade de Grip ! Je vis quelqu'un sur le bord de la route, c'était mon ami Félix Lévitant. Il me poussa pendant deux à trois mètres. Ce geste d'amitié, ajouté à la fraîcheur de la cascade... ce fut le déclin, je me remis au travail, mes forces revinrent. Je descendis le Tourmalet en prenant tous les risques. Je crevai, Choque me donna sa roue avant. Enfin au pied du Souler, je rattrapai les Belges qui firent grise mine en me voyant rattrapper. Je crevai encore, ce fut Marcaillou qui me vint en aide.

Je laissai filer «El Negro» Julien Berrendero pour la victoire d'étape et je réglai au sprint le peloton Vicini, Camusso, Maes, Vervaecke... à 49 secondes de l'Espagnol.

Les discussions des Commissaires commencèrent. Les pénalisations s'abattirent sur moi parce que j'avais été poussé contre mon gré, parce que j'avais bu un peu d'eau des

canettes que l'on me passait. A Georges Briquet qui me tendait le micro, je balançai: «Il est scandaleux qu'on m'inflige 1 minute 30 secondes (30 secondes pour une poussette non sollicitée et 1 minute pour ravitaillement illicite). Je n'avais pas de bidon parce qu'on m'a scié le guidon. Si ces sanctions sont maintenues, nous ne prenons pas le départ demain.

Le pays prit fait et cause pour moi. Au départ de Pau, je déclarai à Henri Desgrange que je restai pour préserver l'intérêt de la course. En contrepartie, je demandai des contrats pour mes cinq équipiers rescapés, qu'ils puissent courir au Vél d'Hiv notamment. Desgrange accepta et me promit de téléphoner à Monsieur Joly et à Bob Desmares (père de la comédienne Sophie) ses hommes de confiance, mais il ne tint pas parole.

Nous fûmes tous là dans l'étape Pau - Bordeaux dont l'intérêt rebondit au passage à niveau situé cinq kilomètres avant Marcheprime. Maes creva. Je recommençai le coup de Montpellier en attaquant avec mes équipiers. Ici commença une polémique invraisemblable. Le passage à niveau se ferma avant l'arrivée des Belges. On affirma en Belgique que l'acte avait été prémédité, qu'on avait jeté du poivre aux yeux des équipiers de Sylvère ! Les Belges, aidés par deux compatriotes individuels, Deloor et Braeckveldt éclopèrent de 15 secondes de pénalisation.

Paul Choque gagna l'étape de Bordeaux où je fis 2ème en réglant l'Allemand Wengler au sprint je pris ainsi les 45 secondes de bonification (le premier de l'étape avait 1 minute 30 secondes de boni). Je n'étais qu'à 25 secondes de Maes au Général.

Vous connaissez la suite, curieusement les Belges refusèrent de repartir invoquant les incidents de la veille. En vérité, je pense que Karel Steyaert, ne voulut pas être battu par six Français. A mon humble avis, Sylvère et son équipe sont partis parce qu'ils sentaient la victoire leur échapper. Sylvère pleura à Bordeaux. On ne peut pas dire qu'ils étaient battus mais je suis persuadé que j'aurais



tout de même pris le maillot jaune à Maes, ne serait-ce qu'en rallant les bonifications aux sprints, car j'étais plus rapide que lui.

Ensuite, je fus porté par la foule, je gagnai au sprint le 3ème tiers d'étape Saintes - La Rochelle devant Giuseppe Martano (les deux premiers tiers étant Bordeaux - Royan et Royan - Saintes). J'enlevai également la première demi-étape suivante: La Rochelle - La Roche-sur-Yon.

Vicini était à plus de 5 minutes, j'avais course gagnée. A Paris, victime d'une crevaison boulevard de la Reine, je ne pus entrer en tête au Parc des Princes comme je l'avais souhaité. Peu importe, une formidable ovation m'attendait. Sur la ligne d'arrivée, je vis ma femme qui était enceinte de Christian et ma fille Nicole, âgée d'un peu plus d'un an.

Je me dis: «Tu viens de faire le plus beau truc de la vie d'un homme.»

Je tournais sur la piste, un bras levé, suivi par mes équipiers. J'avais la chair de poule.

Je ne savais pas encore que les supporters belges de Maes avaient accroché ma photo dans tous les cafés de Belgique. C'était le jeu de «Vogelpick»: il fallait me crever les yeux avec des fléchettes. Je ne pouvais pas deviner que l'année suivante, en 1938, Karel Steyaert obtiendrait d'Henri Desgrange que je ne sois pas invité. Ce fut mon dernier Tour.»

### 36 - Que pensez-vous de votre rival malheureux Sylvère Maes ?

«Sur la route, c'était un adversaire implacable mais dans la vie j'entretenais d'excellents rapports avec Sylvère. Après le Tour 37 dans une réunion au Vélodrome d'Anvers, je levai le pied à la fin d'une poursuite pour le laisser gagner ne tenant pas à être conspué par la foule ! Sylvère était un solide routier, complet, très bon grimpeur, excellent tacticien (on l'avait surnommé «le Père Futé»).»

### 37 - Comment s'est déroulé l'après

### Tour de France ?

«J'ai remporté une autre victoire: la naissance de mon fils Christian le 13 octobre 37, 15 mois après ma fille Nicole, née en 1935 ! Quant aux gains du Tour, rien à voir avec les sommes touchées par les vedettes actuelles. J'ai gagné les 200 000 F (offert par le groupe d'assurances «La Vie») que j'ai partagé avec mes cinq équipiers. Mon succès dans le Tour ne nous a pas rapporté les contrats espérés, Henri Desgrange n'a pas tenu parole. L'année suivante, je n'ai pas été sélectionné me contentant de suivre le Tour avec les journalistes du «Petit Parisien».»

### 38 - En 1938 l'année de la révélation italienne en France, Gino Bartali, vous enrichissez toujours votre palmarès ! Que pensez-vous de Gino ?

«Chaque année, fin janvier, je rencontre Gino à Gémenos, au rendez-vous des Anciens. Je n'ai pas manqué de déclarer aux journalistes qu'il aurait gagné le Tour sans sa chute en 37. La course en a décidé autrement. C'était un grimpeur extraordinaire qui gagna son deuxième Tour en 1948 en présence de mon frère, excellent troisième ! J'ai le souvenir d'un voyage en avion en sa compagnie. Nous nous rendions en Italie dans un «coucou» pour courir un critérium. Le voyage ne fut pas de tout repos. Nous étions secoués par des turbulences et nous apercevions le vide à travers le plancher disjoint. Gino implorait la madone.»

Au mois de mai 1938, j'ai contribué à animé le Circuit de Paris, une grande course se déroulant dans la vallée de Chevreuse et qui ne m'a jamais réussi. Je me suis classé 4ème de Paris - Tours, l'Italien de France Jules Rossi remportait l'épreuve à 42 km/h de moyenne. J'ai gagné Paris - Sedan encore devant mon «souffre douleur» Raymond Louviot, dans la grisaille ardennaise, sur des routes vallonnées en fin de parcours. Je me suis essayé dans le premier Manche-Océan de l'histoire, la course chère à Job Morvan (140 km contre la montre). En dépit d'un forcing dans la descente du mur de

Bretagne, dévalé à 80 km/h d'après les suiveurs, je m'inclinai d'une minute devant Jean Fontenay, le Normand.»

### 39 - 1939 fut une année noire dans l'histoire de l'humanité, mais aussi pour vous, Roger Lapébie. Bordeaux - Paris se termina par une chute dramatique qui sonna le glas de votre carrière. L'année avait pourtant bien commencé pour vous !

«En sortant des Six Jours de Paris, je gagnai le lendemain la première étape de Paris - Nice (Paris - Nevers) sous la pluie. J'avais contracté une bronchite et ne repartis pas le lendemain.»



Critérium de Bordeaux en 1931 en compagnie d'Indurain

### 40 - Justement, dans la course dite «au soleil», votre frère Guy réalisa une bonne performance malgré le temps épouvantable !

«Mon frère était très doué. Je lui avais appris le métier. Quand il musardait en queue de peloton, je le ramenais vite en tête. Très dur au mal il gagna ses galons de grand routier sous la neige de Paris - Nice 1939, remporté par Maurice Archambaud et termina 9ème au général. La suite de sa carrière entravée par la guerre devait confirmer ses bons résultats:



vainqueur de huit Six Jours (dont deux à Berlin et deux à Paris) et 3ème du Tour de France 1948 entre autres, Guy avait bien pris le relais !»

**41 - «La Pascale» 1939 vous laissez-elle des regrets ? Vous étiez le favori de plusieurs journaux dont le «Petit Parisien» (R. Gouldois), «Excelsior» (R. Marchand), le «Petit Journal» (M. Gentis) !**

«Oui, dans la mesure où aveuglé par la poussière, immobilisé par une crevasion sur le bas-côté de la route vers le kilomètre 250, après m'être échappé avec Jean Majerus, j'avais cru avoir gagné. Je n'avais pas vu passer Emile Masson junior et «l'Aigle Noir» Marcel Kint; finalement, je me classais 3ème!»

**42 - Et ce fut le dramatique Bordeaux - Paris 1939 qui mit fin à une prestigieuse carrière à 28 ans et demi, en pleine force de l'âge pour un coureur.**

«Le jeudi de l'Ascension ne m'avait pas porté chance et cette course, que j'aurais bien aimé inscrire à mon palmarès, devint un derby maudit. Nous revenions aux «demys» inaugurés en 1938, nous prenions les entraineurs dans la côte du Grand Pont à la sortie de Poitiers, et j'arbois les couleurs de ma marque de cycle «Lapébie - Hutchinson», une sous-marque de Mercier. Le départ avait été donné par l'immovible starter Maurice Martin, dont la barbe avait blanchi, (pensez qu'il n'avait jamais manqué un départ, et il en était à son 45ème). Il n'est que justice qu'une avenue donnant à l'entrée principale du Stade Municipal de Bordeaux porte son nom.

J'avais recommandé à mon Directeur sportif, Pierre Pierrard (Mercier) de me préparer un vélo de rechange en cas de crevasion dans la nuit. En fait, il ne m'écouta point, prétendant que la course serait moins nerveuse que derrière moto de bout en bout et qu'elle me laisserait le temps de revenir. Bien entendu, j'ai crevé peu avant Angoulême et Pierrard avait donné le seul vélo de rechange à mon équipier Pierre Cloarec. Résultat, je n'ai du mon sa-

lut qu'à la présence d'un spectateur compatissant qui m'a dépanné d'un boyau !

J'ai mené une chasse très dure ce qui me mettait hors course pour la victoire et j'étais très épuisé lorsque j'ai fait la jonction avec le maigre peloton. Dans le final je me trouvais trop loin, j'ai alors décidé de terminer la course en jouant mon «va tout» en force dans le dernier tour de piste, objet d'une prime attribuée au coureur crédité du meilleur temps. Malheureusement, un portillon ouvert côté piste et permettant aux journalistes de se rendre au bord de «l'anneau rose» fut à l'origine de ma lourde chute. Je me suis littéralement empaillé le genou droit dans la gâche en fer. La rotule éclata en seize morceaux. Fort heureusement, le Professeur Merle-Daubigny accomplit un miracle. Il reconstitua la rotule avec un crin. J'ai vécu un mois dans le plâtre à l'Hôpital Boussicaut de Paris, sans drain. Je fus classé 9ème de ce Bordeaux - Paris de cauchemar, remonté par le brave Marcel Laurent qui me rendit visite à l'Hôpital et m'offrit sa gerbe, un geste qui m'émut beaucoup.»

**43 - Comment avez-vous surmonté ce terrible accident, alors que le spectre de la deuxième guerre mondiale se profilait à l'horizon ?**

«J'ai suivi une longue rééducation, pris en charge par un ami le seigneur Armand Poupard (qui massa plus tard Louison Bobet et les ballerines du Grand Théâtre de Bordeaux). C'était un masseur très doué qui hâta ma guérison définitive.

Poupard fut le témoin privilégié de ma «noyade» en Août 39. Voyez-vous, je suis en sursis depuis 1939 ! Je me reposais au Mouleau (près d'Arcachon) en compagnie d'Armand. Par une chaude journée du mois d'août, nous nous prominions sur un petit bateau, appartenant à M. Longau, le Président du Crabe Arcachonnais cher à Antonin Magne. Eprouvant l'envie de nous baigner, nous quittons le bateau et je nageai quelques brasses avec difficultés. Soudain, je dis à Armand: «Je vais me noyer» en m'agrippant à lui. Ju-

geant qu'il allait couler avec moi, il m'asséna une violente manchette au menton et... je me sentis couler ! Je m'abandonnai à la mort qui n'a pas voulu de moi ! Je me retrouvai allité à la Villa d'Annunzio, sauvé par Mlle Blanchy, fille du Directeur de l'huile Maurel et Prom de Bordeaux. La jeune fille nous avait pris en charge sur son bateau mais je ne me souvenais de rien. Nous l'avions échappé belle !»

**44 - La guerre était de nouveau au rendez-vous quelques jours après votre sauvetage.**

«J'ai eu la visite des gendarmes qui me prenaient pour un déserteur ! Ils entendirent raison après avoir constaté mon état ! Pendant l'occupation, je montais un magasin de cycles cours Victor Hugo à Bordeaux, tout en livrant du vin «Côtes de Castillon» dans la région avec un camion citerne. Un jour, un motocycliste allemand casqué m'interpella sur la route. C'était Erich Bautz, maillot jaune du Tour 37 (d'où l'absurdité des guerres !)

**45 - Votre reconversion n'a-t-elle pas été difficile dans ce contexte peu favorable ?**

«Il fallait s'accrocher et survivre pendant la période noire de l'occupation allemande. Un jour, les Allemands sont venus me prendre 25 vélos contre un bon de remboursement à la Préfecture qui ne voulait rien entendre. Je n'avais pas l'âme d'un héros, je les ai laissés partir, soulagé, avec leurs 25 vélos !

Après la guerre j'avais une dizaine d'employés. Nous montions des vélos avec les pièces détachées reçues de Saint-Etienne. Je fournissais tous les économats de la SNCF de France ! J'ai aussi lancé la marque de cycles «Europe» dont la plaque représentait des étoiles. Voyez que j'étais un précurseur !»

**46 - Après la guerre, avez-vous essayé de recourir ?**

«Oui, j'avais même envisagé de courir des Six Jours avec mon frère, en Amérique. Mais j'ai vite dé-



chanté, je n'étais pas dans le rythme au cours de mes essais au Vél d'Hiv. J'ai définitivement raccroché.»

#### **47 - Vous avez montré la route à suivre, non seulement à votre frère Guy, mais aussi à votre fils Christian et à votre neveu Serge, le fils de Guy ?**

«Christian fut Champion de France Universitaire en 1955. Son sprint mené avec autorité était de bon augure, mais mon fils avait du mal à respecter le côté ascétique de la vie de coureur. Il passa pro en 1960, chez Mercier. Il fut 8ème du Tour de l'Aude et 8ème également du Tour de l'Oise. Il renonça après un accident de voiture au mois d'août de la même année.

Amateur, Serge avait gagné de nombreuses courses dont Paris - Vierzon. Il n'a pas eu de chance en pro. Vainqueur d'une étape du Tour du Nord et du Prix de Saint Raphaël 1972, il se classa 3ème de la Route Nivernaise en 1973, au sprint derrière J-P. Danguillaume et Raymond Poulidor. Pris dans la chute collective du Midi-Libre 1974, il dut mettre un terme à sa carrière.

La disparition de Serge en Octobre 1991 nous a porté un coup terrible. Ses qualités de cœur faisaient l'unanimité. Il avait voulu nous unir, mon frère et moi, dans un même hommage en organisant «La Lapébie», un grand rendez-vous des cyclistes au Mourtiis.»

#### **48 - A quelle époque et dans quelles circonstances le goût de pédaler vous est-il revenu ?**

«Pendant le Tour 1949, je fus invité à l'inauguration du monument érigé à la mémoire d'Henri Desgrange, au sommet du Galibier, à l'endroit précis où «le Père du Tour» pointait le passage des coureurs. C'est sur ce haut lieu du Tour que j'ai eu, de nouveau, envie d'enfourcher un vélo; J'ai rencontré Jean Leulliot qui m'a invité à suivre la fin du Tour, j'ai renoué avec l'ambiance. En fait, j'ai attendu encore de nombreuses années avant de concrétiser ce désir de pédaler dans les années 70. J'ai

acheté le vélo d'Alain Cigana, un «Tour de France» bordelais qui avait eu pour Directeur Sportif mon fils Christian dans l'équipe Jobo-Lejeune.

Il y a quelques mois encore, je faisais des sorties de 80 km tous les jours dans la campagne girondine en observant la même hygiène de vie que pendant ma carrière: je n'ai jamais dérogé. Maintenant, je lève le pied. Songez que j'ai eu 85 ans le 16 janvier dernier !»

#### **49 - A l'occasion de votre anniversaire, et tout au long de votre vie, vous avez du être sollicité dans le milieu cycliste et par les personnalités politiques ?**



*Soirée dansante après  
"La Roger Lapébie" en août 1994*

«Oui, bien sûr, au cours d'un repas en compagnie d'élus et journalistes, François Mitterrand, amateur de cyclisme et connaissant parfaitement mon palmarès m'avait confié, avant son élection de 81: «Je vous donnerai la Légion d'Honneur.» Ce qui fut fait en 1984. J'ai eu la joie d'être Lauréat du Guidon d'Or en 1987. Mais croyez moi, j'étais encore plus heureux le 16 janvier dernier, avec tous mes amis, des fidèles devant lesquels Alain Cazabonne, Maire de Talence, m'a remis la Médaille d'Or de la Ville. Mes amis Gérard

Virol, un ancien du VCL, Pierre Mancicidor qui n'oublie jamais de me porter de savoureuses crêpes, René Berton, le vainqueur des Nations 1948 sur pignon fixe,... et d'autres amis anonymes m'ont apporté leur présence chaleureuse.»

#### **50 - Quels conseils donneriez-vous aux jeunes qui rêvent d'imiter vos exploits ?**

«Je leur conseillerais d'abord d'être sérieux à l'entraînement, d'écouter les bons conseils et... d'éloigner les femmes le plus possible ! Rassurez-vous, je ne suis pas misogyne, mais elles sont incompatibles avec la «Petite Reine», croyez-moi !»

#### **51 - Quels sont vos champions préférés d'après guerre ?**

«Incontestablement Eddy Merckx, le plus grand, au palmarès intouchable !

Ensuite, et dans le désordre, Jacques Anquetil, Louison Bobet et Bernard Hinault, deux Bretons bien tressés, Raymond Poulidor me plaisait aussi. Je lui avais suggéré de quitter A. Magne et de rejoindre une équipe plus forte, il n'a jamais voulu.

A l'heure actuelle, Miguel Indurain, que j'aime bien et dont la classe est immense, devrait gagner son 6ème Tour consécutif en 1996 ! Quant à Laurent Jalabert, auteur d'une fantastique saison 1995, au cours du critérium de Castillon l'année dernière, je lui ai prédit une victoire dans le Tour... 1997 !»

#### **51 - Au titre de Doyen des Vainqueurs du Tour de France, et de Paris - Nice, les organisateurs vous invitent-ils ?**

«Oui, naturellement, j'ai suivi plusieurs étapes du Tour et j'avais un faible pour Paris - Nice cher à mon ami Leulliot et à sa fille Josette, l'organisatrice actuelle, qui m'invite chaque année. Tous les ans, je pilotais une voiture de personnalités invitées auxquelles ma conduite «au millimètre» donnait des frayeurs ! Le Docteur François Bellocq, mon ami aujourd'hui disparu, assisté de Michel



Laborde dirigeait l'équipe médicale de la course. A mon âge je lève un peu le pied, je me contente d'un home-trainer à la maison l'hiver entre deux séances de télé !»

**53 - Roger Lapébie, vous pourriez dire à l'instar d'André Malraux: «Quel roman que ma vie ! » ?**

«Je ne sais pas si ma vie est un roman, mais sachez que le cyclisme, cette aventure exaltante, m'a tout donné. Je ne dois rien à personne. J'ai toujours été droit dans la vie. Je ne regrette rien.»

**54 - Roger Lapébie, vous êtes le meilleur ambassadeur du cyclisme français. Je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à nos questions.**

«Merci à vous et bravo à nos amis belges.»

## CONCLUSION

C'est toujours à regret que l'on s'arrache aux anecdotes savoureuses de Roger Lapébie contées avec simplicité, humour et une extrême modestie qui honore un «géant» digne de ce nom.

Les exploits du champion, «titanesque figure de légende», comme l'écrit Roger Bastide s'inscrivent au Livre d'Or de l'épopée du cyclisme.

La vie extraordinaire de Roger Lapébie, sa volonté, son courage face à l'adversité trouvent toute leur résonance dans la devise de l'aviateur Georges Guynemer: «Faire Face».

L'homme de coeur a reçu le vibrant hommage écrit d'une admiratrice de toujours. Soeur Marcelle, à la fois conquise par la magie du Tour et sensible à la souffrance des «Géants de la Route» gravissant leur chemin de croix sur les rudes pentes du Tourmalet. «Que c'est beau de garder un coeur d'enfant sensible à la tendresse, à l'amitié, à la fidélité.»

Fin

**Interview réalisé par Jean-Pierre Groleau, archiviste de l'Association «La Roger Lapébie», 10 rue du Grand Maurian 33000 BORDEAUX, à la demande du magazine belge «Coups de Pédale».**

**Mise en page réalisée par Mme Nicole ARDOIN, secrétaire de l'association.**

## Son Palmarès

### AMATEUR

#### 1929

Champion de Gironde  
1° de Bordeaux - Arcachon  
1° de 2 étapes du GP Amer-Picon (ab.)

#### 1931

Champion de Paris  
4° du GP d'Issoire  
6° du Critérium des Aiglons  
2° du critérium de Genève (open)  
Record des 2 Miles départ arrêté en 4'25"2/5

### PROFESSIONNEL

#### 1932

1° du GP Huet à Argentan  
3° du GP Wolber  
1° de la 5ème étape  
1° de la 6ème étape  
3° de la 1ère étape  
5° de Paris - Limoges  
23° du TOUR DE FRANCE  
1° de la 12ème étape  
4° de la 17ème étape  
4° de la 21ème étape

#### 1933

Champion de France  
1° de Paris - St-Etienne  
2° de la 1ère étape  
2° de la 2ème étape  
1° du Circuit du Morbihan  
1° de la 1ère étape  
3° de la 2ème étape  
1° du GP de «L'Echo d'Alger»  
1° de la 1ère étape  
1° de la 2ème étape  
1° de la 1ère étape du GP Wolber  
1° de la 2ème étape du GP Wolber (ab.)  
1° de Paris - Angers  
1° du GP Gillon à Nantes  
1° du critérium de Parme

1° du critérium de Vichy  
1° du critérium de Pau  
5° de Paris - Tours  
8° du GP des Nations (clm)  
24° de Paris - Roubaix  
29° du TOUR DE FRANCE  
2° de la 5ème étape  
4° de la 22ème étape  
43° de Paris - Nice  
4° de la 5ème étape  
abandon au Chtp du Monde  
1° du critérium des Routiers sur piste à Anvers

#### 1934

1° du Critérium National  
1° de Paris - St-Etienne  
1° de la 1ère étape  
3° de la 3ème étape  
1° de Paris - Vichy  
1° du critérium de Pau  
2° de Paris - Nice  
1° de la 2ème étape  
1° de la 5ème étape B  
3° du TOUR DE FRANCE  
1° de la 3ème étape  
1° de la 4ème étape  
1° de la 12ème étape  
1° de la 14ème étape  
1° de la 15ème étape  
2° de la 6ème étape  
2° de la 10ème étape  
2° de la 16ème étape  
2° de la 18ème étape  
2° de la 21ème étape B  
2° de la 23ème étape  
5° du Tour de la Province de Milan (+ Speicher)

#### 1935

1° de Paris - St-Etienne  
1° de la 1ère étape  
3° de la 2ème étape  
2° de Paris - Tours  
3° de Marseille - Lyon  
abandon 12° étape  
du TOUR DE FRANCE  
2° de la 10ème étape  
5° de la 11ème étape  
37° de Paris - Roubaix  
1° des Six Jours de Paris (avec Archambaud)

#### 1936

1° du critérium de Parme  
1° du GP de Vichy  
3° du critérium d'Ostende  
4° de Bordeaux - Bayonne  
9° du Chtp de France  
10ea de Paris - Tours  
1° des 24 heures d'Avignon



avec Pecqueux  
3° des Six Jours de Paris  
avec Archambaud

#### 1937

- 1° du TOUR DE FRANCE
- 1° de la 9ème étape
- 1° de la 17ème étape
- 1° de la 18ème étape (clm/équipe)
- 2° de la 11ème étape
- 2° de la 16ème étape
- 2° de la 17ème étape A
- 3° de la 7ème étape
- 1° de Paris - Nice
- 1<sup>er</sup> du Critérium National (avec Le Grevès)
- 2° du Championnat de France
- 4° du GP de Marseille (derrière motos)
- 7° de Paris - St-Etienne
- 1° de la 2ème étape
- 7° des 6 Jours de Paris (avec Archambaud)
- 7° des 6 Jours de Bruxelles (avec Dayen)

#### 1938

- 1° de Paris - Sedan
- 2° de Manche-Océan (clm)
- 5° du Chpt de France
- 6° de Paris - Tours
- 1° du GP Aerts-Seres à Paris (avec Ignat)

#### 1939:

- 1° de la 1ère étape de Paris - Nice (ab. 2° étape)
- 2° de Paris - Rennes
- 3° de Paris - Roubaix
- 9° de Bordeaux - Paris

#### 1946

renoue avec la compétition sur piste et au critérium du Trocadéro mais sans succès.

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



Roger Lapébie à une réunion d'anciens début 1996

## HISTOIRE DU CIRCUIT DES MINES

*En avril 1956, une poignée de bénévoles: dirigeants de clubs cyclistes aux budgets limités, décidèrent d'unir leurs forces et créèrent de toute pièce une course à étapes qui rayonna autour du bassin ferrifère de Briey. Le Circuit des Mines était lancé !*

*En quarante ans d'existence, cette épreuve sportive a gravi, un à un, tous les échelons de la reconnaissance internationale. Oubliant les turbulences qui mirent en péril sa propre existence, elle est devenue, en toute simplicité, le Maillot Jaune des organisations par étapes en France.*

*Sur ce terreau fertile ont éclos les belles promesses du cyclisme mondial. De jeunes talents y ont affirmé leurs prétentions futures et habillé leurs certitudes; d'autres, vieillissants, sont venus à l'inverse y attiser les braises d'une carrière qui commençait à s'éteindre. Tous accordent au Circuit des Mines les vertus d'un terrain d'expression idéal.*

*Il était temps de se pencher sur l'histoire de cette course, une histoire d'une richesse insoupçonnée, qui fourmille de mille anecdotes tantôt savoureuses ou cocasses, tantôt graves ou dramatiques.*

*Cet ouvrage aurait pu n'être qu'une simple évocation historique et sportive. Mais il est beaucoup plus que cela. C'est le livre d'une passion, celle de Jean-Pierre Marcuola, notre collaborateur, bercé depuis toujours par le mythe fabuleux des « Géants de la Route ». Responsable de rubrique au sein de notre association Coups de Pédales, il a le sentiment d'avoir à rendre aux champions cyclistes un peu du bonheur qu'ils lui donnent. Son hommage appuyé au Circuit des Mines rejailit, de la sorte, sur l'ensemble d'une corporation, au panthéon de laquelle figurent désormais, aux cotés d'Anquetil, Merckx, Coppi, Hinault, Bobet et tant d'autres, tous les héros de cet ouvrage. En recueillant les confidences de ses idoles et en gagnant leur amitié, l'auteur réalisait un rêve de gosse !*

**HISTOIRE DU CIRCUIT DES MINES**, 208 pages papier glacé, format 24x28, plus de 100 photos noir et blanc, aux EDITIONS SERPENOISE, nouvelle adresse: BP 90, 57004 METZ CEDEX 01. Tél. 03 87 34 19 79. Fax: 03 87 34 18 15. Prix: 150 FF + 30 FF de frais de port.

### Petit concours

*Le coureur belge qui s'est attaqué au record de l'heure de Fausto Coppi et qui a parcouru 41,018 km dans l'heure est Albert DUBUISSON.*

*Cette tentative eut lieu le 19.10.1947 sur la piste d'Arcachon.*

*Nous avons reçu 48 réponses fausses (la plupart citant Maurice BLOMME) et 2 exactes ! IL s'agit des réponses de M. Bouchet de Chateilleraut (F) et d'une réponse anonyme écrite sur papier jaune quadrillé à l'encre rouge. L'abonné est prié de se faire connaître à la rédaction.*

*Bravo à nos deux lauréats qui reçoivent un exemplaire du tome 1 des Stars du Cyclisme belge. Merci à M. Mounier pour l'envoi de cette difficile question.*



# LE CIRCUIT DE L'OUEST 1934

Pour leur quatrième édition, les responsables du grand quotidien breton «Ouest Eclair» ont décidé d'admettre 80 concurrents au départ de leur épreuve. Ils seront finalement 75 à se rassembler devant les bureaux du journal en ce dimanche 26 août.

Il faut toutefois bien reconnaître que la quantité supplée la qualité, surtout au niveau de la participation nationale. En effet, seuls les noms de Lucien Weiss, leader des Lutétia et récent vainqueur de Marseille - Lyon et de Paris - Limoges et de Dante Franzil qui vient de boucler le Tour de France en 22ème position émergent de la masse d'anonymes réunis par les marques nationales.

Le ban et l'arrière-ban du peloton breton a répondu à l'appel des organisateurs. Malheureusement, cette saison 34 est à marquer d'une pierre noire pour les champions régionaux qui n'ont pas encore réussi à s'adjuger la moindre victoire d'envergure. Le seul Yves Le Goff, 2ème du Circuit de Paris, 4ème du Championnat de France et 33ème du Tour de France a tiré son épingle du jeu dans les grandes confrontations internationales. Pour tous les autres, et plus notamment pour Ferdinand Le Drogo, leader des Dilecta, son frère Paul à la tête des régionaux de Rood ou Jean Fontenay, ce Circuit de l'Ouest est l'occasion rêvée de redorer un blason bien terni, mission qui ne semble certes pas impossible pour autant qu'ils oublient leurs querelles de clocher.

L'incontestable tête d'affiche est certainement Félicien Vervaecke. Omniprésent depuis le début de la saison, il s'est classé 3ème du Tour des Flandres et de Paris - Tours avant d'aller remporter une étape du Giro (qu'il termine en 30ème position) et surtout de sauver l'honneur des couleurs belges au Tour de France. Participant à titre individuel, il a regagné Paris à la 4ème place alors que le premier «national» Frans Bonduel en l'occurrence, terminait modeste

18ème. Comme il ne défendait pas les couleurs d'Alcyon lors des deux grands tours, il n'a donc pas obtenu le rendement publicitaire escompté par ses dirigeants qui l'obligent à participer à ce Circuit. Dans ces conditions, il est peu probable qu'il fasse honneur à sa réputation. Le consortium Alcyon n'en constitue pas moins le bloc le plus redoutable au départ. En effet, on y retrouve notamment Sylvere Maes, qui a déjà pleinement confirmé sa classe en terminant le Tour de France en 8ème position et en y remportant la dernière étape, son homonyme Romain Maes, vainqueur de l'édition précédente, l'expérimenté Léon Tommies et trois jeunes Belges frais émoulus des rangs indépendants. Tous trois y ont largement prouvé qu'ils méritaient leur accession à la catégorie supérieure. En effet, Robert Wierinckx vient de dominer outrageusement le Tour de Belgique alors qu'Eloi Meulenberg s'est adjugé Bruxelles - Liège, la reine des classiques de la catégorie et a fêté son dernier succès dans les rangs de la catégorie rose le dimanche précédent le départ de ce Circuit. Frans Spiessens, le moins connu du trio, n'est autre que le champion de Belgique

Face à cette armada (cent pour cent belge !) dirigée par l'habile

Ludovic Feuillet, les autres formations semblent bien démunies. Dilecta espère la résurrection de Ferdinand Le Drogo ou un coup d'éclat de Jos Moerenhout, un des meilleurs Belges du moment, 3ème de Liège - Bastogne - Liège et du Circuit de l'Allier, 4ème du Championnat national et vainqueur d'étape au Tour de Belgique.

Dans les rangs de Génial Lucifer, on mise essentiellement sur l'ancien champion de Belgique Louis Duerloo, sur Léon Louyet à la recherche de sa condition des saisons précédentes et sur Jules Lowie, un des héros malheureux du dernier Tour de Belgique des Indés qu'il a terminé en 3ème position.

Lutétia ne vaut que par le seul Lucien Weiss tandis que l'air du pays devrait rendre courage et forces aux représentants de Rood, c'est du moins ce que toute la Bretagne sportive espère.

Au moment des pronostics, tout un chacun semble opter pour une troisième victoire belge consécutive sauf si les Bretons reforment à nouveau l'union sacrée qui leur avait si bien réussi lors de la première mouture du Circuit, en 31, face au Parisien Speicher.



L'équipe "Leducq" au départ de g. à dr. Le Goff, Driancourt, Bono, Peuziat, Maillard et Houssais



## LES PARTANTS

### ALCYON (et filiales)

#### LABOR

1. Romain MAES (B) (Ab 5)
2. Félicien VERVAECKE (B) (Ab 2)

#### ALCYON

3. Léon TOMMIES (B) (30)

#### LA FRANCAISE

4. Eloi MEULENBERG (B) (7)

#### THOMANN

5. Sylvère MAES (B) (Ab 5)
6. Robert WIERINCKX (B) (1)

#### ARMOR

7. Jules COELAERT (B) (11)
8. Frans SPIESSENS (B) (33)

#### DILECTA

9. Ferdinand LE DROGO (Ab 7)
10. Bernard VAN RYSSSELBERGHE (B) (Ab 2)
11. Joseph MOERENHOUT (B) (3)
12. Erich HAENDEL (D) (28)
13. Robert PETIT (34)
14. Rémi ROYER (27)
16. Leander GHYSSELS (B) (Ab 2)

#### GENIAL LUCIFER

17. Gustave DE GREEF (B) (15)
18. Marcel GEORGES (B) (19)
19. Louis DUERLOO (B) (25)
20. Narcisse MATTUIZI (I) (HD 1)
21. Odiel VAN EENOOGHE (B) (2)
22. Léon LOUYET (B) (6)
23. Jules LOWIE (B) (10)
24. Hans WRECZIONO (D) (35)

#### LUTETIA

25. Lucien WEISS (Ab 5)
26. Maurice KRAUSS (HD 1)
27. Maurice RICHEBOURG (HD 1)
28. Marcel SUDRES (HD 1)
29. Edmond WEISS (HD 1)
30. Jean NEDELLEC (HD 1)
31. CHAMPAGNAT (HD 1)
32. Théodore LADRON (Ab 7)

#### ROOLD

33. Paul LE DROGO (4)
34. François FAVE (Ab 6)
35. Pierre CLOAREC (14)
36. Pierre SALIOU (24)
37. Auguste GOUPIL (9)

38. Jean-Marie GOASMAT (12)
39. Edouard MAUGER (AB 2)
40. Jean BEAUMANOIR (HD 1)

#### STELLA

41. Pierre LE DOARE (Ab 7)
42. Raymond DROUET (36)
43. Edmond TESSIER (37)
44. Joseph BOCHEREAU (HD 1)
45. Marcel DOUCET (Ab 5)
46. Maurice LHOTELLIER (HD 1)



Léandre Ghysseles  
(photo J.C. Chainet)

#### ALL RIGHT

47. Joseph SCIARDIS (I) (16)
48. Louis PERRON (HD 3)
49. Jean COLASSEAU (HD 1)
50. Marcel HAMON (32)
51. Emile BLONDEAU (NP 4)
52. Louis CLEMENT (HD 1)

#### ANDRE LEDUCQ

53. Yves LE GOFF (Ab 8)
54. HOUSSAIS (HD 1)
55. Philippe BONO (HD 2)
56. Jean DRIANCOURT (17)
57. Léon MAILLARD (13)
58. Georges PEUZIAT (21)

#### HENRI NOGUES

59. Jean FONTENAY (8)
60. Lucien LE GUEVEL (20)
61. Claude LEMARCHAND (29)
62. Marcel POLICE (31)
63. Lucien BIGOIN (23)
64. Sezny LEROUX (26)

#### INDIVIDUELS

100. Maurice COOLEN (Ab 5)

101. Germain NICOT (18)
102. Dante FRANZIL (I) (5)
103. MORILLON (HD 1)
104. Emile PERHIRIN (HD 1)
105. Eugène LEROUX (22)
106. Roland FLEURET (HD 1)
107. Pierre QUEMENER (HD 2)
108. Maurice CLOCHARD (Ab 6)
109. Jean LE MOING (Ab 8)
110. André BOUCHER (HD 1)
111. Jules CHASLES (HD 1)

Forfait: 15. « Kemper » HOREMANS

**NB:** 1. IL est souvent impossible de déterminer avec certitude si certains coureurs ont abandonné ou sont arrivés hors délais. Les indications Ab ou HD ne sont donc pas nécessairement exactes.

2. Selon les premières listes publiées, le dossard 31 était porté par Fernand TUAL. Quelques jours avant le départ, Tual est remplacé par Champagnat. Dans le compte-rendu de la première étape publié dans Ouest Eclair, nous retrouvons le nom de Tual. Par contre, c'est bien Champagnat qui figure dans la liste des coureurs arrivés hors délais...

## LE PARCOURS

### 26-08 1ère étape

Rennes - Cherbourg (220 km)

### 27-08 2ème étape

Cherbourg - Alençon (222 km)

### 28-08 3ème étape

Alençon - Angers (170 km)

### 29-08 4ème étape

Angers - Saint-Nazaire (170 km)

### 30-08 5ème étape

Saint-Nazaire - Lorient (170 km)

### 31-08 6ème étape

Lorient - Brest (180 km)

### 01-09 7ème étape

Brest - Saint-Brieuc (220 km)

### 02-09 8ème étape

Saint-Brieuc - Rennes (215 km)

## 1ère étape

### Rennes - Cherbourg

Cette première étape part sur les chapeaux de roue: plus de 36 km sont couverts durant la première



heure de course, la seule durant laquelle les spectateurs pourront applaudir un peloton plus ou moins compact. En effet, Tommies, Franzil, Cloarec et Houssais partent à l'attaque dès le 38ème kilomètre. Vingt bornes plus loin, ils sont rejoints par Van Eenoooghe et Paul Le Drogo.

Conscient du danger que représentent les fuyards, le peloton ne laisse toutefois pas l'écart se creuser irrémédiablement.

Coelaert, Moerenhout, Wierinckx, Lowie, Meulenbergh et Ferdinand Le Drogo sont les premiers à effectuer la jonction au km 118, alors que le peloton est fractionné en trois tronçons et que les lâchés ne se comptent plus.

Finalement, les 31 plus costauds se retrouvent en tête aux abords du cent-quarantième kilomètre. Les jeunes Belges Wierinckx et Lowie repartent aussitôt en compagnie de Van Rysselberghe et de Driancourt. Après que Moerenhout eut remplacé Lowie, victime d'une crevaisson, les 4 leaders voient leur avance frôler la minute aux environs du km 175, mais le peloton réussit à effectuer la jonction sous l'impulsion des Maes.

Peu avant le 200ème kilomètre (à 20 km de Cherbourg), Romain Maes laisse sur place ses derniers compagnons et semble s'envoler vers la victoire. Au sommet de la dernière côte du parcours, à 12 km du but, il précède Cloarec de 1'10", Coelaert et Wierinckx de 1'30", Van Eenoooghe de 1'40", Driancourt de 2', Ferdinand Le Drogo de 2'10" et le peloton de 2'40"

Le jeune Belge semble assuré de reconquérir le maillot jaune qu'il avait victorieusement porté l'année précédente lorsqu'il casse son dérailleur. Contraint de pousser un développement énorme et inadapté aux dernières bosses du parcours, il concède de plus en plus de terrain à Cloarec qui finit en boulet de canon.

A l'entrée sur la piste, il ne compte plus que 100 mètres d'avance. Épuisé, il résiste jusqu'au

bout au retour de Cloarec qui vient mourir à une longueur sur la ligne.

## Le Classement

1. Romain MAES,  
les 220 km en 6h35'44"



2. Pierre CLOAREC à 0'10"
3. Odiel VAN EENOOOGHE 0'56"
4. Jules COELAERT 1'04"
5. Robert WIERINCKX 2'04"
6. Joseph MOERENHOUT 3'07"
7. Léon LOUYET
8. Auguste GOUPIL
9. Théodore LADRON
10. Jean FONTENAY  
et 12 coureurs dans le même temps
30. Félicien VERVAECKE 8'52"
48. Yves LE GOFF 23'06"
52. Lucien WEISS 33'46"

*Cette première étape était annoncée comme étant la plus difficile. Le parcours ainsi que le train d'enfer imposé dès le départ ont provoqué d'importants dégâts. La moitié du peloton a d'ores et déjà perdu tout espoir de remporter le Circuit et 18 coureurs sont arrivés hors délais. Les Lutétia ont perdu six de leurs huit représentants et les régionaux ont également payé un lourd tribut à ce départ rapide.*

## 2ème étape Cherbourg - Alençon

L'hécatombe de la veille n'a pas refroidi l'ardeur des 57 rescapés. Dès le dixième kilomètre, Félicien Vervaecke part à l'assaut accompagné de Coolen, Goupil, Ghysseels et Franzil. La réaction ne se fait pas attendre et un groupe de 28 coureurs se retrouve bientôt au commandement.

Au cinquantième kilomètre, ils précèdent le deuxième peloton de 4'. A la surprise générale, Romain Maes, Cloarec et Van Eenoooghe figurent dans la mauvaise bordure: les trois principaux bénéficiaires de la première étape se livrent à un marquage aussi stérile que ridicule. L'allure des leaders n'est pourtant pas très rapide. Ainsi, Lowie, dont ce sont les débuts chez les pros, effectue-t-il seul la jonction. Un peu plus tard, alors que l'écart est de 4'30", Van Eenoooghe comprend qu'il ne doit plus espérer une réaction de Maes et de Cloarec et les abandonne à leur sort en compagnie de Sylvère Maes, Duerloo, Louyet et Weiss. En 15 bornes, ils combient leur retard!

L'écart ne fait que s'accroître. A Bayeux, il est déjà de 10'40". Une chute de Cloarec provoque enfin une réaction de Romain Maes, mais les hommes de tête commencent à s'agiter et il ne réussit qu'à grignoter quelques dérisoires petites secondes. En effet, au km 135, Fontenay relance le mouvement, bientôt suivi par Wierinckx, Paul Le Drogo, Moerenhout et Van Eenoooghe. Alors que Coelaert, le 4ème de la première étape perd le contact sur crevaisson, les cinq leaders augmentent régulièrement leur avance: 2'35" au km 152, 3'15" au km 170 (Romain Maes navigue alors à plus de dix minutes et Cloarec à un quart d'heure)

Franchi le cap des 200 bornes, le train des fuyards diminue sensiblement et le premier peloton se rapproche dangereusement du quintette qui se dispute la victoire d'étape sur la piste d'Alençon, longue de 600 mètres. Les leaders doivent slalomer entre les derniers coureurs du peloton qui compte un tour de retard. Paul



Le Drogo se montre le plus adroit à ce petit jeu et apporte ainsi un premier succès aux régionaux de Rood.

## Le Classement

1. Paul LE DROGO,  
les 222 km en 6h41'57"



Paul Le Drogo (photo J.C. Chainet)

2. Jean FONTENAY
3. Joseph MOERENHOUT
4. Robert WIERINCKX
5. Odiel VAN EENOGGHE
6. Jules LOWIE à 0'36"
7. Lucien WEISS 0'44"
8. Léon LOUYET
9. Marcel GEORGES
10. Germain NICOT
  
28. Jules COELAERT 8'30"
32. Romain MAES 13'43"
41. Pierre CLOAREC 20'15"

## Le Classement Général

1. Odiel VAN EENOGGHE  
en 13h18'37"
2. Robert WIERINCKX à 1'08"
3. Joseph MOERENHOUT 2'11"
4. Jean FONTENAY
5. Paul LE DROGO
6. Jules LOWIE 2'47"
- 7 ex aequo Léon LOUYET, Gustave DE GREEF, Sylvère MAES, Eloi MEULENBERG, Jean-Marie GOASMAT, Georges MARCEL et Auguste GOUPIL à 2'55"
18. Romain MAES 12'47"

Le groupe des candidats à la victoire finale est déjà réduit à 13 unités: 9 Belges et 4 Français. La répartition par équipe, bien plus significative nous apprend qu'il est composé de 5 Rood, de 3 Alcyon et de 3 Roid, d'un Noguès et d'un seul Dilecta.

Les directeurs sportifs peuvent maintenant dresser leurs plans de bataille...

## 3ème étape Alecçon - Angers

Décidément, les participants à ce quatrième Circuit de l'Ouest sont animés d'intentions belliqueuses ! Dès le deuxième kilomètre, sept audacieux partent à l'attaque. Il s'agit des régionaux Fontenay, Sezny, Leroux, Bigoin (tous trois de Rood), Favé, Saliou (deux Noguès), Le Goff et Maillard (deux Leducq), du Dilecta Royer et de Sylvère Maes, représentant Alcyon. Les Génial Lucifer du leader Van Eenoghe ont raté le wagon et doivent donc jouer les locomotives à la tête du peloton.

Incompréhensiblement, ils se relèvent après une poursuite d'une quinzaine de bornes et laissent l'échappée se développer tranquillement.

Après 35 km, l'écart est de 2 minutes; au km 50, il est déjà de 3'10". La première réaction émane de Louyet (un homme dangereux), Peuziat, Sciardis et Haendel (qui va rapidement lâcher prise et être remplacé par Lowie, lui aussi bien classé). Les quatre réduisent l'écart à 2'30", mais ce sont les Alcyon de Ludovic Feuillet, qui ne sont pas représentés dans le quatuor de chasse, qui réagissent et ramènent le peloton sur les contre-attaquants

Van Eenoghe reste impassible alors que Fontenay et Maes l'ont déjà virtuellement dépossédé de son maillot jaune. L'écart reprend rapidement des proportions confortables pour les sept fuyards (Le Goff et Maillard ont été lâchés sur crevaillon)

Une nouvelle réaction se dessine au km 92. Elle regroupe trois Alcyon: Meulenberg, Romain Maes et

Spiessens ainsi que Moerenhout (le mieux classé, à 2'11" de Van Eenoghe), Sciardis, Cloarec, Clochard et Houssais. Sous l'impulsion des trois Alcyon et de Moerenhout, ils distancent rapidement le peloton. Toutefois, «Monsieur Ludovic» monte aux créneaux une fois de plus et interdit à ses coureurs de poursuivre leur effort ! Le regroupement derrière les hommes de tête est chose faite au 115ème kilomètre et l'écart recommence à grimper à une allure vertigineuse. Au kilomètre 125, il est de 6'30" et il va encore croître jusqu'à l'arrivée.

Le sprint final a lieu sur la piste (mouillée) d'Angers et se résume à un affrontement entre Bretons. Favé remporte une nouvelle victoire amplement méritée pour l'équipe Rood alors que Fontenay offre une splendide maillot jaune à la modeste équipe d'Henri Noguès (celui-là même qui avait participé aux Circuits de 1911 et de 1931)

## Le Classement

1. François FAVE,  
les 170 km en 4h40'35"



François Favé

2. Jean FONTENAY
3. Sezny LEROUX
4. Lucien BIGOIN
5. Pierre SALIOU
6. Sylvère MAES
7. Rémi ROYER
8. Frans SPIESSENS à 8'11"
9. Lucien WEISS 8'38"



10. Eloi MEULENBERG  
 45. Robert WIERINCKX 9'20"

### Le Classement Général

1. Jean FONTENAY  
 en 18h01'23"  
 2. Sylvère MAES à 0'44"  
 3. Odile VAN EENOOGHE 6'27"  
 4. Robert WIERINCKX 8'17"  
 5. Joseph MOERENHOUT 8'38"  
 Paul LE DROGO  
 7. Marcel GEORGES 9'22"  
 Eloi MEULENBERG  
 Gustave DE GREEF  
 Jean-Marie GOASMAT  
 Léon LOUYET  
 Auguste GOUPIL

*La tactique imposée par Ludo-  
 vic Feuillet semble limiter la lutte pour  
 la victoire à deux coureurs: son pou-  
 lain Sylvère Maes et Jean Fontenay,  
 soit la lutte entre un tout puissant con-  
 sortium et un modeste constructeur  
 de province.*

*Monsieur Ludo a-t'il eu raison  
 de tout miser sur le même pion ?*

### 4ème étape

#### Angers - Saint-Nazaire

Malgré un violent vent défavorable qui freinera leur progression toute la journée, les 49 rescapés abordent cette 4ème étape pleins de bonnes intentions offensives.

Favé, le vainqueur de la veille, attaque dès les premiers hectomètres en compagnie de Royer. Après 15 bornes, ils comptent déjà 3' d'avance. La première réaction à leur offensive émane de Romain Maes, Meulenberg et Ladrone imités par Louyet, Spiessens, Weiss, Peuziat et Ferdinand Le Drogo. Après une poursuite d'une trentaine de kilomètres, ils rejoignent les fuyards à Trémentines (km 48). Durant de longs kilomètres, l'écart va se stabiliser. A Clisson (km 89), les 13 (Georges, Duerloo et Driancourt ont effectué la jonction) précèdent toujours le groupe de 3'

Les 3 Belges d'Alcyon (Spiessens, Romain Maes et Meulenberg) cessent de collaborer à l'avant de la course alors que leurs coéquipiers réunis autour du maillot jaune de Sylvère Maes assurent un train énergique en tête du peloton: le regroupement semble inévitable.

Toutefois, ils ne seront que 13 (chiffre porte-bonheur en l'occurrence) à revenir: Van Eenooghe, Wierinckx, Moerenhout, Paul Le Drogo (soit les 3ème, 4ème, 5ème et 6ème du général), Coelaert, Lowie, Cloarec, Sciardis, Goupil, Le Moing, Franzil, Le Guevel et Sesny Leroux.

Les deux principaux bénéficiaires de la veille, Fontenay et Sylvère Maes, se sont fait piéger. Seul contre tous, sans équipiers valables pour l'épauler, Fontenay est obligé de s'avouer vaincu, victime de la supériorité des équipes «nationales». En effet, Van Eenooghe, promu leader des Gèniaux Lucifer, compte à ses côtés Louyet, Georges, Lowie et Duerloo. Sous leur emprise, les 26 augmentent sans cesse leur avance. De 3'15" au km 135, elle passe à 5'40" au km 150 pour dépasser les 10' à l'arrivée.

Favé pénètre en tête sur la petite piste de Saint-Nazaire. C'est toutefois Moerenhout qui finit par le déborder dans la dernière ligne droite.

### Le Classement

1. Joseph MOERENHOUT,  
 les 170 km en 5h40'47"  
 2. Lucien WEISS  
 3. François FAVE  
 4. Eloi MEULENBERG  
 5. Georges PEUZIAT  
 6. Ferdinand LE DROGO  
 7. Romain MAES  
 8. Léon LOUYET  
 9. Théodore LADRON  
 10. Marcel GEORGES  
 et 13 autres coureurs dans le même temps  
 27. Jean FONTENAY à 10'40"  
 29. Sylvère MAES

*D'autres sources classent 19  
 coureurs ex aequo à la 5ème place.*

### Le Classement Général

1. Odile VAN EENOOGHE  
 23h48'37"  
 2. Robert WIERINCKX 1'50"  
 3. Joseph MOERENHOUT 2'11"  
 Paul LE DROGO  
 5. Eloi MEULENBERG 2'55"  
 6. Jean FONTENAY 4'13"  
 7. Lucien GEORGES 4'55"  
 Léon LOUYET  
 Auguste GOUPIL  
 10. Sylvère MAES 4'57"



Jef Moerenhout

*Georges, Louyet et Goupil sont  
 crédités de 2' supplémentaires à par-  
 tir de cette étape et ce, jusqu'à la fin  
 de l'épreuve. Si les journaux belges  
 nous apprennent que Georges a bien  
 été pénalisé pour ravitaillement illicite,  
 il n'est nulle part fait mention d'une  
 même sanction touchant Louyet et  
 Goupil. On ne peut donc que suppo-  
 ser qu'il ont également été frappés de  
 la même pénalité.*

*Alors que la course semblait  
 devoir se résumer à un affrontement  
 entre Fontenay et Sylvère Maes,  
 cette 4ème étape a resserré les po-  
 sitions: le 13ème n'est désormais  
 qu'à 6'24". Le classement général  
 ressemble comme un frère jumeau à  
 celui établi au soir de la 2ème étape.  
 La 3ème étape n'aura donc été  
 qu'une parenthèse sans conséquen-  
 ces.*



## 5ème étape Saint-Nazaire - Lorient

Ils sont toujours 49 à affronter la météo bretonne de ce 30 août, faite d'averses et d'éclaircies passagères.

Les Génial Lucifer de Van Eenooche vont contrôler facilement le peloton durant les 170 kilomètres qui relient Saint-Nazaire à Lorient. Seules les chutes de Doucet et de Weiss et les abandons de Romain et Sylvère Maes viendront troubler la quiétude des suiveurs. Après s'être arrêtés pour demander un imperméable à leur directeur sportif, les deux Belges éprouveront quelque difficulté pour effectuer la jonction et préféreront renoncer sans gloire: Romain se dit fatigué et Sylvère déçu par la tournure des événements.

Les seuls coursiers à s'assurer une avance aussi minime que provisoire sont Paul Le Drogo, Wierinckx, Yves Le Goff et enfin Spiessens et Georges qui seront repris à 3 km du but.

C'est Germain Nicot, le vainqueur de 1931, qui pénètre sur le vélodrome lorientais avec une trentaine de mètres d'avance. Au terme d'un coude-à-coude passionnant, c'est toutefois Eloi Meulenberg qui précède d'une demi-roue le vainqueur de la veille, Jos Moerenhout. Le Carolo (et futur champion du monde) remporte à cette occasion son premier succès chez les pros.

### Le Classement

1. Eloi MEULENBERG,  
les 170 km en 4h38'48"
2. Joseph MOERENHOUT
3. Léon LOUYET
4. Théodore LADRON
5. Germain NICOT
6. Georges PEUZAT
7. Jean FONTENAY
8. Léon TOMMIES
9. ex aequo 30 coureurs  
dans le même temps

### Le Classement Général

1. Odiel VAN EENOOGHE  
28h 27'25"

Positions inchangées. Dante Franzil occupe maintenant la 10ème place à 5'07" du leader.



## 6ème étape Lorient - Brest

Journée noire pour les Rouges!

En effet, les coureurs aux maillots rouges (de Génial Lucifer) ont opéré sur la défensive tout le long des 180 km de cette sixième étape.

Dès les premières bornes, ils essaient de renouveler la manœuvre de la veille en assurant le train. Toutefois, après une vingtaine de kilomètres, Van Eenooche doit mettre pied à terre, victime d'une crevaisson. Les Alcyon de Robert Wierinckx sonnent la charge et essaient de distancer le maillot jaune. Les coéquipiers du leader remportent cependant la première manche et ramènent leur chef de file sur le peloton peu après Pont-Aven (km 51).

L'accalmie va durer une bonne soixantaine de kilomètres. Les malheurs de Van Eenooche recommencent peu après Locronan (km 115) sous la forme d'une nouvelle crevaisson. Comme un malheur ne vient jamais seul, il doit encore descendre à

deux reprises pour remettre en place un dérailleur récalcitrant.

Les Alcyon, les Dilecta et les Roold ne peuvent évidemment pas rater une telle aubaine; aussi unissent-ils leurs forces pour distancer les Belges de Pierre Pierrard. Au km 135, le groupe de tête, fort de 18 unités, compte 1'05 d'avance sur le groupe Van Eenooche. Wierinckx, Moerenhout, Paul Le Drogo et Franzil, soit un Alcyon, un Dilecta et un Roold (en compagnie de l'individu Dante Franzil), mais aussi les 2ème, 3ème et 4ème du classement général partent de l'avant un peu plus tard. Au km 145, ils précèdent leurs anciens compagnons de 1'30" alors que le maillot jaune a déjà perdu 3'20"

La dernière heure de course va se limiter à une longue et épuisante poursuite entre les différents groupes. Bien aidé par Lowie et Degreef (et à un moindre niveau par Louyet et Duerloo), Van Eenooche grignote peu à peu l'avance des fuyards, tout en rejoignant régulièrement des coureurs intercalés.

Au km 152, il n'est plus qu'à 2'45". Au km 170, il rejoint le dernier groupe intermédiaire. Sur la ligne, l'écart est redescendu à 2'03". Au départ de Lorient, Wierinckx ne comptait que 1'50" de retard. Il a donc manqué 13" à Van Eenooche pour conserver sa belle tunique jaune...

Sur la piste de Kérabecam, Le Drogo s'impose facilement avec trois longueurs d'avance sur Moerenhout alors que l'inattendu Rémi Royer, auteur d'un retour remarquable, n'échoue qu'à 20" du quator de tête.

### Le Classement

1. Paul LE DROGO,  
les 180 km en 5h27'48"
2. Joseph MOERENHOUT
3. Robert WIERINCKX
4. Dante FRANZIL
5. Rémi ROYER 21"
6. Léon TOMMIES 2'03"
7. Szény LEROUX
8. Théodore LADRON
9. Auguste GOUPIL
10. Lucien BIGOIN  
et 23 coureurs dans le même temps



36. Marcel GEORGES 8'39"

plus, Léon Tommies dirige la manœuvre et ramène son coéquipier et voisin (ils sont tous deux Bruxellois) sur les échappés.

7. Dante FRANZIL  
8. Georges PEUZIAS  
9. Jean DRIANCOURT  
10. Lucien BIGOIN  
et 25 coureurs dans le même temps

### Classement Général

1. Robert WIERINCKX 33h57'03"  
2. Odiel VAN EENOOGHE 13"  
3. Joseph MOERENHOUT 21"  
Paul LE DROGO  
5. Eloi MEULENBERG 3'08"  
6. Dante FRANZIL 4'17"  
7. Jean FONTENAY 4'26"  
8. Léon LOUYET 5'08"  
Auguste GOUPIL  
10. Jules LOWIE 6'37"

*Avec 4 coureurs représentant les 4 formations les plus solides encore en lice, séparés par un écart aussi réduit, la course semble relancée. Jusqu'à ce jour, le maillot de leader n'a guère porté chance aux coureurs qui l'ont porté: Romain Maes, Van Eenoooghe, Fontenay et à nouveau Van Eenoooghe ont tous perdu leur première place après des péripiéties de course assez malheureuses et des considérations tactiques impénétrables.*

*Ludovic Feuillet, qui semblait avoir tout misé sur Sylvère Maes au terme de la 3ème étape, a récupéré le commandement de ce Circuit. A l'exception de «l'ancien» Tommies, il ne dispose plus que de 3 coureurs inexpérimentés (Meulenberg, Coelaert et Spiessens) pour épauler Wierinckx. Mais ces derniers, en quête d'un contrat pour les saisons à venir, ont tout intérêt à donner entière satisfaction à leur mentor.*

### 7ème étape Brest - Saint-Brieuc

Dès le départ, Ferdinand Le Drogo et Royer essaient de lancer la course, mais les Alcyon montent efficacement la garde et le peloton retrouve les deux audacieux dès le 20ème kilomètre.

L'attaque suivante est plus sérieuse puisqu'elle réunit notamment Van Eenoooghe, Moerenhout, Meulenberg et Fontenay. Une fois de

Dès lors, l'étape va sombrer dans la monotonie la plus complète jusqu'à 30 km de Saint-Brieuc. L'Allemand Haendel, un routier énergique au style chaloupé, laisse le peloton sur place. A Binic (à 12 km du but), il précède le peloton de 1'20", peloton dont viennent de sortir Louis Duerloo et son coéquipier Royer. Contre toute logique, celui-ci collabore avec l'ancien champion de Belgique. La jonction s'effectue peu après. Les deux Dilecta essaient alors à tour de rôle de semer le rapide Anversois. A ce petit jeu, c'est Royer, de loin le plus frais, qui finit par s'assurer une cinquantaine de mètres à 2 km de l'arrivée. Duerloo adopte le même rythme et produit son effort à bon escient. Il rejoint le Français à l'entrée de la piste et s'impose d'autant plus facilement que Royer rate le virage à l'entrée de l'anneau briochin.

### Le Classement

1. Louis DUERLOO,  
les 220 km en 6h09'55"



2. Rémi ROYER  
3. Erich HAENDEL 10"  
4. Joseph MOERENHOUT 1'59"  
5. Eloi MEULENBERG  
6. Léon TOMMIES

Etape sans histoire pour les Alcyon

### Le Classement Général

1. Robert WIERINCKX 40h08'57"

Ecarts inchangés pour ses plus proches poursuivants.

### 8ème étape Saint-Brieuc - Rennes

Toute la Bretagne espère un exploit de Paul Le Drogo en ce 2 septembre 1934. En effet, avec 21" de retard, le leader des Roodl reste plus que jamais candidat à la victoire finale. Mais Moerenhout et Van Eenoooghe n'ont pas dit non plus leur dernier mot. Tout reste possible d'autant plus que d'autres coureurs pourraient venir troubler les cartes à l'occasion de l'une ou l'autre manœuvre tactique. Meulenberg, équipier de Wierinckx n'est finalement qu'à 3" du leader alors que Franzil ou Fontenay pourraient éventuellement tirer profit du marquage des grandes formations. Conscients de la précarité de leurs positions, les Alcyon décident d'imprimer un train rapide dès le départ. Excepté deux crevaisons de Lowie, qui prouve l'excellence de sa forme en reprenant sa place dans le peloton en deux temps, trois mouvements, il ne se passe rien durant les 180 premiers kilomètres.

C'est à Combourg que Royer déclenche les hostilités. Le Parisien, qui termine l'épreuve sur les chapeaux de roue, résiste en solitaire une vingtaine de bornes avant d'être rejoint par Louyet, Petit et Goasmat. Cloarec, un autre équipier de Le Drogo, anime une seconde contre-attaque et effectue également la jonction en compagnie de Degreef, Driancourt, Maillard et Franzil.

Sous l'impulsion de l'Italo-Parisien Franzil, les neuf leaders aug-



mentent régulièrement leur avance et ne sont plus inquiétés avant Rennes. Degreef emmène le sprint pour son camarade Léon Louyet qui s'impose de deux longueurs.

A l'arrière, le peloton n'a réagi que sporadiquement au rythme des timides tentatives des adversaires de Wierinckx. L'attaque la plus incisive a été portée par Moerenhout dans la difficile côte de Hédé. Il réussira à distancer Wierinckx d'une cinquantaine de mètres. Le leader restera en équilibre avant d'attendre ses fidèles équipiers qui le ramèneront dans le sillage du fuyard.

## Le Classement

1. Léon LOUYET,  
les 215 km en 6h45'15"



Léon Louyet

2. Jean DRIANCOURT  
3. Rémi ROYER  
4. Pierre CLOAREC  
5. Gustave DEGREEF  
6. Dante FRANZIL  
7. Léon MAILLARD  
8. Robert PETIT  
9. Jean-Marie GOASMAT  
10. Joseph MOERENHOUT 2'40"  
et 22 coureurs dans le même temps

La finale de cette ultime étape est parfaitement significative du comportement des diverses équipes en présence. Alors que les Alcyon font

*bloc autour de leur chef de file, leurs principaux opposants n'affichent pas le même esprit de corps. Il est symptomatique de constater que Goasmat et Cloarec ont préféré spéculer sur une éventuelle victoire d'étape plutôt que de seconder Paul Le Drogo dans le final de l'étape. De même, Louyet et Degreef (qui peuvent toutefois se vanter d'avoir apporté une seconde victoire partielle à leurs couleurs) ont-ils «oublié» Van Eenoooghe alors que Royer et Petit ont laissé au seul Haendel le soin d'épauler Moerenhout.*

## CLASSEMENT GENERAL

1. Robert WIERINCKX 46h56'53"



2. Odier VAN EENOOGHE 12"  
3. Joseph MOERENHOUT 20"  
4. Paul LE DROGO  
5. Dante FRANZIL 1'36"  
6. Léon LOUYET 2'27"  
7. Eloi MEULENBERG 3'57"  
8. Jean FONTENAY 4'25"  
9. Auguste GOUPIL 5'07"  
10. Jules LOWIE 6'36"  
11. Jules COELAERT 9'36"  
12. Jean-Marie GOASMAT 11'07"  
13. Léon MAILLARD 14'32"  
14. Pierre CLOAREC 17'01"  
15. Gustave DEGREEF 25'34"  
16. Joseph SCIARDIS 26'08"  
17. Jean DRIANCOURT 27'34"  
18. Germain NICOT 27'52"  
19. Marcel GEORGES 30'35"

20. Lucien LE GUEVEL 31'09"  
21. Georges PEUZIAT 32'55"  
22. Eugène LEROUX 37'01"  
23. Lucien BIGOIN 38'07"  
24. Pierre SALIOU 42'24"  
25. Louis DUERLLOO 46'17"  
26. Sezny LEROUX 48'24"  
27. Rémi ROYER 51'03"  
28. Erich HAENDEL 51'32"  
29. Claude LEMARCHAND 51'35"  
30. Léon TOMMIES 57'02"  
31. Marcel POLICE 59'50"  
32. Marcel HAMON 1h04'53"  
33. Frans SPIESSENS 1h07'08"  
34. Robert PETIT 1h08'03"  
35. Hans WRZECIONO 1h23'00"  
36. Raymond DROUET 1h37'29"  
37. Edmond TESSIER 2h02'20"

A 19 ans et 4 mois, Robert Wierinckx devient le plus jeune vainqueur du Circuit de l'Ouest. Il confirme ainsi la tendance amorcée en 1933 par Romain Maes (20 ans): le Circuit s'impose de plus en plus comme le ban d'essai idéal des jeunes Français et (surtout) des espoirs belges. Faute d'équipes bien structurées chez eux, ceux-ci sont obligés de trouver chaussure à leur pied (et à leurs ambitions) en France. Comme la concurrence est rude et les (bonnes) places rares, ils se doivent d'utiliser chaque occasion et ils ne s'en privent généralement pas.

Les organisateurs ne peuvent qu'attendre et espérer que les deux derniers vainqueurs confirmeront le plus rapidement possible les brillantes qualités qu'ils ont manifestées dans leur épreuve. Gageons qu'ils apprécieront à sa juste valeur le succès de Romain Maes dans le prochain Tour de France tout comme ils avaient dû se réjouir du doublé de Georges Speicher (Tour de France - Championnat du Monde) en 1933. Peut-on rêver meilleures références pour une jeune organisation?

## LE VAINQUEUR

Coureur précoce s'il en est, Robert Wierinckx est né à Ixelles (Bruxelles) le 12 avril 1915. Dès les catégories d'âge, il se révélait un gagnant redoutable. Indé coureur 33, à 18 ans, il venait de remporter le Tour



de Belgique dans des circonstances rocambolesques. Au départ de la dernière étape, il précédait ses plus proches poursuivants d'une bonne dizaine de minutes. Victime d'un banal incident mécanique, il s'énevait, empruntait le vélo d'un équipier (sur une distance variant entre 30 et 500 mètres, selon les versions) et se voyait promptement pénalisé de 15' par Albert Van Laethem et Paul Beving (les fameux BVL) qui jouaient tout à la fois les rôles d'organisateur et de commissaires. Dans la finale, Wierinckx attaquait à plusieurs reprises, mais échouait finalement à une poignée de secondes du vainqueur, Michel De Kee. Les jours suivants, la presse unanime souligne l'extrême sévérité de la sanction qui prive Wierinckx d'une victoire amplement méritée. Et le miracle se produit... Alors que jamais, au grand jamais un officiel ne voulait reconnaître avoir commis une erreur, le duo BVL se met à épélucher ses propres règlements et y découvre qu'aucune sanction précise n'était prévue pour ce genre d'infraction... La solution est dès lors facile à deviner: la pénalisation est ramenée à des proportions plus normales (10') et Wierinckx récupère son bien. Pour estimer à sa juste valeur ce Tour de Belgique, il faut savoir que parmi les vaincus, figuraient notamment Marcel Kint, Jules Lowie, Eloi Meulenberg, François Neuville, André Defoort, Albertin Disseaux ou Adolphe Braeckevelt....

Quelques jours plus tard, il signe son premier contrat en faveur d'Alcyon pour un salaire mensuel de 600 FF et transforme son premier test à l'échelon supérieur en coup de maître en s'adjugeant le Circuit de l'Ouest.

Sa première saison complète avec les pros sera surtout celle de l'apprentissage des grandes épreuves du calendrier français.

En 1936, il profite des largesses de ses supérieurs militaires pour disputer le Tour de Belgique et s'y faire battre par Emile Decroix. Cette fois, la chance ne lui sourit guère. La course est organisée selon la formule individuelle, mais Decroix compte beaucoup d'amis dans le peloton,

dont quelques-uns sont des équipiers de Wierinckx durant les autres courses. Malgré tous ses efforts, le Bruxellois doit s'avouer vaincu face à une coalition que les officiels sont les seuls à ne pas voir.

Début juillet, il s'embarque pour son premier Tour de France (il n'a toujours que 21 ans) et remporte la deuxième étape. Echappé dans les dernières bornes avec Tanneveau, il s'impose sans difficultés sur la piste de Charleville. Trois jours plus tard, l'étape d'Evian se termine par un sprint massif. Kint et Wierinckx emmènent le sprint pour Danneels, mais celui-ci ne réussira pas à remonter notre Bruxellois qui n'est finalement précédé que par le seul René Le Grevès.

Il découvre alors la haute montagne et s'y comporte très honorablement, même s'il s'avère surtout un descendeur impétueux, ce qui lui permet de limiter les dégâts. A la sortie des Alpes, il occupe la 11ème place du classement général. Mais la belle aventure va s'interrompre brutalement. Déjà victime d'une chute dans la descente du col de Braus, il se retrouve de nouveau au sol dans l'étape de Cannes et, malgré tout son courage, il est contraint à l'abandon dans la 15ème étape.

Bon sprinter, honnête rouleur, Wierinckx s'était donc révélé routier complet durant ce Tour de France. Malheureusement, la constance n'était pas son point fort et il n'allait plus confirmer ce remarquable début de carrière.

En 1937, il s'impose dans le Circuit du Morbihan et dispute son second Tour dans l'anonymat le plus complet avant de renoncer avec toute l'équipe belge au départ de Bordeaux. La saison suivante, il obtient ses seuls résultats valables au Tour d'Allemagne où il s'adjuge trois étapes et au Circuit de l'Ouest, confirmant ses aptitudes pour les courses par étapes.

Sa saison 1939 commence par un coup d'éclat: il s'impose dans un Bruxelles - Liège disputé par une température sibérienne. La suite confirme

son retour en forme: 7ème de Paris - Roubaix et de Bordeaux - Paris, 5ème du Circuit du Morbihan et du Tour de la grande Allemagne, qui fut autant un hymne de la propagande nazie qu'une épreuve sportive.

Notre Ketje, qui ne comptait finalement que 24 ans, semblait avoir retrouvé son second souffle. Il n'aura pas l'occasion d'en apporter la confirmation. Il disparaît des pelotons début 42 et ne reprendra la compétition qu'après la guerre dans une fédération dissidente au sein de laquelle il collectionne Les victoires.

Robert Wierinckx refera une dernière fois les (petits) titres des journaux en 1950 à l'occasion d'un Tour de France pour anciens champions qu'il termine en seconde position derrière Pierre Gallien après avoir remporté la dernière étape dans une ultime tentative de conquête de la victoire finale.

Peu de temps après, il met un terme définitif à sa carrière après avoir remporté 342 victoires (selon ses propres comptes).

Toujours bon pied, bon oeil, il réside actuellement dans le Brabant Wallon.

## **PALMARES DE ROBERT WIERINCKX**

### **Indépendant**

#### **1933**

3e de la 7ème étape du Tour de Belgique

#### **1934**

1er du Tour de Belgique  
 1er de la 7ème étape  
 2e de la 4ème étape  
 1er de Bruxelles - Mondorf  
 Luxembourg - Bruxelles  
 1er de la 1ère étape  
 1er à Ligny (11-03)  
 1er du Grand Prix du Pays Noir (Wanfercée-Baulet)  
 1er à Lessines  
 1er à Jette  
 2e du Championnat du Hainaut



2e du Trophée National  
2e à Neder-Over-Heembeek  
3e à Ligny (18-03)  
3e à Liège  
5e de Bruxelles - Tertre  
1er du Maillot Rose

2e du Tour de Belgique  
3e de la 2ème étape  
4e de la 5ème étape  
2e de la 5ème étape  
du Tour de France  
6e de Paris - Bruxelles  
22e du Tour des Flandres  
Abandon à la 15ème étape du Tour  
de France  
6e de la 10ème étape  
10e de la 3ème étape

5e du Circuit du Morbihan  
2e de la 1ère étape  
7e de Paris - Roubaix  
7e de Bordeaux - Paris  
26e du Tour des Flandres

#### 1940

13e du Championnat de Belgique

#### 1941

2e à La Louvière  
2e à Yvoir

### Un reportage de Denis COULON (à suivre)



R. Wierinckx

#### Professionnel

#### 1934

1er du Circuit de l'Ouest  
3e de la 6ème étape  
4e de la 2ème étape  
5e de la 1ère étape  
1er à Charleroi (cr)

#### 1935

1er du Circuit des Trois Frontières  
(Fr)  
2e à Oplabbek  
3e du Grand Prix de Fourmies  
3e au Roelux  
5e du Circuit de l'Allier  
7e du Tour du Nord  
3e de la 2ème étape  
7e de Paris - Rennes  
7e de Paris - Verdun  
10e de Paris - Bruxelles  
16e du Tour des Flandres  
19e de Liège - Bastogne - Liège  
24e du Championnat de Belgique  
28e de Paris - Nice  
5e de la 6ème étape

#### 1936

1er de la 2ème étape  
du Tour de France  
1er du Grand Prix Excelsior  
(Lille - Roubaix - Tourcoing)  
1er à Namur (cr)

#### 1937

1er du Circuit du Morbihan  
1er de la 1ère étape  
3e de Paris - Belfort  
3e à Mons (cr)  
4e du Grand Prix de Troyes  
6e ex aequo de Paris - Bruxelles  
10e de Paris - Saint-Etienne  
30e du Tour des Flandres  
Non partant à la 17ème étape du Tour  
de France

#### 1938

1er des 3ème, 6ème  
et 10ème étapes  
du Tour d'Allemagne  
7e du Circuit de l'Ouest  
4e de la 6ème étape  
7e de Marseille - Lyon  
9e du Tour d'Allemagne  
24e du Tour de Belgique

#### 1939

1er de Bruxelles - Liège  
2e à Aix-la-Chapelle (cr)  
5e du Tour d'Allemagne  
3e des 16ème, 17ème (B)  
et 19ème étapes

### COMMUNIQUE DE PRESSE

Le nouveau PIGOIS (Cyclisme féminin édition 96) arrive !

Nous avons le grand plaisir de vous annoncer la parution du troisième ouvrage de Rémy Pigois, consacré au vélo féminin.

Après les «Petites Reines du Tour de France» (1986), et le succès de l'édition 95 du «Cyclisme féminin», voici la parution de «Cyclisme féminin édition 96»

Le livre comprend 290 pages et est illustré par plus de 200 pho-

tos inédites. Toute l'activité des douze mois de la dernière saison est racontée, disséquée, agrémentée d'échos souvent cocasses. Les résultats complets, des portraits, des palmarès enrichissent les chapitres consacrés à la route, à la piste et au VTT. Les records de l'heure de Marsal et Mac-Grégor et les deux titres mondiaux de Longo sont largement commentés.

Rémy Pigois, le micro-passion, animateur-organisateur, a travaillé d'arrache-pied pour éditer ce livre qui est le seul à figurer dans la vélothèque cycliste consacrée aux femmes.

Gage de succès à nouveau promis à cet ouvrage: il est préfacé par Jeannie Longo, notre talentueuse Championne olympique et par Patrick Cluzaud, Directeur Technique National du cyclisme Français. Deux références !

«Cyclisme féminin édition 96» réalisé et édité par Véloce-Concept, 53 rue Jean Jaurès, 18390, St Germain du Puy (48.69.08.20). Il est diffusé par les éditions Amphora, 14 ru de l'Odéon - 75006 Paris (1) 39.53.18.40. Son prix est de 145 FF



## 3. Robert DORGEBRAY



Robert Dorgebray nous relate son parcours olympique de coureur cycliste, de la médaille d'or conquise à Berlin en 1936 à sa victoire dans le Circuit des Boucles de la Seine en 1949. La vie et la malchance ne l'ont pas épargné (prisonnier de guerre, chutes, ...) mais pourtant, coureur rusé et vif, il sut étoffer son palmarès de belles victoires. Né le 16 octobre 1915 à Nesles-la-Vallée, il vit des jours tranquilles dans son appartement parisien.

**CDP: Vous étiez sélectionné aux Jeux Olympiques de Berlin en 1936 dans l'équipe de France sur route avec Robert Charpentier, Jean Guoujon et Guy Lapébie. Comment s'est effectuée votre sélection ?**

«Auparavant, tous les coureurs sélectionnés par la fédération française de cyclisme venaient systématiquement du V.C. Levallois, mais moi j'étais licencié au C.S.I., (Club Sportif International) alors normalement, je n'aurais pas dû être sélectionné. La Fédération organisait des courses de présélection olympique (une à Melun, deux autres à Montlhéry), j'en ai gagné deux sur trois. Les dirigeants ne purent faire autrement que de me prendre dans

l'équipe. J'aurais même dû faire partie de l'équipe de poursuite mais une histoire de marque de cycles 'Lutécia' pour le C.S.I. et «Olympique» pour le V.C.L. m'a écarté de la sélection pistière.

En 1935, j'étais déjà indépendant et en principe, la progression normale à ce stade est le passage chez les professionnels. Mais la Fédération m'a demandé de redescendre amateur, il fallait que je rende les prix gagnés alors j'ai refusé tout net. Je ne sais ce qui s'est passé entre le C.S.I. et la Fédération car cela s'est arrangé. Je suis redevenu amateur pour les Jeux et j'ai conservé les prix acquis.»

**CDP: Comment se sont déroulés les Jeux de Berlin ?**

«Nous sommes partis par le train, Eugène Christophe était le directeur sportif de l'équipe olympique et pour une question d'économies, il nous avait distribué des casse-croûtes. Nous avons été installés dans le village olympique, c'était la première fois que les Jeux étaient aussi bien organisés et structurés. Nous avions à notre disposition: chauffeurs, coiffeurs, dentistes, etc. On avait vingt ans, on ne faisait pas très attention à ce qui se passait. Il y avait des militaires tous les dix mètres.»

**CDP: Et la course olympique ?**

«C'était une course facile, dépourvue de difficultés et disputée sur cent kilomètres seulement. A part quelques lâchés lors des premiers tours et les éliminés sur incidents mécaniques, nous sommes arrivés en peloton. J'ai mené le sprint pour Robert Charpentier jusqu'à 200 mètres et c'est avec deux longueurs d'avance sur Guy Lapébie qu'il remporta l'épreuve. Ensuite, il y a eu une polémique à l'issue de ce sprint: Guy Lapébie accusant Charpentier de lui avoir tiré le maillot. La seule chose

que je regrette encore aujourd'hui est de ne pas avoir disputé le sprint pour moi. A 500 mètres de l'arrivée, il y a eu une chute, je l'ai évitée de même que Charpentier qui était dans ma roue. J'aurais dû lancer mon sprint à ce moment là. Je finis donc 6ème et remporte la médaille d'or par équipe avec Charpentier et Lapébie.

Après les Jeux Olympiques, j'ai disputé le Championnat du Monde à Berne en septembre où je finis 20ème. En fin d'année, je suis parti au régiment.»

**CDP: Après votre service militaire, vous avez été mobilisé puis fait prisonnier, racontez nous cette période?**

«En fait, j'aurais dû partir à l'armée en 1935 mais j'étais sursitaire en raison de ma participation aux J.O. Je suis entré sous les drapeaux fin 1936, j'ai fait deux ans de service militaire avant d'être libéré 4 mois puis mobilisé sur la ligne Maginot en 1939. Nous avons été encerclés par les Allemands en juin 1940 et fait prisonniers. Je me suis retrouvé en camp en Allemagne, le 12 A à Limbourg/Lahr. J'ai réussi à m'évader avec quatre autres gars. Nous voyagions de nuit. On a été repéré sur un train de marchandises. Les Allemands ont arrêté le convoi à la gare suivante mais j'ai réussi à me glisser, avec un autre prisonnier, entre notre train et un autre qui roulait dans l'autre sens et nous avons couru dans les champs nous cacher. Nous avons ensuite continué notre périple jusqu'à Nancy. Là, une organisation de cheminots m'a fourni des faux papiers et je suis rentré à Paris en mai 1941.»

**CDP: Et le vélo depuis le service militaire ?**

«Je courais pendant les permissions entre 1937 et 1939 remportant tout de même Paris - Cayeux, Paris - Evreux. Mais depuis le conflit





*De gauche à droite, on reconnaît Renaud, Quentin, Lucien Lauck, qui sera le vétéran de l'épreuve, Frankowski, Dominique Forlini, Dorgebray, Chapatte, leader de l'équipe de Paris, Blusson, l'ancien champion olympique José Beyaert et Jean Baldassari.*

mondial, ce n'ai pas touché à mon vélo, et ce durant deux ans. J'étais caché chez Jean Mazier, mon soigneur, mais un jour, la milice m'a contrôlé dans la rue. J'avais toujours mes faux papiers, j'ai eu chaud, risquant d'être repris. Après cet évènement, j'ai dit à Mazier et Bellenger que je voulais vivre en zone libre. Louis Gauthier m'a fait passer la ligne de démarcation et je me suis retrouvé à Lyon, sans travail et sans argent. Quelques temps plus tard, je me suis présenté à la réunion d'un club cycliste local dont le président était Monsieur Brisson, en disant: «Dorgebray, champion olympique, je suis prisonnier évadé». Ce monsieur m'a aussitôt trouvé une chambre et un travail chez les cycles Follis. Un des mécano m'a donné un vélo et j'ai pu recommencer à m'entraîner et à disputer des courses.»

**CDP: Quand êtes-vous passé professionnel ?**

«Fin 1941, je suis rentré chez Mercier. En zone non occupée, il y avait beaucoup plus de courses et dès 1942, je remporte le G.P. du Pneumatique à Montluçon. Je courais aussi beaucoup sur piste pendant la guerre, il y avait des vélodromes à Roanne, Lyon, St Etienne, Clermont-

Ferrand ... A ce moment-là, je gagnais correctement ma vie mais «Mercier» m'obligeait à courir sur route. En 1943, lors d'une réunion sur piste à Clermont-Ferrand, dans l'épreuve derrière motos commerciales, j'avais passé Jules Rossi qui m'avait fait une «entourloupette» dans le dernier Paris - Reims, lorsque mon boyau éclata. Je me suis retrouvé avec une jambe et une clavicle cassées mobilisant huit mois à l'hôpital.»

**CDP: Ensuite, vous êtes passé chez Peugeot ?**

«J'ai signé en 1945 et je suis resté dans la maison Peugeot jusqu'à la fin de ma carrière en 1951. C'était une vraie équipe de copains (Camille Danguillaume, Emile Idée, Paul Giguët, ...). D'ailleurs, après la mort accidentelle de Camille au Championnat de France de 1950, nous étions effondrés. Comme je commençais à «prendre de la bouteille», j'ai raccroché l'année suivante.»

**CDP: Vous êtes plutôt un spécialiste des courses en ligne ?**

«C'est vrai, chaque année, je gagnais une belle course: le Grand Prix Pneumatique en 1942, le Circuit

de l'Indre en 1946, Grand - Camembert en 1947, le Grand Prix des Alliés en 1945 et les Boucles de la Seine en 1949».

**CDP: Racontez-nous cette fin de course dans le circuit des Boucles de la Seine en 1949 ?**

«Je sortais du Tour de Hollande où vous disputiez une kermesse tous les jours tellement l'allure était vive. Et le dimanche suivant, j'étais aux Boucles de la Seine. Dans la côte de Melun, Tacca est sorti avec Bobet. Nous nous sommes retrouvés une dizaine en poursuite derrière eux avant de les rejoindre à Pontoise (Malfait, Redolfi, Danguillaume, Muller, Bernard Gauthier, Lucien Lauck, ...). Arrivés sur les boulevards, Danguillaume a attaqué, il a été repris et j'ai contré de suite, Camille «faisant le frein» derrière, je suis arrivé sur le vélodrome de Montrouge avec une minute d'avance sur Bernard Gauthier qui réglait au sprint le groupe de poursuivants. C'était une belle course comme toute course qui finit à Paris.»

**CDP: Et le Tour de France ?**

«Je l'ai disputé trois fois, je n'en ai terminé aucun. (NDLR: en



1947 dans l'équipe Nord-Est, en 1949 dans l'équipe Ile de France et en 1950 dans l'équipe de Paris). En 1947, lors de la première étape, on s'élançait de Pierrefite. A Luzarches après 30 kilomètres, je me place pour faire la prime, Paul Neri touche ma roue arrière et je casse mon dérailleur. J'ai attendu vingt minutes la voiture de dépannage qui, comble de malheur, avait elle aussi eu un pneu crevé. Résultat, j'ai chassé tout seul jusqu'à Lille, trois ou quatre étapes plus tard, j'étais « mort » et j'abandonnais. C'était ça le Tour de France. Une crevaillon, une chute au mauvais moment et c'était fini et de plus il n'y avait pas d'argent à gagner ou très peu.

Au départ, l'organisation du Tour vous donnait deux maillots, des bouyaux, une valise, tout était congné et devait être rendu à l'arrivée. Bien que des fournisseurs comme « Unisport » nous aient apporté un survêtement ou une paire de chaussures avant le départ, il était strictement interdit de les porter durant le Tour. Le père Garrault nous passait en revue et nous menaçait: « Demain matin, pas de ça les gars » en nous montrant le survêtement ou les chaussures ... C'était ça le Tour à l'époque. »

#### CDP: Y a-t-il quelques anecdotes dont vous vous souvenez ?

« Je me rappelle de René Vietro, je fus parfois son compagnon de chambre, c'était un drôle de gars. Une nuit, il me réveille, il était sur son vélo à régler sa position en se regardant dans la glace de l'armoire. Il se disait révolutionnaire, il cultivait son mythe ...

Paris - Brest - Paris 1948 est un autre souvenir. On partait à 22 heures de la Porte de Saint Cloud. Les journaux bouclaient leurs articles à minuit pour le matin suivant. Albert de Wetten, de l'Equipe, vient me voir et me propose de faire le départ. « Robert, je prépare un papier sur toi, tu fais le départ, je prends la photo et demain matin, tu seras à la une de l'Equipe » me dit-il. Je réponds d'accord mais manque de chance, les Belges attaquent d'entrée. Ca s'est calmé dans la côte de Picardie alors

j'ai débouché tout seul et à Versailles, j'avais deux minutes d'avance. Le matin, l'Equipe titrait: « Dorgebray attaque au départ » et la photo me montrait au milieu des motos tous phares allumés. J'ai quand même fini 5ème à Paris. Pour terminer l'anecdote, j'ai aussi terminé le dernier Paris - Brest - Paris 1951 à la 11ème place mais bon dernier. C'était quand même une course longue et monotone. »

#### CDP: Qu'avez-vous fait après votre carrière cycliste ?

« Déjà avant de raccrocher en 1951, j'avais un restaurant Place de Clichy à Paris « Aux Deux Théâtres », ensuite j'ai tenu un magasin de cycles pendant six ans à Rouen et enfin, je suis revenu dans la restauration en prenant une auberge entre Vernon et Bonnières. Il faut dire que mon épouse était du métier, ce qui facilitait beaucoup le commerce. Depuis une douzaine d'années, je coule une retraite heureuse ici à Paris. Aujourd'hui je reçois toujours du courrier de personnes qui me parlent des J.O. de Berlin. »

YVON BOUILLY

### Son Palmarès

#### Débuts en 1934

#### 1936

Champion Olympique (par équipes)  
5<sup>e</sup> de l'épreuve individuelle  
Champion de France par équipes (CSI)  
20<sup>e</sup> du Chpt du Monde

#### 1937

Champion de France par équipes (CSI)

#### 1938

Champion de France par équipes (CSI)  
17<sup>e</sup> du Chpt du Monde

#### 1939

1<sup>er</sup> de Paris - Evreux  
1<sup>er</sup> de Paris - Gien  
1<sup>er</sup> de Paris - Cayeux  
1<sup>er</sup> de Paris - Criel  
3<sup>er</sup> du Chpt de France

#### 1941

1<sup>er</sup> du Circuit des 4 Provinces (amateur)

### PROFESSIONNEL

#### 1942 MERCIER

1<sup>er</sup> du GP Pneumatique  
2<sup>de</sup> de la 1ère étape du Tour de Suisse (ab. 5ème étape)  
4<sup>de</sup> du Critérium National (ZNO)  
4<sup>de</sup> du GP de l'Industrie du Cycle  
9<sup>de</sup> du G.P. des Nations ZNO (clm)  
11<sup>de</sup> du Critérium de France (ZNO)  
12<sup>de</sup> des 4 Jours du Petit Dauphinois  
4<sup>de</sup> de la 3ème étape

#### 1943 MERCIER

4<sup>de</sup> du GP d'Auvergne  
4<sup>de</sup> du G.P. de la Haute Savoie  
4<sup>de</sup> de la Flèche Française (clm/Mercier)  
6<sup>de</sup> de Vichy - Limoges  
7<sup>de</sup> du GP des Alpes  
7<sup>de</sup> du GP du Tour de France (points)  
8<sup>de</sup> de Paris - Reims

#### 1944 MERCIER

5<sup>de</sup> du Critérium National  
8<sup>de</sup> du GP de Provence  
11<sup>de</sup> de Paris - Roubaix

#### 1945 PEUGEOT

1<sup>er</sup> GP des Alliés à Joinville  
4<sup>de</sup> du GP de Provence  
8<sup>de</sup> du Circuit du Sud-Ouest  
8<sup>de</sup> de Dijon - Lyon  
10<sup>de</sup> du Critérium du Midi  
11<sup>de</sup> du Critérium National

#### 1946 PEUGEOT

1<sup>er</sup> du Circuit de l'Indre  
3<sup>de</sup> du Tour de l'Ouest  
2<sup>de</sup> de la 4ème étape  
7<sup>de</sup> des Boucles de la Seine  
9<sup>de</sup> de Paris - Nantes  
10<sup>de</sup> du GP de l'Equipe  
14<sup>de</sup> de Paris - Reims

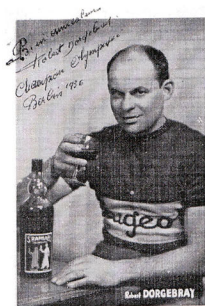
#### 1947 PEUGEOT

1<sup>er</sup> de Paris - Vimoutiers  
4<sup>de</sup> du critérium d'Alger  
7<sup>e</sup> de Paris - Tours  
abandon 5<sup>e</sup> étape  
au TOUR DE FRANCE

#### 1948 PEUGEOT

2<sup>de</sup> de Paris - Limoges  
5<sup>de</sup> de Paris - Brest - Paris  
10<sup>de</sup> du GP de L'Equipe  
33<sup>de</sup> du Tour de l'Ouest





43° du Dauphiné Libéré  
4° de la 4ème étape B

#### 1949 PEUGEOT

1° des Boucles de la Seine  
8° de la Coupe Vergeat  
11° de Paris - Vimoutiers  
40° du Tour de Hollande  
3° de la 7ème étape  
Abandon au Tour de Suisse

#### 1950 PEUGEOT

3° de Paris - Vimoutiers  
3° du Tour de la Sarre (en 2 étapes)  
7° du Circuit du Midi Libre  
13ea de Paris - Tours  
27° de Paris - St-Etienne  
2° de la 1ère étape

#### 1951 PEUGEOT

7° du GP du Courrier de l'Ouest  
11° de Paris - Brest - Paris  
17° de Paris - Clermont  
20° de Paris - Limoges

Guy CRASSET

### Classement de l'épreuve sur route des Jeux Olympiques de Berlin

88 partants pour 29 Nations.

#### Résultats

1. CHARPENTIER Robert (F),  
100 km en 2h33'05"  
2. LAPEBIE Guy (F) à 2/10

3. NIEVERGELT Ernst (CH) 8/10  
4. SCHELLER Fritz (D) 1"  
5. HOLLAND Charles (GB)  
6. DORGEBRAY Robert (F)  
7. FAVALLI Pierino (I) 1° 2/10  
8. GARREBEEK Auguste (B) 1° 6/10  
9. PUTZEYS Armand (B)  
10. TUNCALP Tolat (Turq.) 1° 8/10  
11. BUCHWALDER Edg (CH) 2"  
12. SORENSEN Frede (DK) 2° 3/10  
13. PROSENIK Auguste (Y) 2° 4/10  
14. OTT Kurt (CH) 2° 6/10  
15. SERVADEI Glauco (I) 2° 8/10  
16. GARTNER (Youg) 3"  
17. GOUJON Jean (F)  
18. ALTMANN Virgilius (A)  
19. STARCZYNSKI Woclaw (Pol)  
20. LISZKAY Stefan (Hgr)  
21. JOHNSON (Aus)  
22. BOGNAR (Hgr)  
23. BINNEMANN (Z. Af.)  
24. PETERSEN (DK)  
25. LOSEK Josef (CS)  
26. BERG Arne (N)  
27. WEBER Gottlieb (CH)  
28. SCHNALEK Hans (A)  
29. VAN GALGENDONCK (NL)  
30. PÖRKÖ (SF)  
31. MAJERUS Jacques (Lux)  
32. NEUENS François (Lux)  
33. VANDERMOTTEN François (B)  
34. HÖFNER Johanns (A)  
35. DJAMBASOFF (Bgr)  
36. ZIELINSKI Stanislaw (Pol)  
37. ARDIZZONI Corrado (I)

#### Par équipes

1. FRANCE 7h39'16" 2/10  
2. SUISSE 7h39'20" 4/10  
3. BELGIQUE 7h39'21" 2/10  
4. ITALIE 7h39'22"  
5. AUTRICHE 7h39'24"  
6. YOUGOSLAVIE  
7. DANEMARK  
8. HONGRIE  
9. POLOGNE  
10. LUXEMBOURG  
11. ALLEMAGNE  
12. GRANDE BRETAGNE  
13. TURQUIE  
14. AUSTRALIE  
15. AFRIQUE DU SUD  
16. TCHECOSLOVAQUIE  
17. SUEDE  
18. HOLLANDE  
19. FINLANDE  
20. BULGARIE  
21. CHILI  
22. CANADA  
23. LETTONIE

24. PEROU  
25. USA

Ces classements proviennent du Livre Officiel des J.O. de Berlin, livre édité en allemand en 1936, et qui reprend toutes les disciplines avec commentaires et photos.

D'autres classements donnent 16 ea, 21 coureurs.

Volker Kluge dans son livre «Les Jeux Olympiques de 1896 à Heden» déclare que 10 coureurs seulement, sur les 32 (?) du groupe de tête, ont été reconnus fermement et que les autres ont été classés 11° ex-aequo, alors que dans le classement Interéquipes il donne des temps aux coureurs entrant en ligne de compte.

Pour le classement par équipes, qui se faisait au temps, la raison pour laquelle il y a des dixièmes de seconde d'écart entre les premiers, Volker Kluge signale que 17 équipes sont à classer 6ème ex-aequo. Impossible, car des Nations n'étaient représentées que par un ou deux coureurs dans le groupe de tête.

Guy CRASSET



Berlin 1936 de gauche à droite :  
Dorgebray et Charpentier



# DOSSIER NATURALISATIONS

Après la parution de la première liste de coureurs naturalisés, nous avons reçu quelques compléments d'informations émanant de la part de Messieurs Fetter et Lumineau, dont leur sérieux et leur méticulosité ne sont plus un secret pour les lecteurs de CDP.

Voici donc quelques précisions par rapport à la liste parue dans CDP56:

- BRAMBILLA Pierre: né le 19.05 (et non le 6) et naturalisé le 09/09/1949
- CAMILLA Célestin: naturalisé le 05.08.1949
- FACHLEITNER Edouard: naturalisé le 23.06.1939
- LAUREDI Nello: naturalisé le 31.12.1948 (né le 05.10.1925 et non 1924)

Par ailleurs quelques rectifications sont à apporter, mais comme le fait remarquer Mr Fetter, quelques dates et lieux diffèrent de ce que nous connaissons. Il faut savoir que ces renseignements proviennent de documents officiels:

- BERTOLO Mario (écrit Mano par erreur: le nom complet de son lieu de naissance est San Vito al Tagliamento)
- CAMELLINI Fermo: né le 07.22.1914 (et non 1915)
- NERI Antonin: né a Reggio di Calabria
- NERI Paul: né le 26.02.1917
- GARIN Maurice: né le 23.03.1871. naturalisation non trouvée
- TACCA Joseph: nom complet du lieu de naissance: Cavaglio d'Agogna. Mr. Lumineau n'a pas la même date de naturalisation (02.07.1948), mais Mr. Fetter ne fait aucune remarque à ce sujet.

Voici une deuxième série de naturalisation:

Noms et prénoms	Date de naissance	Lieu de naissance	Pays d'origine	Naturalisation	Date de Naturalisation
ADRIANO Félix	06.03.1920	Montforte d'Alba	Italie	Française	07.10.1947
CAFFI Urbain	10.01.1917	Legnano	Italie	Française	26.11.1933
CAMELLINI Guerrino	31.10.1918	Pratisolo	Italie	Française	28.02.1948
CASELATO Tolmino	25.12.1915	Adna	Italie	Française	22.02.1952
CECI Armando	06.01.1966	Binche (Belgique)	Italie	Belge	04.09.1987
CORALLINI Paul	11.05.1911	Ponte del Olio	Italie	Française	03.06.1930
FRANKOWSKI Antoine	09.03.1926	Osiek Wielki	Pologne	Française	16.06.1950
GALLIUSI Eugène	18.07.1915	Ippolis	Italie	Française	18.02.1949
GIAUNA Antoine	23.09.1914	Dolceacqua	Italie	Française	28.03.1934
GUELPA Hugues	30.03.1920	Camandona	Italie	Française	20.12.1936
HOLST Daan	16.02.1945	Amsterdam	Hollande	Belge	04.08.1978
LINART Victor	26.05.1889	Florefe	Belge	Française	1937
MACORIG Alfred	08.12.1921	Dolegna	Italie	Française	27.11.1946
MANZANO Manuel	20.09.1941	Rioseco	Espagne	Française	hiver 1962
MARCARINI Gianni (Jean)	15.03.1940	Bergamo	Italie	Française	1966- 67
PAWLISIAK Alexandre	26.05.1913	Recklinghausen (D)	Pologne	Française	20.10.1937
PEDRALI Dominique			Italie	Française	07.06.1957
SCIARDIS Gino	28.01.1917	Pocenja	Italie	Française	28.07.1950
THEUNS Hervé (Jan)	21.06.1917	Zundert	Hollande	Belge	1952
YELAMOS Trinidad «Trino»	13.04.1915	Seron	Espagne	Française	1934

Quelques remarques:

- Urbain Caffi avait 16 ans lorsqu'il obtint sa naturalisation et n'intervint donc pas durant sa carrière professionnelle, de même que Guelpa et Yelamos
- Linart et Pedrali, de leur côté, n'étaient plus en activité lors de leur naturalisation française.

Michel DARGENTON



# JUILLET 1946 : RESURRECTION DES COURSES PAR ETAPES

Pendant la grande tourmente qui mit en ruines l'Europe en général et la France en particulier, les grandes compétitions sportives (Jeux Olympiques, Coupe du monde de football, Tours de France et d'Italie cyclistes) furent portées disparues.

Cependant, la foi était restée vive malgré la situation sociale encore très difficile un an après la fin de la guerre: le général de Gaulle, libérateur de la Patrie, écoeuré par le retour du système des partis, s'était retiré de la scène politique, de grandes villes telles que Caen, Le Havre, Alençon et d'autres étaient à reconstruire ainsi que deux milles trois cents ponts et viaducs. Tout était rationné, même l'essence.

Le Tour d'Italie fut tout de même organisé en cette année 1946 (victoire de Bartali devant Coppi) et lorsqu'en France furent annoncées pour le mois de juillet deux courses par étapes, ce fut une explosion de joie et d'enthousiasme. Oh ! ce n'était pas encore le grand, le vrai Tour de France, mais elles en avaient l'auréole et le parfum bien, que seules soient encore autorisées les courses ne dépassant pas cinq étapes. A la pensée que Pyrénées et Alpes allaient revivre sous les roues des coureurs, oui, disons-le, la France sportive tressaillait de bonheur.

Les enfants et adolescents qui, pendant les sept années de misère, jouèrent au Tour de France avec des billes dans leur jardin public (la bille bleue, c'était Lapébie, la verte Bartali, la noire Sylvère Maes, la rouge Egli, la jaune Berrendero, etc. Ah ! les étapes de montagne dans les allées montantes !) furent conquis par le geste du coureur qu'on allait revoir ou découvrir, la pratique du cyclisme et, tout simplement la vie au grand air, synonyme de liberté ...

Ces deux courses («La Ronde de France» sur le parcours Bordeaux - Grenoble et «La Course du Tour» sur Monaco - Paris) furent d'un très grand intérêt, marquées d'abord par un public immense, ô cher public sans lequel rien ne saurait être, mais aussi par les très longues distances devenues inhabituelles, d'où l'héroïsme de nombreux coureurs totalement inexpérimentés, la très forte chaleur de l'été, l'état pitoyable des routes de montagne générant bris de dérailleur, de fourches, de pédales et de crevaisons multiples. Et il n'y avait alors qu'un seul médecin sur la course et une seule camionnette de dépannage !

Quant aux écarts à l'arrivée des étapes ou au classement général, il n'est que de regarder les classements que nous vous livrons ci-inclus pour s'en persuader: énormes !

Un an plus tard, en juillet 1947, le Tour de France, 34ème du nom, reprendrait sa place. Là encore, rien n'était parfait. A preuve, c'est Paul Ramadier, ministre du ravitaillement, qui, prônant la sagesse, recommandera: «Faites des économies sur tout, notamment sur l'essence, sauf pour le Tour de France, non que personnellement je me passionne exagérément pour la Grande Boucle, mais au moins pendant le Tour, les français me f.....ont la paix».

Le Tour de France 1947 déchaînera l'enthousiasme, mettant la France entière sur le pas de la porte. Mais nous n'en sommes qu'à 1946, place donc à Bordeaux - Grenoble puis à Monaco - Paris !

## **BORDEAUX - GRENOBLE:**

### **LA RONDE DE FRANCE**

**du 10 au 14 juillet 1946**

**1321 km**

#### **LES PARTANTS**

#### **Routiers Etrangers**

#### **METROPOLE**

1. BRAMBILLA Pierre (I) 8°
2. MACORIG Alfred (I) Ab. 2

3. BEYENS René (B) Ab. 1
4. VAN EENAEME Robert (B) Ab. 1
5. DE BACKER Achille (B) Ab. 2
6. DE CORTE Roger (B) Ab. 2

#### **MERCIER**

7. MAES Sylvère (B) 14°
8. LOWIE Jules (B) 25°
9. RITSERVELDT Albert (B) Ab. 2
10. DESPLENTER Georges (B) Ab. 2
11. DEPOORTER Richard (B) Ab. 5
12. RYCKAERT Marcel (B) Ab. 2

#### **RAY**

13. CAMILLA Céleste (I) Ab. 2
14. COPPINI Enzo (I) Ab. 2
15. BALLARINO Giovanni (I) Ab. 2
16. —
17. VOLPI Primo (I) Ab. 2
18. CAMELLINI Guerino (I) Ab. 2

#### **ROCHET**

19. NEUVILLE François (B) Ab. 2
20. CLAES Georges (B) Ab. 2
21. POTTGENS Albert (B) Ab. 4



22. MICHIELS Louis (B) 18°  
 23. ANCIAUX Albert (B) Ab. 1  
 24. GEUS Jacques (B) 15°

### ALCYON

25. DUPONT Marcel (B) 11°  
 26. STERCKX Ernest (B) Ab. 5  
 27. JANSSENS René (B) Ab. 3  
 28. DESMET Roger (B) 29°  
 29. DECIN Albert (B) 28°  
 30. RYCKAERT Arsène (B) Ab. 1

### GARIN

31. TACCA Pierre (I) 6°  
 32. NEGRONI Lino (I) Ab. 2  
 33. SIMONINI Settimio (I) 22°  
 34. LAMBRIGHTS Johan (NL) Ab. 2  
 35. BOGAERTS Jean (B) Ab. 2  
 36. VAN VERRE Petrus (B) 10°

### TRANSALPINS

37. BRESCI Giulio (I) 1°  
 38. —  
 39. INTROZZI Augusto (I) 7°  
 40. BIZZI Olimpio (I) Ab. 3  
 41. BERTOCCHI Elio (I) 2°  
 42. MARTINI Alfredo (I) 13°

### Routiers Français

#### MERCIER

51. LE STRAT Ange 19°  
 52. CHUPIN Roger Ab. 5  
 53. DIOT Maurice 17°  
 54. BUTTEUX Guy Ab. 2  
 55. HAEGEL Raymond Ab. 1  
 56. FORGET André Ab. 2

#### PEUGEOT

57. DANGUILLAUME Camille Ab. 4  
 58. DE MUER Maurice 9°  
 59. DOLHATS Albert Ab. 1  
 60. DE GRIBALDY Jean Ab. 2  
 61. DENHEZ André Ab. 2  
 62. BON Raymond Ab. 2

#### ROCHET

63. MALLET Auguste Ab. 2  
 64. LOUVIOT Raymond 16°  
 65. COSSON Victor Ab. 2  
 66. HORDELALAY Sylvain 23°  
 67. PAWLISIAK Alexandre 21°  
 68. TERROT René 26°

#### RAY

69. COGAN Pierre 4°  
 70. GOASMAT Jean-Marie Ab. 4  
 71. ROLLAND Amédée Ab. 2  
 72. MOLINERIS Pierre Ab. 2  
 73. BAFFERT Emile 20°

74. GIACOMINI Paul Ab. 2



Rolland Amédée

### METROPOLE

75. CAPUT Louis Ab. 2  
 76. —  
 77. ROUSSET Jacques Ab. 5  
 78. GEMINIANI Raphaël Ab. 2  
 79. HUGUET Marcel Ab. 2  
 80. PONTET Roger Ab. 5

### GENIAL-LUCIFER

81. ROBIC Jean Ab. 5  
 82. QUENTIN Maurice Ab. 5  
 83. —  
 84. DECOOPMAN Henri Ab. 2  
 85. BERSELLI Serge Ab. 2  
 86. THUAYRE Daniel 24°

### GARIN

87. VERGILI Séverin Ab. 2  
 88. BERNARDONI Oreste Ab. 1  
 89. PIEL Roger Ab. 1  
 90. CHRETIEN Francis Ab. 2  
 91. LAUCK Jean Ab. 5  
 92. LE DOARE Roger Ab. 2

### FRANCE-SPORT

93. FACHLEITNER Edouard 3°  
 94. LAZARIDES Apo 5°  
 95. REMY Raoul Ab. 5  
 96. MASSAL Henri 12°  
 97. VAN SCHENDEL Albert (NL) Ab. 2  
 98. GALLIUSSI Eugène Ab. 4

### URAGO

99. LAZARIDES Lucien Ab. 2  
 100. COSTA Luigi Ab. 2  
 101. GIUNA Antoine Ab. 5

102. RUOZZI Gaby 27°  
 103. PROIETTI Gino Ab. 2  
 104. BOLLET Ab. 2

## Tère étape: BORDEAUX - PAU 221 km

Le départ de l'épreuve organisée par les journaux «Ce Soir» et «Sports» est donné à 7h30 à 92 coureurs. Les seules abstentions sont celles des numéros 16 Rossello, 38 Vicini, 76 Lucien Lauck et 83 Maelfait.

L'allure est très rapide sur les routes planes de la Gironde et des Landes traversées par une forte chaleur. A Captieux le Belge Anciaux, qui a cassé une pédale et sa fourche, est le premier à quitter la course. La gardarmerie, par ailleurs vigilante, avait omis de signaler un passage dangereux. Les crevaisons sont nombreux ainsi que les incidents de matériel.

En fin d'étape, les escarmouches se multiplient et l'Italien Bertocchi gagne à Pau avec facilité à la moyenne étonnante de 40,180 km/heure devançant de peu Ritserveldt, Volpi, Robic et Fachleitner en compagnie de qui il avait fait la décision.

### Le Classement

1. Elio BERTOCCHI (I) 5h29'47"



2. Albert Ritserveldt (B)	à 3"
3. Primo Volpi (I)	5"
4. Jean Robic	12"
5. Edouard Fachleitner	
6. René Janssens (B)	44"
7. Alfredo Martini (I)	1'24"
8. Giulio Bresci (I)	
9. Eugène Galliussi	
10. Olimpio Bizzi (I)	1'30"

**Abandons:** Beyens, Van Eenaeme, Anciaux, A. Ryckaert, Haegel, Dolhats, Bernardoni, Piel

## 2ème étape: **PAU - TOULOUSE** **300 km**

Les Italiens déjà en verve le premier jour vont dominer cette grande étape de montagne comportant l'Aubisque et le Tourmalet.

Le soleil est implacable et les difficultés du jour vont laminer un peloton composé en majorité de coureurs n'ayant pas dans les jambes une telle étape, ce qui explique qu'à Toulouse, 39 abandons seront enregistrés.

L'Aubisque voit le Breton Jean Robic, excellent grimpeur lancer la course et c'est le surprenant Galliussi qui réussit à l'accompagner jusqu'au sommet. Le groupe maillot jaune passe à 2'15". Avant d'aborder le Tourmalet, les meilleurs se regroupent avant que les Italiens, bien rodés par le récent Giro, ne passent à l'attaqué servis par un matériel de meilleure qualité que les autres coureurs.

A ce jeu là, Bertocchi, Bresci et Volpi s'isolent bientôt encouragés par Learco Guerra, leur directeur sportif debout dans sa torpédo. Au sommet, Bresci passe en tête précédant le maillot jaune Bertocchi de 16". Volpi est 3ème à 3'42" mais il abandonnera dans la descente après une chute grave. Bresci poursuit seul et triomphe à Toulouse, épuisé certes, mais avec 5'23" d'avance sur son équipier Bertocchi qu'il détrône à la tête du classement général. Derrière les Italiens, seul l'expérimenté Pierre Cogan et le jeune Fachleitner ont sauvé l'honneur des Français tandis

que les Belges ont tout simplement sombré dans cette étape diabolique.

### Le classement

1. Giulio BRESCI (I)	10h03'17"
2. Elio Bertocchi (I)	à 5'23"
3. Pierre Tacca (I)	12'42"
4. Pierre Cogan	
5. Edouard Fachleitner	
6. Augusto Introzzi (I)	16'45"
7. Alfredo Martini (I)	23'08"
8. Jean Robic	35'29"
9. Pierre Brambilla (I)	35'42"
10. Petrus Van Verre (B)	40'34"

### Classement Général

1. Giulio BRESCI (I)	
2. Bertocchi	à 3'59"
3. Fachleitner	11'30"
4. Tacca	14'14"
5. Cogan	m.t.
6. Introzzi	16'51"
7. Martini	23'08"
8. Robic	34'17"
9. Brambilla	40'04"
10. Galliussi	43'41"

### Les passages aux cols

<b>AUBISQUE</b>	
Robic	0
Galliussi	
De Gribaldi	1'20"
Dupont	1'57"
Tacca	2'15"
Lazaridès	
Volpi	
Bertocchi	
Van Verre	
Tuyare	
Fachleitner	
Pontet	
Lowie	
Brambilla	2'45"
Lambrichts	3'40"
Giauna	3'55"
S. Maes	4'10"

### TOURMALET

Bresci	0
Bertocchi	16"
Volpi	3'42"
Tacca	5'12"
Martini	6'20"
Cogan	8'20"
Fachleitner	8'25"
Dupont	10'28"
Robic	10'35"

## 3ème étape : **TOULOUSE-MONTPELLIER** **249 km**

Seulement 46 coureurs prennent le départ de ce troisième round toujours disputé sous une chaleur intense. La moyenne sera rapide tout au long de la journée. L'étape est émaillée de nombreuses crevaisons dues bien entendu à l'état précaire des routes - n'oublions pas que nous sortons de la guerre - mais aussi à cause de la médiocrité du matériel. C'est finalement Raymond Louviot, l'ancien champion de France, qui émerge au sprint devant les Belges Lowie et Geus.

Signalons la classe, le courage et l'expérience de Pierre Cogan qui, malgré une crevaison dès le départ et une longue chasse, termine sur les talons des premiers à Montpellier.

### Le Classement

1. Raymond LOUVIOT	6h57'38"
2. Jules Lowie (B)	
3. Jacques Geus (B)	
4. Maurice Diot	
5. René Pottgens (B)	
6. Apo Lazaridès	
7. Maurice Demuer	à 2"
8. Ernest Sterckx (B)	
9. Alexandre Pawlisiak	
10. Henri Massal	

**Abandons:** Janssens, Bizzi

### Classement Général

1. Giulio BRESCI (I)	
2. Bertocchi	à 3'59"
3. Fachleitner	11'28"
4. Cogan	14'14"
5. Introzzi	16'42"
6. Tacca	18'32"
7. Martini	21'32"
8. Lazaridès	35'47"
9. Brambilla	37'01"
10. Galliussi	43'27"

## 4ème étape: **MONTPELLIER - GAP** **274 km**

Ce fut une étape torride où la



course à la canette et aux fontaines d'eau fraîche battit son plein. Néanmoins, l'étape fut animée et Brambilla, Lowie, Bertocchi, Geus, Remy, Tacca et Fachleitner se mirent à tour de rôle en évidence.

Le porteur du maillot jaune s'est retrouvé un moment isolé mais il rejoignit la tête de la course avec facilité. Mieux encore, car Bresci dont la position semble inexpugnable, remporte l'étape à Gap, renforçant encore sa position.

## Le Classement

1. Giulio BRESCI (I) 8h20'31"



2. Pierre Tacca  
3. Edouard Fachleitner  
4. Elio Bertocchi (I) à 9"  
5. Jacques Geus (B)  
6. Henri Massal  
7. Marcel Dupont (B)  
8. Apo Lazaridès  
9. Pierre Brambilla (I)  
10. Pierre Cogan

**Abandons:** Pottgens, Danguillaume, Goasmat, Galliussi

## Classement Général

1. Giulio BRESCI (I) à 4'12"  
2. Bertocchi 11'27"  
3. Fachleitner 14'23"  
4. Cogan 17'00"  
5. Introzzi 18'32"  
6. Tacca 27'00"  
7. Martini 35'56"  
8. Lazaridès 37'10"  
9. Brambilla 37'10"

## 5ème étape: GAP - GRENOBLE 277 km

Extraordinaire raid solitaire du jeune Apo Lazaridès, élève de René Vietto qui dispute le Tour de Suisse pendant cette Ronde de France. Le jeune prodige n'a pas hésité à utiliser un 47 ou 50x23 pour dominer cette étape. Médiocre dans les Pyrénées à cause d'une canette de vin qui lui est tombée dans les jambes, l'Azuréen a pris sa revanche dans les Alpes. Il s'envole dans le Galibier qu'il franchit aisément avec 8'05" d'avance sur Ruozzi et 12' sur le maillot jaune.

Il accentue son avantage dans la Croix de Fer où il devance le coriace Cogan, suivi des leaders italiens, de 16 minutes.

A Grenoble, le Français remporte une brillante victoire d'étape apportant ainsi un baume au cœur de ses compatriotes.

Bresci qui a contrôlé ses rivaux toute la journée enlève un brillant succès final devant son équipier Bertocchi, le prometteur Fachleitner et le routiné Cogan. Quant à Sylvère Maes, le dernier vainqueur du Tour de France, il accuse près de deux heures de retard au classement final. Il est vrai qu'il est âgé de trente-sept ans...

## Le Classement

1. Apo LAZARIDES 10h03'51"



2. Pierre Cogan à 8'57"  
3. Elio Bertocchi (I)  
4. Edouard Fachleitner  
5. Giulio Bresci (I)  
6. Petrus Van Verre (B) 20'58"  
7. Pierre Tacca 21'00"  
8. Maurice Demuer 22'25"  
9. Pierre Brambilla (I) 30'29"  
10. Gaby Ruozzi 31'41"

**Abandons:** Depoorter, Sterckx, Chupin, Rousset, Pontet, Robic, Quentin, Lauck, Remy, Giauna

## Les passages aux cols

### GALIBIER

- Lazaridès 0  
Ruozzi 8'05"  
Bresci 12'00"  
Bertocchi  
Tacca 12'15"  
Robic  
Cogan  
Introzzi 14'30"  
Fachleitner  
Michiels  
Demuer 16'25"

### CROIX DE FER

- Lazaridès 0  
Cogan 16'00"  
Bertocchi  
Fachleitner  
Bresci  
Tacca 19'30"

## Classement Général final

1. Giulio BRESCI (I) 41h14'51"  
2. Bertocchi Elio (I) à 4'08"  
3. Fachleitner Ed. 13'27"  
4. Cogan Pierre 14'26"  
5. Lazaridès Apo 26'59"  
6. Tacca Pierre (I) 30'48"  
7. Introzzi Augusto (I) 44'30"  
8. Brambilla Pierre (I) 58'42"  
9. De Muer Maurice 1h02'29"  
10. Van Verre Petrus (B) 1h10'13"  
11. Dupont Marcel (B) 1h12'30"  
12. Massal Henri 1h34'50"  
13. Martini Alfredo (I) 1h41'20"  
14. Maes Sylvère (B) 1h58'38"  
15. Geus Jacques (B) 2h02'28"  
16. Louvriot Raymond 2h08'22"  
17. Diot Maurice 2h17'28"  
18. Michiels Louis (B) 2h39'14"  
19. Le Strat Ange 2h47'22"  
20. Baffert Emile 2h50'53"  
21. Pawlisiak Alexandre



- 22. Simonini Settimio (I)
- 23. Hordelalay Sylvain
- 24. Thuayre Daniel
- 25. Lowie Jules (B)
- 26. Terrot René
- 27. Ruozzi Gaby
- 28. Decin Albert (B)
- 29. Desmet Roger (B)

**G.P.M.**

1. Bresci (I)	31 Pts
2. Bertocchi (I)	22
3. Lazaridès	20
4. Louviot	10
Tacca	-
6. Cogan	8
Fachleitner	-
8. Ritserveldt (B)	6
Lowie (B)	-
10. Geus (B)	5

**Intéréquipes**

- 1. Transalpins
- 2. France Sport à 1h23'51"
- 3. Rochet 2h02'51"



**Qu'est devenu Robic après s'être classé 4ème à Pau et 8ème à Toulouse ?**

*Dès le départ de la troisième étape Toulouse - Montpellier, Robic s'est arrêté, victime d'une hémorragie nasale. Le sang coule à flot dont il est couvert. Maurice Evrard, son directeur sportif, lui fait respirer des sels. L'hémorragie s'arrête, mais une demi-heure s'est écoulée ... Robic repart, tête, malgré Evrard qui lui conseille de renoncer. Le courageux Breton traverse seul, loin derrière la course, Narbonne, Béziers et, tenant bon malgré la canicule, termine dernier à Montpellier. Cela méritait d'être dit une nouvelle fois car le gars Jean souffre encore de sa fracture du crâne dans Paris - Roubaix. La quatrième étape Montpellier - Gap ne sera qu'une transition sans problème pour Robic, mais dans la dernière étape Gap - Grenoble, par les cols du Galibier et de la Croix de Fer, l'irréductible coureur fait une chute dans la descente du premier col et, à bout de ressource, abandonne au sortir de Saint Jean-de-Maurienne, dès les premiers lacets de la Croix de Fer, une fantastique montée de 30,5 kilomètres. Et pourtant, Robic, intraitable, était passé 6ème au Galibier !*



Van Verre, meilleur belge de la course

Reportage réalisé par Jean TRACLET

Classements finals et liste des partants établis par Guy CRASSET

**VIENT DE PARAITRE**

1958 - 1977 KAS - CRONICA DE UNA EPOCA  
par Juan José Urraca, format 30x21,5 cm, 222 pages, nombreuses illustrations. L'auteur fut manager de cette équipe durant ses années d'or, équipe considérée comme l'une des meilleures du monde. Ecrit en espagnol.

Prix: 3600 pesetas payables par eurochèque ou mandat postal international à:  
Ciclismo a Fondo  
C/Nicolas Alcorta 2-3° - 48003 - BILBAO (Espagne) - Tél.: 34-4-4214094

Recommandez-vous de «Coups de Pédales»



## ENFANT DE L'AYEYRON

Parce qu'un petit village de l'Aveyron, Vabre-Tizac, avait engendré un fils prodige et que nul ne le savait, le journaliste **Roger Lajoie-Mazenc**, aujourd'hui activé retraité, s'est attelé à une tâche exaltante, en forme de double pari: rendre à un as de la Belle Epoque la notoriété que le Temps lui a insidieusement dérobée et, par là même, tordre le cou à certaines vérités historiques transmises sans précautions aux générations présentes. Ainsi est née une excellente biographie consacrée à **Gustave Garrigou**, enfant de l'Aveyron devenu Géant de la Route, et qui restitue parfaitement l'atmosphère épique des premiers Tours de France où le seul fait de s'aligner au départ constituait un authentique acte d'héroïsme.

En 110 pages magistralement écrites, l'auteur a mené à bien une véritable traque policière, remontant, avec l'aide de la famille retrouvée, l'arbre généalogique des Garrigou et rendant à Cyprien la saveur enivrante de ses innombrables exploits. Car, Cyprien Gustave Garrigou, né à Jaoul, commune de Vabre - et non Paris ! - le 24 septembre 1884, choisit d'entrer dans la Légende sous son second prénom afin d'échapper à la tutelle paternelle, le géniteur voyant d'un mauvais oeil la passion naissante de son rejeton. Son entêtement à vivre son destin lui permettra de tisser les fils d'une carrière incomparable dans laquelle le Tour de France occupe une place prépondérante. Il y glanera le joli surnom «d'Homme-horloge» puisqu'aussi bien, il en disputera huit sans jamais se classer au-delà de la cinquième place finale ! Même les grandissimes Merckx ou Hinault ne peuvent aujourd'hui se targuer d'une telle omniprésence, son abandon lors de l'édition 80 pénalisant sur ce point le Blaireau d'Yfiniac.

Dans le sillage dépolu de

ce modèle de régularité se sont engouffrées d'autres étoiles du cyclisme aveyronnais ou adoptées comme telles. L'occasion pour **Roger Lajoie-Mazenc** d'honorer d'une courte mais précieuse évocation illustrée les parcours de Julou Merviel (de Saint-Beauzély), Honoré Granier (Saint-Izaire), Daniel Orts (Millau), Claude Colette (Villefranche-de-Rouergue), Manuel Busto (Cransac) et Philippe Louviot (Capdenac), sans oublier le précurseur, Louis Trousselier (de Vimenet), qui précéda Gustave en personne sur les tablettes du Tour ! De quoi rendre effectivement à ce département de la France profonde l'enfant arraché trop vite à ses racines aveyronnaises et naturalisé sans vergogne fleuron de l'Île-de-France!

**GUSTAVE GARRIGOU, ITINÉRAIRE D'UN ENFANT DE L'AYEYRON DEVENU GÉANT DE LA ROUTE, par Roger LAJOIE-MAZENC, 112 pages 21x29,5, nombreuses illustrations, au Syndicat d'Initiative, 12240 VABRE-TIZAC. Prix hors souscription: 140 FF (+ 25 FF de port).**

## TOUR : UN DE CHUTE !

Le Tour de France 96 restera comme le premier rendez-vous manqué de notre «bioman» ibérique, version fin de siècle. On saura gré à Miguel Indurain, despote déchu, d'avoir montré autant de noblesse dans la défaite qu'il témoigna naguère de grandeur dans le cours programmé de ses victoires. De la sorte, il intronisa lui-même son valeureux successeur, le rayonnant **Bjarne Riis**, nouveau roi du Danemark dont l'insolite parcours rend aux obscurs du peloton les rêves de conquête promis aux vertueux et aux bosseurs. Equipier modèle devenu souverain, le Viking a réhabilité l'acte gratuit, ajoutant à la confusion de l'ancien monarque, lequel, on le sait, ravalait le panache

en jaune au rang de l'inutile. Il est des défaites amères qui ternissent l'éclat de triomphes antérieures aux parfums d'inachevé !

**Le Livre officiel du Tour 96** retrace comme il se doit cette abdication forcée dont les mauvaises langues affirment qu'elle est définitive. Il se peut ! Mais par-delà ses péripéties sportives, ce Tour fut frappé d'une autre absence, celle de Pierre Chany dont la signature au bas de l'album-souvenir fidélisait le lecteur depuis 1989 \*. C'est à Jacques Augendre qu'est revenu l'honneur de prendre l'émouvant relais. En grand professionnel de la plume, il s'acquitta parfaitement de sa tâche et sa lecture nous grise à nouveau des effluves estivales de ce Tour grandiose qui marqua la fin pathétique d'un règne un rien trop oppressant.

\* En 1988, édités par Hachette, les textes avaient été confiés à Jean-Marie Leblanc et ... Bernard Hinault !

**LE LIVRE OFFICIEL DU TOUR DE FRANCE 96, de Jacques AUGENDRE, préface de Jean-Marie LEBLANC, chez SOLAR, 313 pages, nombreuses photos. Prix librairie: 149 FF.**

## LES CYCLISTINES

Qu'on le veuille ou non, le cyclisme féminin a fait son trou et dans son combat contre les préjugés machistes, il bénéficie désormais du talent convaincant de ses chanteuses et défenseuses acharnées. **Rémy Pigois** est de ceux-là. Déjà auteur d'un courageux premier précis d'histoire, *Les Petites Reines du Tour de France*, paru dès 1986, cet ancien coureur amateur, passionné par toutes les formes de son sport, s'est juré de consacrer à chaque saison de cyclisme au féminin un annuaire de résultats et d'anecdotes magnifiant celles qu'il appelle joliment les «cyclistines»,



terme effectivement plus poétique que celui de «coureuses». Après un premier essai bien accueilli, voici Cyclisme Féminin, édition 96, un pavé de près de 300 pages, luxueusement illustré de 250 photos, pour tout savoir sur la saison 95 au travers d'un texte alerte et coloré, et que cautionnent les préfaces de l'incontournable **Jeannie Longo et du Directeur Technique National, Patrick Cluzaud**. Que l'on aime ou non «la» Longo, celle-ci trop souvent prise en flagrant délit d'égoïsme, nul ne songerait à nier la noblesse de la mission avouée de Rémy Pigois, servir la crédibilité d'une discipline qui peine à se faire une place au soleil !

**CYCLISME FEMININ**  
**EDITON 96 par Rémy PIGOIS, 290 pages en 2 couleurs, 250 photos, chez Vélove-Concept, 53, rue Jean Jaurès, 18390 ST-GERMAIN-DU-PUY. (Diffusion Amphora). Prix unitaire: 145 FF (+25 FF de port).**  
**Encore disponible: l'EDITION 95, au prix de 135 FF (+25 FF de port).**

**JEAN-PIERRE MARCUOLA**

# SURNOMS CYCLISTES

Ramon SAEZ (E)	Tarzan
Gérard SAINT (F)	L'araignée
Giuseppe SARONNI (I)	Beppe
Joseph SCHERENS (B)	Le Poeske
Albéric SCHOTTE (B)	Le Dernier des Flandriens
Gerrit SCHULTE (H)	Le fou pédalant
	Le fou volant
Léon SCIEUR (B)	La locomotive
Félix SELLIER (B)	Spirou
Georges SENFFTLEBEN (F)	Senff
	Le sprinter au physique de cinéma
Glauco SERVADEI (I)	Parule (le bavard)
Widmer SERVADEI (I)	Il professore
Herbert SIERONSKI (D)	Herbert le chauve
Settimo SIMONNI (I)	Baffino
Tom SIMPSON (G-B)	Le major Thomson
	Major Simpson
Renzo SOLDANI (I)	Le comte de Cireglio
	Il ragioniere
Frans SLAATS (H)	Le laitier de Waalwijk
Robert SPEARS (AUST)	L'Australien volant
Georges SPEICHER (F)	L'aigle de Monthléry
	Roi de Monthléry
Walter SUMMERS (G-B)	Wally

à suivre  
**Jean POPPE**

## NOS PARUTIONS

Certains numéros antérieurs sont encore disponibles:

numéros ordinaires: 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56	185 FB pièce	(40 FF)
Hors série n° 4 - Centenaire Liège - Bastogne - Liège (réédition)	500 FB	(90 FF) feu rouge
Hors série n° 6 - Histoire de la Flèche Wallonne	450 FB	(75 FF) feu orange
Hors série n° 7 - Histoire du Cyclisme Luxembourgeois (réédition Luxe)	950 FB	(170 FF),
Hors série n° 8 - Les 80 ans de Gino BARTALI	autres pays	1020 FB
	600 FB	(110 FF)
Hors série n° 9 - Livre d'Or de Gand - Wevelgem	autres pays	660 FB
	850 FB	(150 FF)
Photos:	autres pays	900 FB
Jeu de 8 C.P. couleurs plastifiées 1992	240 FB	(40 FF) feu orange
Jeu de 8 C.P. couleurs plastifiées 1993	300 FB	(50 FF)
Jeu de 8 C.P. couleurs plastifiées 1994	300 FB	(50 FF)
Jeu de 8 C.P. couleurs plastifiées 1995	300 FB	(50 FF)
Livres: Stan OCKERS «Un éternel sourire», 212 pages	700 FB	(120 FF)
Les Stars du Cyclisme Belge (Tome 1)	795 FB	(140 FF) feu orange
« « (Tome 2)	795 FB	(140 FF)
	autres pays	840 FB
Réédition des numéros 1 à 10 ordinaires	500 FB	(95 FF) feu orange

NB: Pour l'envoi par emballage renforcé des HS et livres, ajouter: 30 FB (5 FF) par exemplaire  
 Modalités de paiement identiques à celles de l'abonnement



# LE COIN DES ARCHIVISTES

1962, l'OAS signe un attentat contre de Gaulle. Kennedy oblige Khrouchtchev à retirer les fusées soviétiques de Cuba. Année mythique !

Van Looy gagne le «Ronde» et la «Pascale».

Une firme de Lodelinsart (VELO CHEWING GUM) propose une série de 120 chromos. Le principe est simple: un chewing gum + les chromos, quelques erreurs, quelques obscurs, le tour est joué, une belle collection est disponible (hiver 61/62 pour la Belgique)

Technique: en couleur, les chromos mesurent 60x90 mm

## LISTE

1. Karel CLERCKX
2. Rolf GRAF
3. Ercole BALDINI
4. Roger BAENS
5. Léon VAN DAELE
6. Jean FORESTIER
7. Roger DE COCK
8. Albertus GELDERMANS
9. Jean STABLINSKI
10. André VLAYEN
11. Eddy PAUWELS
12. Guillaume VAN TONGERLOO
13. André DARRIGADE
14. Rino BENEDETTI
15. Edgard SORGELOOS
16. Robert LELANGUE
17. Piet DAMEN
18. Jean GRACYK
19. Jan VAN GOMPEL
20. Seamus ELLIOTT
21. Jaap KERSTEN
22. Jacques ANQUETIL
23. Réginald ARNOLD
24. Clément LEEMANS
25. Raymond IMPANIS
26. Adolf VERSCHUEREN
27. Karl Heinz MARSELL
28. André Messelis  
(en fait René DE KEULENAER,  
père de Ludo)
29. Robert CAZALA
30. Brian ROBINSON
31. Rik LUYTEN
32. Jean-Baptiste CLAES
33. François MAHE
34. Jos VERACHTERT
35. Yvo MOLENAERS



34. Jos Verachtert

36. Gilbert MAES
37. Guido CARLESI
38. Hugo HELLEMANS
39. Charly GAUL
40. Armando PELLEGRINI
41. Léo STERCKX
42. René VAN DER VEKEN
43. Albert BOUVET
44. Paul DEPAEPE
45. Pierre EVERAERT
46. Henri ANGLADE
47. Michel VAN AERDE
48. Willy VAN DEN BERGHEN
49. Imérico MASSIGNAN
50. Lode TROONBEECKX
51. Palle Jensen LYKKE
52. Dirk ENTHOVEN
53. Jo DE HAAN
54. Wout WAGTMANS
55. Walter BUCHER
56. Rik VAN STEENBERGEN
57. Frans DEMULDER
58. Jan ADRIAENSSENS
59. Arthur DE CABOOTER
60. José DENOYETTE
61. Armand DESMET  
(en fait Marcel SEYNAEVE)
62. Willy VANNITSEN
63. Fernando TERRUZZI
64. Maurice JOOSEN
65. Angelo CONTERNO
66. Emile SEVEREYNS
67. Jos DE BAKKER
68. Frans AERENHOUTS
69. Pino CERAMI
70. Jan ZAGERS
71. Gastone NENCINI
72. Frans VAN LOOVEREN
73. Frans SCHOUBBEN
74. Gilbert DESMET 1
75. Noël FORE
76. Peter POST
77. Piet OELLIBRANDT
78. Alfons HERMANS
79. Marcel JANSSENS
80. Piet RENTMEESTER
81. René PRIVAT
82. Jos HOEVENAERS
83. Joseph PLANCKAERT
84. Rudi ALTIG
85. Arie VAN HOUWELINGEN
86. Ludo JANSSENS  
(en fait Robert SENECA)
87. Robert SENECA
88. Oscar PLATTNER
89. Jos WOUTERS
90. Julien SCHEPENS
91. Piet VAN EST
92. Antonio SUAREZ
93. Willy TREPP
94. Willy SCHROEDERS
95. Tom SIMPSON
96. Jan LAMBRECHTS
97. Jan DERKSEN
98. Albert COVENS
99. Michel ROUSSEAU
100. Fritz PFENNINGER
101. Emile DAEMS
102. Martin VAN GENEUGDEN
103. Rik VAN LOOY
104. Hans JUNKERMANN
105. Jos SCHILS
106. Antonio MASPE
107. Roger GAIGNARD
108. Pierre SCHMITZ
109. Petrus JACOBS
110. Edi ZIEGLER
111. Joseph GROUSSARD
112. Bastiaan MALIEPAARD
113. Constant GOOSENS
114. Louis PROOST
115. Marcel SEYNAEVE  
(en fait Constant DE KEYSER)
116. Maurice MEULEMAN
117. José THUMAS
118. Staf VAN VAERENBERGH
119. Van Steenbergen - Severeyns
120. Van Looy - Post

ANSEEUW Willy

à suivre



# CES ANCIENS DU SUD-OUEST

Une série de Gérard DESCOURBES

Tino SABBADINI : une histoire d'amour inachevée sur les pavés du nord



Le destin de Tino Sabbadini aurait pu basculer en 1960 dans ce Paris - Roubaix enlevé par Pino Cerami. Ce destin se forge souvent à la lumière de ce qu'il représente. Tino a eu le sien dans le cyclisme pendant des années.

Pourtant, tout n'a pas débuté dans l'ouate pour Tino né le 21.8.1928 à Monsenprom-Libois dans le Lot et Garonne. Ses parents étaient italiens originaires du Frioul et à la maison, il y avait cinq garçons et six filles, soit onze bouches à nourrir. Malgré cette situation précaire, Tino

Sabbadini fut d'une constitution robuste, solidement charpenté avec ses 70 kg pour 1m75. Il devint rapidement un redoutable routier-sprinter au dos arrondi sur sa machine, s'arrachant pour atteindre le sommet des bosses. Il a remporté des succès partiels dans toutes les épreuves par étapes auxquelles il a participé.

Il débute pourtant par la pratique du rugby avec l'équipe de Fumel. Souvent confiné au rôle de réserviste, il se décourage et abandonne le ballon ovale. Il se dirige alors vers le vélo et sur une bicyclette d'emprunt, il dis-

pute des courses de non-licenciés. Il signe sa première licence en 1947 au V.C. Libossien directement chez les indépendants. Il décroche sa première victoire à Gourdon. En 1950, il passe chez « Terrot » et obtient enfin un vélo bien à lui.

En pratiquant la compétition, Tino n'a qu'un but: gagner suffisamment d'argent pour bâtir une immense maison afin d'y réunir sa nombreuse famille le plus souvent possible. Il réalisera son rêve car sa demeure compte quatorze pièces et ce, à l'issue d'une carrière longue de onze années professionnelles.

Il est pro chez « Terrot » de 1952 à 1955, «Royal-Fabric» l'héberge en 1956, il passe chez «Mercier» de 1957 à 1962 et dispute en 1963 et 1964 deux ultimes saisons sous les couleurs violines avec le statut d'indépendant.

Aujourd'hui, il habite sa vaste maison avec sa soeur Olympe, car notre ami Tino est handicapé par une vue quasi réduite à zéro. Il ne sort plus qu'accompagné de son labrador pour sa promenade journalière. Il ne peut plus lire les journaux, ni distinguer les images télévisées.

Malgré cela, il conserve moral et calme: «Je n'ai pas le droit de me plaindre, il y a plus mal que moi...»

Sur sa carrière cycliste, il déclare: «Je ne possède que de bons souvenirs, même si je pourrais présenter un plus beau palmarès.»

**CDP: Que fut votre premier fait marquant ?**

«Devenir champion de France indépendant en 1951. Ce titre fut un déclic. Jusque là, je me considérais comme un simple coureur régional. Pourtant, tout ne fut pas rose, la



course au maillot tricolore se disputant à Cherbourg sur un circuit possédant une côte longue et difficile. Au fil des tours, je sentais la fatigue m'envahir à un point tel que dans l'ultime passage, je me suis fait largué. C'est un équipier de mon comité qui m'a aidé à rejoindre la tête de la course après la bosse. Pour le sprint, je me suis ragaillardé et c'est Jo Bianco qui a terminé second. Ce fut un très grand moment de bonheur. En 1950 déjà, je me suis mis en évidence dans le Circuit des Vins de Gironde disputé en trois étapes. Je me suis classé troisième à 32<sup>e</sup> du vainqueur, Guy Lapébie et derrière Pierre Mancicior. Les «pros» s'étaient ligüés afin que le jeune «indé» que j'étais ne leur damne pas le pion.»

**CDP: Vous êtes toujours resté très attaché à votre région du Lot et Garonne ?**

«Oui, c'est évident. J'ai signé aux «Girondins de Bordeaux» durant deux saisons et j'ai habité une année dans la ville. En 1954 et 55, je me suis installé avec un de mes frères à Rochefort s'Our où j'ai ouvert un commerce de produits laitiers. A cause de cette activité, mes deux saisons furent mièvres et je n'ai pas été sélectionné pour la Grande Boucle.

Après ces années d'errance, je suis revenu au pays et je me suis fixé à Vic, là où j'ai construit la maison de mes rêves, grâce à l'aide d'un autre de mes frères que je ne remerciais jamais assez.»

**CDP: Vous qui avez des victoires d'étapes partout, vous avez bien failli échouer dans le Tour ?**

«C'est pourtant dans le Tour que j'ai failli débiter la série des mes succès partiels en 1952 lors de ma première participation.

A l'occasion de l'étape Namur - Metz, il a fallu un superbe Fiorenzo Magni pour me priver de la victoire. Heureusement, l'édition 1958 m'a permis de remédier à cela. Dans la 5ème étape Versailles - Caen disputée sous la pluie, une échappée royale s'est dessinée avec Bobet, Nencini, Planckaert, Geminiani, An-

quetil et moi-même. Je me suis renquiné dans les roues, sur les conseils de Geminiani qui voulait faire la nique aux tricolores français. J'ai facilement vaincu Bobet au sprint et ce dernier n'a pas apprécié ma manière d'agir. Il est vrai que je n'avais pas d'atomes crochus avec le Breton.»

**CDP: Vous êtes alors passé très près de la consécration dans Paris - Roubaix 1960 ?**



«Paris - Roubaix était mon paradis. Sans trop savoir pourquoi, j'aimais les pavés sur lesquels je voltigeais, peut-être parce que je pédalais avec souplesse. Je pouvais enlever cette édition mais le destin en a voulu autrement. C'est indirectement à cause de Van Steenberghe que mon rêve s'est écroulé.

En effet, après une chute qui l'avait amoindri, Rik I est allé trouver Cerami en lui chuchotant: «Fais ta course, je suis cuit».

Sans cela, je gagne. Je me souviens; c'est le jeune Tom Simpson qui était seul en tête. Me sentant bien, je me suis lancé à sa poursuite sans m'occuper de qui que ce soit. Je suis revenu sur l'Anglais qui avait «tous les voyants allumés» (sic). Je l'ai passé sans coup férir mais hélas, je me suis rendu compte que Cerami avait suivi le mouvement.

Nous avons roulé à deux au fond de nos possibilités afin de créer une différence définitive. Près de l'ar-

rivée, dans un virage fort glissant, Cerami est passé au large pendant que je virais à la corde. Ce fut mon erreur car j'ai dérapé et sorti un pied de la pédale. Si j'ai évité la chute, j'ai relancé avec du retard et le temps de réajuster le cale-pied, le vieux Pino possédait déjà une centaine de mètres d'avance. J'ai roulé à bloc pour combler l'écart mais dans Hem, j'étais cuit sur cette montée pavée et j'ai coincé définitivement. Je me suis classé second et il s'agit là de la seule grosse déception de ma carrière.

En 1959 déjà, j'étais costaud dans la finale. J'arrive soixante secondes derrière le trio Foré - Desmet - Janssens. Seul Van Looy m'a devancé au sprint pour la quatrième place.

En 1961, j'étais encore dans le coup, mais j'ai crevé au plus mauvais moment sans être dépanné car «Tonin» était resté derrière avec Poulidor.»

**CDP: Vous souvenez-vous d'autres performances de valeur ?**

«Oui, en 1958 qui fut l'une de mes meilleures saisons. J'ai brillé dans le Tour de Romandie. Je me suis classé 7ème à 3<sup>e</sup> du vainqueur, Gilbert Bauvin, malgré que j'étais allergique à la montagne. J'y avais sur-tout enlevé la première étape au sprint. En 1959, dans le Tour de Picardie, j'ai enlevé la seconde étape en ajustant Frans Schoubben au sprint. Le Belge allait d'ailleurs enlever l'épreuve. Dans les Tours, j'étais vite en action, ce qui me permettait souvent de vaincre durant les trois ou quatre premières étapes. Plus loin, je devenais moins performant.

Je me souviens avoir remporté mon ultime bouquet dans un bled près d'Albi.

Pour y arriver, j'ai vaincu une fameuse coalition au sprint. Dégoûté par les agissements de cette «mafia», je suis rentré chez moi et j'ai définitivement pendu mon vélo au clo. Dans le peloton, mes meilleurs amis furent Hervé Prouzet, Albert Dolhats et Robert Desbats qui étaient tous très réguliers.»



**CDP:** A quel coureur auriez-vous souhaité ressembler ?

«Deux coureurs m'ont toujours épâté: Ferdi Kubler et Fiorenzo Magni. Ils possédaient une santé de fer et c'étaient de vrais gagneurs. Jacques Anquetil m'a aussi beaucoup marqué par sa grande classe insolente. Pourtant, dans le Tour 1958, il m'a fait pitié lorsqu'il a quitté la Grande Boucle malade et à bout de force. Je l'admirais à cause de la faculté qu'il avait de repousser le seuil de la douleur au plus profond de ses chairs.»

**CDP:** D'autres souvenirs ?

«Dans mon premier Tour en 1952, Coppi et Bartali faisaient la loi. Le lendemain d'une étape de montagne, ils avertissaient le peloton sur la ligne de départ: «Ogi piano, piano!» Ils oubliaient que la veille, «ils» avaient failli faire éliminer un tiers du peloton. A vingt quatre ans, j'agissais et je réfléchissais ensuite. Ainsi, dès le départ, j'ai flingué avec le petit Mirando alors que le reste de la troupe restait dans la roue des deux championnissimi. En finalité, les Italiens ont roulé à bloc pour nous rejoindre, mais j'ai montré aux as que nous les petits, nous n'étions pas que des comparses. Coppi qui était humain a finalement compris l'état d'esprit qui m'avait animé.»

**CDP:** Avez-vous une anecdote particulière à narrer ?

«Oh oui ! en 1952 toujours, dans ce Tour de France, j'ai failli me retrouver en prison !

J'ai lancé à un gendarme trop avancé dans un virage: «Pousses-toi flic !» Il a relevé mon numéro de dossard et averti ses supérieurs en signalant que je l'avais insulté ! Le soir, la gendarmerie est venue me cueillir à mon hôtel comme le dernier des malfaiteurs. Il a fallu toute la diplomatie de la direction du Tour pour arranger les choses et je me suis confondu en excuses pour éviter d'être embarqué.»

**CDP:** Si c'était à refaire, opteriez-vous encore pour le cyclisme ?

«Bien sûr, car quel beau métier que coureur cycliste même si c'est dur.

Sans le vélo, je ne serais connu que dans ma région. J'avoue que j'étais un excellent maçon et que j'ai construit plusieurs villas dans le Sud-Ouest y compris des piscines.

Cependant, grâce au cyclisme, je suis connu dans le monde entier et je viens encore de recevoir du courrier des U.S.A. me demandant une photo dédicacée !»

Sur ces propos, nous prenons congé de Tino et de sa soeur Olympe. Je sens poindre une certaine émotion chez notre hôte car son passé est venu le rattraper le temps de notre visite. Sur le pas de la porte, il lance encore: «Vous savez, j'ai participé à sept Tours de France et j'es-

pérais tous les terminer, mais deux terribles chutes m'ont éliminé en 1953 et 1957».

Tino reste surpris que l'on cherche encore à vouloir le rencontrer si longtemps après sa carrière surtout qu'avec sa santé précaire, il reste loin des choses du cyclisme.

Sa poignée de main au moment de se quitter reste un moment privilégié et il ajoute: «Remettez toutes mes amitiés à mes amis du Sud-Ouest ainsi qu'à tous ceux qui ne m'ont pas oublié dans le monde du vélo.»

Comme si les passionnés et archivistes du vélo pouvaient un seul instant oublier Tino Sabbadini.

**Gérard Descoubes.**

**A suivre ...**



Tino et son voisin Jacques Bianco

## REEDITION des N° 1 à 10 de COUPS DE PEDALES

Il reste quatre-vingt exemplaires mis en vente.

100 pages, papier glacé, nombreuses photos inédites non publiées dans les numéros originaux. Palmarès complet d'Alex Close en sus. Photo couverture bistre.

Belgique 500 FB  
France 95 FF - Autres pays 550 FB

Qu'on se le dise !

**COUPS**

Rédaction  
des numéros 1 à 10

Rédaction  
des numéros 1 à 10



REEDITION 500 FB  
FRANCE 95 FF - AUTRES PAYS 550 FB

JAN 1988



« ... Je profite de cette commande pour renouveler une critique concernant un point qui me tient à cœur: demandez, s.v.p., à vos rédacteurs de soigner le style de leurs écrits. Je sais qu'ils agissent en historiens du cyclisme et que leur préoccupation première est la véricité des faits mais je pense que votre revue et vos lecteurs auraient tout à gagner à un style plus fluide. Un vélo ne roule-t-il pas mieux quand sa chaîne est bien huilée ?

Enfin, je partage totalement la remarque de M. Quinquarini faite dans le n° 54, qui vous reprochait le manque de dimension humaine de votre revue. Nos deux critiques se rejoignent car je ne sais plus qui disait: «le style, c'est l'homme». Quand l'homme manque, le style manque.

Tout cela ne m'empêchera pas quand même de renouveler prochainement mon abonnement car au niveau des faits, votre revue est une mine d'informations ...»

**Dominique BLACHON (F)**

«... Je profite de ce courrier pour vous faire part d'une réflexion au sujet de la «Tribune Libre», qui me semble par principe d'un intérêt essentiel, mais dont j'avoue que la lecture ces derniers temps me laisse perplexe... Dans le n° 54, un abonné avoue que «le cyclisme d'aujourd'hui le dégoûte» et se dit «triste de voir disparaître ce cyclisme qu'il aimait tant». Et dans le n° 55, un autre reprend le flambeau nécrologique pour affirmer que «tout dans le vélo est devenu clownerie et exhibition malsaine», fustigeant pêle-mêle l'argent, la télévision et ses commentateurs, les supporters de l'Alpe d'Huez, et que sais-je encore !

Certes, chacun a le droit de s'exprimer, mais cette tribune mériterait mieux qu'une litanie de rancœurs émanant de gens devenus soit totalement amnésiques, soit fort

hypocrites. Car le fric et le dopage ne datent pas d'hier, à ce que je sache, et sévissaient déjà avant-guerre jusqu'à fausser certaines épreuves. Les quelques dangereux énergumènes de l'Alpe d'Huez (à ne pas confondre avec les vrais supporters) ne sont-ils pas les (in)dignes rejetons de ceux qui crachaient au visage de Lucien Aimar voici 30 ans, ou de ceux qui agressaient les pionniers de l'époque héroïque la nuit venue ? Et si les carences de certains commentateurs sont réellement affligeantes, je n'en viendrai tout de même pas à regretter les commentaires hors sujet d'un Léon Zitronne, ou ceux d'un Robert Chapatte vieillissant et totalement «hors du coup». Et comment ne pas reconnaître objectivement la qualité et la quantité croissantes des images qui nous sont aujourd'hui proposées?

Bref, si rien n'est parfait aujourd'hui, était-ce vraiment tellement mieux avant ? La lecture de ces griefs finira par assimiler les fans du cyclisme rétro à des «dinosauriens» abandonnés depuis trop longtemps par toute forme d'enthousiasme, et figés dans un manque d'objectivité flagrant. Et comment laisser dire que les anciens partagent ce mépris envers le cyclisme actuel ? C'est totalement faux, ceux que j'ai l'honneur d'accompagner parfois à vélo parlent avec fierté et émotion de leur âge d'or, mais suivent les courses d'aujourd'hui avec un enthousiasme intact et tout aussi réel que celui des jeunes.

La nostalgie a le merveilleux pouvoir de magnifier les images du passé et je garde personnellement dans mon cœur de supporter un regard privilégié sur ceux qui ont illuminé mon enfance dans les années 65. Mais cela ne m'a pas empêché de vibrer ensuite aux exploits de Merckx, Hinault, Delgado avant de me passionner pour ceux de Riis ou Virenco aujourd'hui: les hommes passent, l'environnement évolue, mais la magie du cyclisme reste intacte, et j'ai toujours le plaisir de sui-

vre des champions formidables dans des épreuves palpitantes. Fort heureusement, le cyclisme a toujours survécu à ses fossoyeurs, c'est bien l'essentiel !

Excusez un certain accès de véhémence de ma part, mais la lecture de ces lettres donne une image tellement sinistre et tellement opposée à la beauté du sport cycliste qu'elles provoquent des réactions épidermiques ...»

**Thierry LUTON (F)**

«... Le monde, décidément, est petit, et votre revue, éditée après avoir été conçue, en Belgique, m'offre l'occasion de «découvrir» un Monsieur que j'ai eu comme buraliste attitré, lorsque je me trouvais, entre 1979 et 1982, par suite d'une promotion professionnelle, dans sa bonne ville de Chalons-sur-Saône, en Saône-et-Loire.

Cet homme, vous l'avez reconnu, puisque votre collaborateur Michel Bouton écrit un «portrait-express» sur lui, il s'agit de Michel Descombin.

Le curieux de l'histoire est que, bavard comme pas deux, j'ai beaucoup discuté avec ce buraliste, en-dehors des «coups de feu de commerce» de tout et de rien, et jamais de cyclisme. Ou si peu. J'achetais chez lui toutes les revues et journaux parmi lesquels l'Equipe et le Miroir du cyclisme.

Je viens de lui faire un courrier, pour lui transmettre mes bons souvenirs de ces temps passés, et lui souhaiter bon vent et bonne santé dans son petit village, que je connais bien également.

Voilà ce que je voulais vous dire, que «CDP», finalement, conduit à tout, y compris à remettre en mémoire des instants pas trop lointains encore. Nous verrons s'il me répond et se souvient de moi.



Je n'ai pas encore eu le temps de tout lire, mais je pense que, comme d'habitude, je vais me régaler. Circuit de Belgique 41, Vuelta 56, ... OK

Les victoires de Bjarne Riis au Tour de France, et d'Alex Zülle au Tour d'Espagne me satisfont, inutile d'y insister. Dufaux, Richard, Rominger, avec Alex, quel quator... La Suisse cycliste peut jubiler, elle en a le devoir plus que le droit ...»

**René FAURE (F)**

« ... Une remarque à propos de votre dernier numéro: la rubrique Livres-Services devrait davantage se consacrer aux ouvrages ne paraissant pas en librairie, qu'à ceux dont on connaît la parution annoncée dans toutes les revues spécialisées. Cela dit, votre revue est toujours remarquable et j'ai honte d'appartenir à cette soi-disant entreprise qui l'achève si lentement en France ...»

**Patrick CHAMOUSSET (F)**

« ... Deux mots sur le n° 56. Je suis assez déçu du report de la rétro du Tour de l'Ouest. Il est difficile de se passionner sur Pedro Salas. Enfin, Coups de Pédales est une revue belge et il est normal de beaucoup parler des «Flahutes» et de la Saga Mann ... les histoires les plus courtes sont les meilleures ...»

**Marcel CHAUFFERT (F)**

**NDLR:** C.D.P. est belge mais se consacre au cyclisme mondial sans parti pris quelconque.

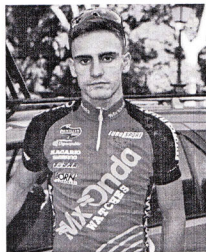
« ... Je terminerai par saluer la nouvelle petite rubrique de Christian Fourmond qui est vraiment utile pour des collectionneurs avides de connaître ce qui est publié chaque saison...»

**François LEGARRE (F)**



## ILS NOUS ONT QUITTES

**José Antonio ESPINOSA**



L'ironie du destin a voulu que José Antonio Espinosa trouve la mort dans un critérium organisé par l'association Sport et Vie à Fuenlabrada ce 19 octobre. Lors du contre la montre par équipe, l'infortuné coureur a heurté un organisateur (chargé de la sécurité) et est tombé lourdement sur le sol, se recevant sur la nuque. Malgré deux opérations tentées à la Clinique de San Carlos, il y est décédé le lendemain soir sans avoir repris connaissance.

José Antonio Espinosa Hernandez était né à Tomelloso le 24 novembre 1969 dans une famille éprise de cyclisme (Son frère aîné Luis a été professionnel en 85 chez Dormilon)

Amateur durant 5 années (1 pour Mavis, 2 pour Wigarna et 2 pour Seur) entre 88 et 92, il avait réalisé une excellente saison en 1991 lorsqu'il avait remporté 10 victoires dont une étape du Circuito Montanes. Une tendinite et une fracture du scaphoïde ne lui avaient pas permis de confirmer l'année suivante (une seule victoire), mais il avait quand même reçu l'occasion de passer professionnel en 93 dans les rangs de l'équipe Deportpublic, qui succédait

à Seur comme sponsor de l'équipe de Maximino Perez.

Conscient de ses limites à l'échelon supérieur, José Antonio Espinosa allait rapidement se spécialiser dans la conquête des maillots de leader des «Sprints Especiales» et des «Metas Volantes» qui assurent à leurs détenteurs (et à leurs sponsors) une publicité importante garantie par la présence de la télévision espagnole sur la quasi totalité des épreuves nationales. IL s'est imposé à une vingtaine de reprises dans ces classements, que ce soit dans des courses par étapes (Trophée Castille-Leon en 93, Tour de Majorque, Tour d'Andalousie, Tour de Murcie, Semaine Catalane en 94, Tour d'Andalousie, Tour de la Rioja, Trophée Castille-Leon en 95, Tour d'Asturies en 96) ou dans des courses en ligne (Clasica Alcobendas, Clasica Costa de Almeria, Trofeo de Navarra, GP de Villafranca)

Il avait remporté son seul succès fin 95 dans une étape du Tour de l'Avenir, au Portugal.

José Antonio Espinosa repose désormais au cimetière de Azuqueca de Henares, localité où il résidait depuis quelques années.

**Son palmarès**

**Amateur**

**1990**

3e des Trois Jours de Guadalajara

**1991**

10 victoires dont des étapes au Circuito Montanes, à la Vuelta a la Sierra Norte (5e du classement général), au challenge Al Corredor del Henares (3e) et à la Ruta de Los Pontenas

**1992**

1 victoire

4e de la Vuelta a la Plano Beixa

**Professionnel**



## 1993 DEPORTPUBLIC

23e de la Clasica de Almeria  
46e du Tour de Murcie  
114e de la Vuelta

## 1994 DEPORTPUBLIC

### et CASTELLBLANCH

7e de la Clasica de Almeria  
8e de la Clasica de Sabinanigo  
18e de la Clasica de Zamudio  
34e du Tour de Majorque  
36e du Championnat d'Espagne  
87e de la Vuelta

## 1995 CASTELLBLANCH

1er de la 8e étape de la Volta del Porvenir  
3e des 3ème et 5ème étapes  
3e du Mémorial Galera  
3e de la 18ème étape de la Vuelta  
3e de la 3ème étape du Tour de la Rioja (41e)  
8e de la Clasica de Almeria  
18e de la Clasica de Sabinanigo  
19e du Trofeo de Navarra (Estella)  
22e du Tour de Murcie  
24e du Tour de Majorque  
24e du Trophée Castille-Leon  
36e du Tour d'Asturies  
57e de la Vuelta

## 1996 MX ONDA

5e de la 1ère étape du Tour de Cuenca  
6e de la 3ème étape du Tour de Burgos  
16e du Championnat d'Espagne  
17e de la Clasica Alcobendas  
30e du Tour de Castille-Leon  
33e du Tour de Murcie  
71e du Tour de Catalogne  
Abandon lors de la 19ème étape de la Vuelta

## ANDRE TROCHUT

Nous sommes le 2 juillet 1957. La veille, à Charleroi, Jacques Anquetil vient d'endosser son premier maillot jaune de leader du Tour de France. Entre Charleroi et Metz, 248 kilomètres sont au menu des 88 coureurs encore en course. Comme les autres jours, l'étape se dispute sous la canicule. Peu avant la frontière, à Brûly dans les environs de Couvin, un anonyme du peloton, André

Trochut, attaque une première fois, en compagnie d'Albert Bouvet. Il remet cela à Montmédy, dans la vallée de la Meuse, avec ses compatriotes Joseph Groussard, Mario Bertolo et Nello Lauredi. Avec près de 10 minutes d'avance sur les premiers poursuivants et un quart d'heure sur le peloton, André Trochut crée une énorme surprise en battant au sprint le rapide Joseph Groussard.

C'est grâce à sa performance au Dauphiné Libéré que le coureur de la Charente Maritime fut retenu dans l'équipe du Sud-Ouest dirigée par Paul Maye. Ce grand gaillard de 1m 80 remportait à Metz son principal succès de sa courte carrière chez les professionnels. Excellent indépendant il allait s'illustrer sur toutes les routes de sa région, le sud-ouest.

Après avoir côtoyé les pros en 1955 et en 1956, il décidait de prendre une licence dans la catégorie supérieure en signant chez Essor. En plus de son succès au Tour, il enlevait l'étape contre la montre du Tour de l'Aude et deux critérium en 1958 avant de redescendre indépendant l'année suivante.

En août 1959, il ne put éviter un chien qui traversait la route et fut relevé avec une fracture du crâne qui le laissa dans le coma avant de rester 30 jours dans le noir. Tout en continuant à pratiquer le cyclisme, il exerça le métier de droguiste à St Savinien.

Né le 6 octobre 1931 à Chermignac, près de Saintes, il devait trouver la mort le 4 août dernier renversé par un automobiliste alors qu'il effectuait une sortie à vélo.

### Son Palmarès

#### 1955

25° de la Route de France (Indé)

avec les pros:

3° de La Rochelle - Angoulême  
4° de Bordeaux - Saintes

#### 1956 ESSOR

2° du Tour de Bretagne (Indé)

avec les pros:

1° à La Couronne

4° de Bordeaux - Saintes  
23° du Tour du Sud-Est  
50° du Tour de l'Ouest

#### 1957 professionnel

#### ESSOR

1° de la 6ème étape du Tour de France

1° de la 2ème étape A du Tour de l'Aude

2° de la 3ème étape du Tour de l'Aude

5° de Vienne - Gartempe

15° du GP des Nations (clm)

21° du Dauphiné Libéré

2° de la 3ème étape A

4° de la 8ème étape (clm)

abandon 13ème étape du TOUR DE FRANCE

#### 1958 ESSOR-HELWETT

1° à Gua

1° à Gourin

3° à St Pol de Léon

4° à Landivisiau

19° de l'Etoile du Léon

abandon 14ème étape de la VUELTA



André Trochut allait demander son reclassement comme indépendant en 1959, sous les couleurs de Mercier. Il devait remporter de nombreuses courses régionales et à trois occasions au contact des pros: à Langon, devant Van Looy, à Castillon la Bataille en 1959 et à St Aiguilier en 1968. On le vit encore se classer 2° de Felletin en 1960, 4° de Moulins-Engilbert en 1959, 5° de Bordeaux - Saintes en 1960 et 6° à Rennes en 1964. A la suppression des indépen-



dants en 1966, il courut avec une licence d'amateur hors catégorie et puis d'amateurs - seniors jusqu'en 1973. Toujours au contact des vedettes, il se classa 2° à Hennanbihen et 3ème à Châteaugiron en 1966, 3° à Allasac en 1967, 2° à Moutiers-les-Mauxfrais (derrière Bitossi) en 1968, 2° à St Médard de Guizières (derrière Campaner) et 3° à Villablard en 1969 et 2° à Grand Bourg (1° Theillière) et 3° à Castillones en 1970.

## Jean-Pierre MUNCH



Né le 12 juin 1926 à Eckbolsheim, Jean-Pierre Munch, le premier alsacien qui remporta une épreuve internationale, est décédé, à la suite d'une maladie, durant la première quinzaine d'octobre. Il débute en 1947 au sein de la Pédale d'Alsace son seul et unique club. D'emblée il se montra un excellent rouleur en remportant des épreuves en solitaire. Après plusieurs succès régionaux, il découvrit durant l'hiver 49-50 la diététique sportive. En 1951 il devint «Aspirant - pro» A chez La Perle et malgré de nom-

breux succès il fut remercié par Pélissier. Il passa chez Arliguie et c'est avec ce maillot qu'il fit la nique aux vedettes lors de Paris - Côte d'Azur.

Dès le premier jour, il se classait 3ème derrière René Bertaz et Maurice Blomme. Le lendemain Albert Platel devenait le nouveau leader après son succès à St Etienne et la première partie de la 3ème étape voyait le succès de Valère Ollivier. L'après-midi, entre Vergèze et Avignon, Munch précédait au sprint Jean Baldassari et Roger Walkowiak. Il allait remettre le couvert le lendemain sur le parcours Avignon - Nice en solitaire, avec 2'45" d'avance sur Maurice Guitard et 4' sur Jean Robic. Sixième à l'04" d'Albert Platel au général avant l'ultime étape, il allait endosser le maillot blanc reléguant Platel à près de 15 minutes. Au classement final, Roger Walkowiak prenait la seconde place à 3'18" de l'Alsacien, devant René Bertaz, Maurice Blomme, Jean Bobet,....

Mais la suite de sa carrière fut assez brève, en 1954 son président de club lui proposa de reprendre un magasin de jouets et tenta, avec une licence d'indépendant, de concilier, sans succès, le sport avec le commerce.

### Son Palmarès

#### 1947 Amateur

- 1° de Strasbourg - St Dié
- 1° du Mémorial Fritsch

#### 1948 Amateur

- 1° à Mulhouse
- 1° à Brumath
- 3° de Nancy - Strasbourg

#### 1949 Amateur

- deux victoires dont une à Brumath
- 3° de Nancy - Strasbourg
- 3° du Chtp d'Alsace

#### 1950 Indépendant

- 1° de St Dié - Strasbourg
- 1° à Neudorf
- 1° à Audincourt
- 2° du Circuit des Vosges

#### 1951 Aspirant - Pro LA PERLE

- 1° du Tour de la Haute-Marne
- 1° du clm
- 2° en ligne

- 1° à St Dizier
- 1° à Boulogny
- 2° à Eckbolsheim
- 3° du GP du «Gros Horloge» à Rouen
- 10° du Tour du Doubs
- Champion d'Alsace de cyclo-cross

#### 1952 Aspirant - Pro ARLIGUIE

- 1° à Plougoulon
- 1° à Gourin
- 1° à Montargis
- 1° de Nancy - Strasbourg
- 1° à Eckbolsheim
- 8° du Circuit de l'Indre
- 12° du Circuit du Morbihan
- 23° Chtp de France de cyclo-cross
- Champion d'Alsace de cyclo-cross

#### 1953 Professionnel ARLIGUIE

- 1° de Paris - Côte d'Azur
- 3° de la 1ère étape
- 1° de la 3ème étape B
- 1° de la 4ème étape
- 1° à Eckbolsheim
- 2° à Rouen
- 3° à Morlaix
- 6° à Pornichet
- 22° du Tour du Sud-Est
- Champion d'Alsace de cyclo-cross puis déclassé pour changement de roue avec un spectateur.

## Christophe TAERON

Durant le mois d'août dernier, on annonçait la mort, à Paris, du Breton Christophe Taëron, le plus jeune participant au Tour de France 1939. A l'occasion du cinquantenaire du Tour 1939, notre collaborateur Jean Traclet a dressé son portrait dans le n° 47 de CDP. Grâce à sa performance au GP Wolber, il fut sélectionné pour la Grande Boucle dans l'équipe de l'Ouest. Malade, il ne prit pas le départ de la 6ème étape.

Sous les drapeaux depuis l'automne 39, il a été fait prisonnier et c'est au Stalag 11a, dans les environs de Berlin, qu'il devait passer les cinq années du conflit mondial.

Libéré au printemps 1945, sous les insistances d'Abel Floch, il reprenait la compétition huit jours seulement après son retour à Bannalec. Chris-



tophe Taëron préféra, dès lors, courir sur un plan régional, la Bretagne possédant une profusion de courses. En 1946, après avoir remporté la seconde étape du Tour de l'Ouest, il devenait le leader. Mais au classement final, il échouait derrière Pierre Brambilla.

Après sa carrière sportive, début des années 50, il devenait marchand de cycles à Pont-Aven, puis, à Paris, il allait tenir un commerce de motos et de scooters rue des Pyrénées avec sa femme, la soeur d'André Mahé.



#### Ses principaux résultats

1937

2° du Circuit de l'Aulne

1938

16° du Circuit du Morbihan

1939

4° du GP Wolber

2° de la 4ème étape A

15° du Circuit du Morbihan

abandon 6° étape du TOUR DE FRANCE

1945

1° à Scaër

2° à Guémené

2° du GP de Plouay

4° du GP de Quimperlé

1946 METROPOLE

5° du Tour de l'Ouest

3° de la 2ème étape

1° de la 3ème étape

14° du GP Pneumatique

20° de Dijon - Lyon

30° de Paris - Reims

1947 METROPOLE

2° du Circuit de Lonvaux

abandon 6° étape du Tour de l'Ouest

### Giuseppe GRAGLIA

Le 26 septembre décédait à Turin, à l'âge de 87 ans, Giuseppe Graglia. Ce Turinois connut une carrière assez courte malgré les nombreux espoirs qu'il laissait paraître. Chez les jeunes il avait remporté près de 70 succès.

En quatre participations à Milan - Turin il enleva deux fois l'épreuve (1931 et 1933) et termina 2° en 1932 et 3° en 1934. On le vit également au niveau des meilleurs lors de Milan - San Remo, 5° en 1934 (25° en 1933), et lors du Tour de Lombardie, 9° en 1933. A son palmarès on trouve un autre succès, le Trophée de Calmet à Nice et une 9ème place au Tour du Piémont en 1934. A deux occasions il participa au Giro sans parvenir à le boucler. En 1933 il abandonnait durant la 6ème étape (10° de la 2ème) et l'année suivante, ce fut pendant la 5ème journée (6° de la 2ème étape).

A l'âge de 26 ans, en 1935, il renonça à la compétition et devenait directeur sportif chez Fréjus avec Martano comme leader avant d'être le premier directeur sportif de Gino Bartali.

### Ottorino BENEDETTI

Il y a peu de temps, on a appris le décès survenu en mai d'Ottorino Benedetti à l'âge de 53 ans.

Après une carrière amateur honorable, vainqueur, entre autres, de la Coppa Italia en 1963 en compagnie de Pasquale Fabbri et de Mariani, il passa professionnel en septembre 1966 chez la Salamini.



Après une saison au sein de cette équipe, il devait passer chez Kelvinator en 1968, sa dernière année de compétition. Ottorino Benedetti allait pratiquement passer inaperçu, terminant les semi-classiques italiennes parmi les coureurs classés ex-aequo. Son meilleur résultat est une 30ème place à Milan - San Remo de 1968.

Il était né le 22 septembre 1943 à Cesena près de Forli.

### Paul ANDRE

La province du Luxembourg belge a toujours été le parent pauvre du cyclisme belge. Très peu de ses coureurs ont été professionnels, le dernier en date a été Eddy Haellemersch en 1988 et en 1989. Le Virtonais Paul André a réussi le résultat le plus probant des coureurs de la plus belle province de Belgique en 1934. Meilleur amateur, il fut sélectionné pour les championnats du monde de Leipzig. Seuls les Hollandais Kees Pellenaers et le Français André Deforge le précédaient sur la ligne d'arrivée, et ce deux ans, seulement, après ses débuts.

Des démêlés avec la LVB, l'oblige à signer en 1935 une licence



professionnelle chez Alcyon. Les premiers contacts avec l'élite internationale ont été honorable, mais en juillet de cette même année, il part se fixer à Metz, préférant accumuler les victoires régionales dans l'Est de la France et au Luxembourg. C'est son allergie aux pavés, le peu d'intérêt de la ligue belge à son encontre qui ont fini par lui faire prendre cette décision.

Réel sprinter Paul André se meubla un beau palmarès avec des victoires dans toutes les classiques mosellanes, celles ouvertes à son statut de professionnel. Deux mobilisations, en 1938 et en 1939, mirent un point final à sa carrière à l'échelon supérieur.

Après la guerre, il reprit une licence chez les amateurs doublée d'une autre chez les «travailleurs». Là aussi, la LVB intervint et lui retira définitivement sa licence. De 1932 à 1949, Paul-Emile, dit «Milou», André accumula 204 victoires au total. Né le 21 octobre 1911 à Bleid, il est décédé le 4 septembre 1996 chez lui à St Mard. Dans CDP n°33, notre ami Christian Rabut nous a présenté ce sympathique routier St Marquois.



**1932**  
8 victoires (non licenciés)

**1933**  
15 victoires (juniors)

2° du Tour des Deux Luxembourg

#### AMATEUR

**1934**

Plusieurs victoires dont:  
Bruxelles - Rance  
Bruxelles - Anseremme  
le Chtp du Brabant  
2° de Bruxelles - Ostende  
3° du CHPT DU MONDE  
5° de Bruxelles - Louvain  
8° de Bâle - C1èves

#### PROFESSIONNEL

**1935 ALCYON**

2° du critérium de Moselle  
1° de la 2ème étape  
10° du GP de Wallonie  
13° du Circuit des Provinces  
Flamandes  
27° du Tour des Flandres  
32° de Paris - Roubaix

#### 1936 WONDER

1° de la 3ème étape du Tour du Luxembourg  
1° du GP Wonder et Sibour à Metz  
1° du GP de la Ville de Metz  
1° à Niederbronn  
1° à Merlebach  
2° de Strasbourg - Nancy  
2° du Critérium de la Moselle à Metz  
2° du GP de Lorraine à Metz  
2° du Circuit des 3 Cantons à Longwy  
3° de Paris - Reims - Verdun  
3° de Nancy - Les Vosges  
5° du Circuit Lorraine - Les Vosges  
2° de la 2ème étape  
6° du Tour du Luxembourg  
2° de la 6ème étape  
23° de la Course du Dag

#### 1937 RUCHE

1° GP Lacroix à Metz  
1° du GP de la Ville de Thionville  
1° du GP Pêcheur à Strasbourg  
1° de Nancy - Strasbourg  
1° du Tour de Thionville  
1° de la 1ère étape de «Lorraine - Les Vosges» (4°)  
1° à Merlebach  
2° du GP du Journal «Le Messin» à Metz  
2° du GP Sibour & Ruche à Metz  
2° du GP de Lorraine à Metz  
2° du GP de la Ville de Metz  
2° de la 1ère étape du Circuit des 31 Cantons  
4° de Nancy - Gerardmer - Nancy

4° de la 1ère étape  
7ea de Paris - Sedan  
9° du GP de Luxembourg  
18° du Tour de Belgique  
7° de la 1ère étape

#### 1938 RUCHE

1° du GP des Commerçants Italiens à Hayange  
1° GP N. Schweitzer à Sarreguemines  
1° GP Aloïs Bloch à Metz  
1° du GP SAG à Metz  
3° de Strasbourg - Nancy  
6° du critérium de Luxembourg  
8° du Tour du Luxembourg  
8° du Tour de Lorraine à Metz  
3° du Tour de Belgique (Féd. sportive socialiste)  
1° de la 4ème étape:  
Virton - Liège

#### 1939 RUCHE

2° du Tour de Lorraine à Metz  
2° du Circuit des Vosges  
2° de la 1ère étape

De 1946 à 1949: 31 victoires chez les amateurs

Principaux résultats en FSGT  
1° de Paris - Longwy (1947)  
1° du Circuit de Landrivaux (1948)  
2° de Nancy - Longwy (1948)

### Guillermo PEREGRINA

Cette année (la date exacte ne nous a pas été communiquée), un ancien participant de la Vuelta, Guillermo Peregrina, est décédé. Né en décembre 1919 dans la région de Grenade, il accumula les victoires en Andalousie, grâce à ses qualités de grimpeur et à sa vélocité dans les sprints. Deux fois, il prit part à la Vuelta abandonnant en 1948, et terminait 25ème au classement final en 1950, après avoir pris la deuxième place de la 16ème étape derrière l'Italien Alghiro Ridolfi.

Sa carrière terminée, il resta dans le cyclisme devenant, tour à tour, directeur sportif, sélectionneur, juge-arbitre, ... avant de prendre une licence chez les vétérans.

**Guy CRASSET**



# AVIS DE RECHERCHES

## A. REPONSES A D'ANCIENNES QUESTIONS

Q. de AERTS Charles (CDP n° 55)

Compléments d'information sur Paris - Valenciennes 1946

M. FETTER: il faut mettre italien à PEDRALI Dominique (non encore naturalisé)

M. LEGRAND: le 11°, d'après Nord-Matin, est DUBOIS Gabriel. Son nom est suivi de etc., ce qui signifierait l'arrivée d'autres coureurs.

Q. de DELCROIX Jean-Pierre  
R. de VERWEIJ Dick

Voici les classements demandés sur le Tour de Grande-Bretagne 1952 (du 22.08 au 6.09):

7ème étape: Vandendooren Gaston (B); 8ème étape: Scales Leslie; 9ème étape: Steel Ian; 10ème étape: Scales Leslie; 11ème étape: Russell Ken; 127me étape: Fenwick T.; 13ème étape: Thomas Gordon; 14ème étape Scales Leslie

Q. de VAN EYLE Wim (CDP55)

Le coureur aux côtés de Fritz Pfenninger est son compatriote Karl HEBERLE

Q. de SCHROEDERS Fer  
R. de VERWEIJ Dick

CAPOEN est né le 30.05.1916  
CARDINAELS Mathieu est né le 28.04.1913

## B) REPONSES AUX QUESTIONS DE CDP N°56

Q. de VAN EYLE Wim  
R. de FETTER Philippe

- COLLE Henri (CH) est né en France, à Dijon, le 23.11.1893 (idem M. Lumineau)

- COTTEREAU Louis est né le 11.02.1869 à Angers et est décédé le 21.09.1917 à Dijon

R de LUMINEAU Henri

- CRUCHON Charles est décédé le 28.02.1956 à Paris 17°

Q. de SCHROEDERS Fer  
R. de FETTER Philippe

- CASELATTO Tolmino est né le 25.12.1915 à Adria (Vénétie)

- CARLISLE R.H. serait né le 30.03.1866 (à confirmer)

- CARLIER-CROISY serait né le 13.03.1860 (à confirmer)

R. de LUMINEAU Henri

- CASSIN Giuseppe est né le 01.11.1906 à San Martino al Tagliamento (Pordenone). Vit toujours (dans la région lyonnaise).

- CATALANI Alessandro est né à Pavia le 18.04.1905

- CAVALLINI Aristide (et non Catalani) est né le 26.12.1899 à Corvino San Quirico (Pavia) et y est décédé en 1973.

- CATTEL Livio est né le 27.08.1901 à San Dona di Piave (Vénétie). Confirmer par M. Meeus.

Par ailleurs M. MEEUS nous signale que, selon un document officiel, CAMUSSO Francesco est né le 09.03.1908 et non le 8

Q. de GUY Pascal  
R. de FETTER Philippe

- DELOFFRE Jules n'est pas né à Caudry, mais à Le Cateau (Nord). C'est à Caudry qu'il est décédé (le 13.10.1963). Confirmer par M. Lumineau

- CATELAN Henri est né à Sanvic (76), aujourd'hui rattaché à Le Havre.

- GUELPA Hugues est né à Camandona (Italie - Piémont). Confirmer par Mr. Lumineau, qui ajoute: région de Biella

R. de LUMINEAU Henri

- AUDIER Gaston: je pense qu'il est né en 1922 (et non en 1913 (à confirmer))

- BERTAINA Jean: j'ai le 02.03.1929

à Nice. Quelqu'un peut-il confirmer ?

R. de Guy CRASSET

- BERTAINA Jean: le 09.04.1928 à Cannes-la-Bocca

Q. de VERWEIJ Dick  
R de LAGARRE François

Le prénom de HVASTIJA est Martin, de nationalité slovène en 96 (pro actuellement chez Cantina Tollo).

PABON se prénomme Gabriel, mais l'orthographe de son nom doit être PAVON (phonétique espagnole). Il a couru ces dernières années en Espagne avec la sélection vénézuélienne.

Q. de MOUNIER Antoine  
R. de CHAUFFERT Marcel

Le cyclocrossman en action est le Français Jean Gérardin (frère aîné d'Alex)

Q. de LOUISSON Alfred  
R. de Jean-Claude JOLLY et René GOUSSEAU

Voici les 20 premiers de Paris - Caen 1932 (10.04): 1. FAURE Benoît, 2. Moineau Julien, 3. Marcaillou Sylvain, 4. Pégliou Louis, 5. Fichot Léon, 6. Magne Pierre, 7. Magne Antonin, 8. Guiramand Marius, 9. Bernard René, 10. Pitte Auguste, 11. Louviot Raymond, 12. Jarousse, 13. Béranger, 14. Aymar Louis, 15. Berton (de Troyes), 16. Lefort, 17. Camus, 18. Keraval 19: Vietto René, 20. Pommer. Voici également les 10 premiers du Circuit des Villes d'Eaux d'Auvergne (dont M. Alain Rattat nous donne également le classement): 1. BETTINI Décimo (1), 2. Mompied Jean, 3. Lesueur Raoul, 4: Mazeyrat Marcel, 5. Latru, 6. Mallet Auguste, 7. Aymar Louis; 8. Molinar Eduardo (1), 9. Gouttesolard Jean. 10. Bertocco Aldo (1).

Remarques NRR: nos trois correspondants donnent trois prénoms différents pour Latru (5°): soit Charles, Robert et Raymond ! Qui a raison ?



Quand au 10<sup>e</sup>, M. Gousseau nous signale un certain Defond ?

#### R. de MEEUS Hugo

Le prénom de SICORINI est Francesco (I)

### **C) LES NOUVELLES QUESTIONS (avec réponses)**

#### Q. de SCHROEDERS Fer

Voici les renseignements demandés sur Paris - Bruxelles:

1893: D'après un palmarès du journal Le Soir (qui pris l'organisation au début des années 20), il y avait 112 inscrits, 73 partants et 25 classés. Le kilométrage était de 400 km, que le vainqueur, HENRY André, accomplit en 19h51'. Selon d'autres sources, il y avait 63 partants et 19 classés. D'après un article paru dans Cyclo-Sprint (l'organe officiel de la LVB), 407 km en 19h43' et 10 coureurs officiellement classés (les suivants arrivaient alors qu'il n'y avait plus d'officiels). Qui a raison ? Par ailleurs, l'Imans se prénomme Pierre.

1906: Toujours selon Le Soir, la course se disputait en deux étapes (Paris - Reims/152 km et Reims - Bruxelles/239 km), soit un kilométrage total de 391 km, que Albert Dupont couvrit en 15.01'18". Il y avait 388 inscrits, mais 162 seulement prirent le départ. La date donnée par Mr. Vidal dans CDP n°53 devrait logiquement être celle du classement d'ensemble des deux étapes: Le classement donné par Le Soir donne également 5. Vast, 6. Dewaide, 7. Valoton.

#### Q. de GUY Pascal

Voici quelques renseignements sur des dates et lieux de naissance:

- CHAUMARAT Albert: né le 8.7.1925 à Fougerolles
- THALLINGER Karl: né le 28.8.1909 à Vienne
- KIEWIT Eugène: né le 29.12.1917 à Nunspeet
- GAHY Frans: né le 24. 1.1908 à St-Joris Weert
- DEVOS Joseph: né le 7.8.1913 à ?
- VAN CAUWENBERGHE Gustave: né le 30.11.1918 à Grammont

- TORFS Joseph: né le 12.5.1913 à Onze Lieve Vrouw Waver
- VAN OPPEN Théo: né le 27.5.1912 à (Louvain ?)
- VAN MIERLO Auguste: né le 25.5.1918 à Borgherout
- VAN THEEMSCHE Petrus: né le 15.8.1915 à Zeveneken

#### Q. de CASTOR Henri

Si, effectivement, le premier Championnat de Belgique sur route pros eut lieu en 1890 les Championnats précédents (c'est-à-dire de 1882 à 1893) étaient ouverts à toutes catégories et c'est l'une des raisons pour laquelle ils ne figurent pas au palmarès de l'annuaire Vélo (renseignements pris auprès des auteurs).

#### Q. de SAURON Christian

Voici les renseignements demandés sur l'année 1946:

- HET VOLK: 7. Faignaert Emile; 8. Nackaerts Louis; 9. Verstraeten Triphon; 10. De Keyzer Omer
- CHPT DU MONDE: 11. Teisseire Lucien; 12. Bartali Gino; 13. Masson Emile Jr.
- ZURICH - LAUSANNE: 2. Croci Torti Emilio; 3. Weilenmann Gottfried; 4. Tarchini Piero; 5. Lapèbie Guy; 6. Bailo Osvaldo; 7. Martin Hans; 8. Weilenmann Léo; 9. Depredomme Prosper; 10. Claes Georges.
- PARIS - BRUXELLES: 11. Pedrali Dominique; 12. Tassin Eloi; 13. Bonduel Frans; 14. Lauck Lucien; 15. Engels Jean; 16. Van Herzele Maurice; 17. Prévotal Roger; 18. Buysse Achille; 19. Carrier Albert; 20. Le Strat Ange
- TOUR DES FLANDRES: 11. Vlaemynck Lucien; 12. Buysse Achille; 13. Kiewit Eugène; 14. Caffi Urbain; 15. Syen Hubert; 16. Jacobs Victor; 17. Oreel René; 18. Bourmon Marcel; 19. Dubuisson Albert; 20. Van Geystelen Omer
- PARIS - TOURS: 11. Mancisidor Manuel; 12. De Baere Karel; 13. ex-aequo: Masson Emile; Malfait Lucien; Berton René; Gauthier Louis; Massal Henri; Teisseire Emile; Chapatte Robert; Cosson Victor; Piel Roger; Camellini Fermo et Van Herzele Maurice.

#### Q. de VEYRIES Eric

Voici les classés 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du Championnat de Belgique:

- 1908: 4. Plateau Eugène; 5. Dewaide Joseph
- 1910: 4. Verschoore Omer; 5. Depauw Achille
- 1911: 4. Wancourt Robert; 5. Blaise André
- 1912: 4. Blaise André; 5. Lambot Firmin

NB: M. Veyries recherche également les classements suivants (liste trop longue que pour pouvoir être traitée dans la rubrique):

- CHPT ZURICH: 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> de 1917 à 29 - 37 - 43
- CHPT D'ESPAGNE: 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> de 1903 à 26 - 36 - 38 - 39 - 43 à 51
- G.P. DE BILBAO: 5<sup>e</sup> en 1943 et 44
- CHPT FRANCE de Cyclo-cross: 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> de 1903 à 32 - 38 - 43 - 44 - 45.

#### Q. de CHAPUIS Serge

Voici les lauréats du G.P. de la Montagne, du classement par Points et celui par Equipes du Tour de Suisse:

- 1990: M/Millar Robert; P/Kelly Sean; E/Frank-Toyo
- 1991: M/Hampsten Andy; P/Kelly Sean; E/»Z»
- 1992: M/Pagnin Roberto; P/Furlan Giorgio; E/Helvétia
- 1993: M/Tonkov Pavel; P/Jaskula Zenon; E/Ariosteia
- 1994: M/Giupponi Flavio; P/Pierobon Gianluca; E/Brescialat
- 1995: M/Piepoli Leonardo; P/Zülle Alex; E/Gewiss-Ballan

et du Dauphiné - Libéré:

- 1990: M/Claveyrolat Thierry; P/Claveyrolat Thierry; E/»Z»
- 1991: M/Claveyrolat Thierry; P/ Ekimov Viatcheslav; E/Postobon-Ryabo
- 1992: M/Claveyrolat Thierry; P/Non attribué; E/ ?
- 1993: M/Claveyrolat Thierry; P/Non attribué; E/ Festina
- 1994: M/Hervé Pascal P/Non attribué; E/Festina
- 1995: M/Virenque Richard; P/Non attribué; E/Banesto

### **D) LES NOUVELLES QUESTIONS (SANS REPONSE)**

#### Q. de GOUSSEAU René



Je recherche des précisions concernant les épreuves suivantes:

- PARIS - VALENCIENNES 1905: 4° au 10° classé
- PARIS - LILLE 1908 (25.7): 4° au 10°
- PARIS - TOURCOING 1906: 4° au 10°

#### Q. de LUMINEAU Henri

Je désirerais connaître les dates et lieux de naissance (et éventuellement de décès) des coureurs suivants ayant participé à la Vuelta (entre parenthèse l'année de participation):

Allemands:

- GIESELER Edi (1955) 1.10.1954 à Munster
- OTTE Gunther (1955)
- PFANNENMULLER Mathias (1956)
- THEISSEN Rudi (1956)
- THEISSEN Karl-Heinz (1963)
- SCHULLER Willy (1963)
- ROGENDORF Rolf (1963) 3.5.1939 à Cologne

Français

- ROCHFORT Marcel (1935)
- LE DUDAL Abel (1963) 24.9.1939 à St-Flour

#### Q. de VAN EYLE Wim

Voici la suite de mes recherches sur les états civils des coureurs:

- CRUPELANDT Chartes (décédé le 18.02.1955 où ?)
- CUVELIER Charles (décédé quand et où ?)
- DAYEN Octave (décédé en 1987: quand et où ?)
- DECHAMPS Georges (né en 1876 à Amiens et décédé en 12.1918, dates exactes ?)
- DE CIVRY Frédéric: (né en 1876 à Paris et décédé à Paris: dates exactes ?)
- DE KIMPE Albert (né quand et où ?)
- DEKUYSCHER Kamiel (décédé en 1988; quand et où ?) le 8.4.1988 à Gand
- DE MEYER Marc (décédé où ?) à Avelgem
- DEOLET Aimé (décédé en 1986. Quand et où ?)
- DERVAES Jef (décédé en 1986. Quand et où ?)

#### Q. de PERON Jean-Claude

Dans le Match Intran du 16 février 1932, page 3, on peut y lire un article intitulé «Que serait les écuries de courses cyclistes de la saison qui vient», signé René Bierre, dans lequel se trouvent insérées des croix gammées pour en différencier l'en-tête, le corps et la conclusion. Un collectionneur avisé pourrait-il m'éclairer sur l'unicité d'une telle «ponctuation». Par ailleurs existe-t-il dans l'imprimerie ou existait-il une signification particulière attribuée à cette majuscule de la troisième lettre de l'alphabet grec qui a laissé tant de souvenirs douloureux ?

#### Q. de SCHROEDERS Fer

Je recherche la date et lieu de naissance et la date et lieu de décès de CAZZULANI Giovanni.

#### Q. de LEGRAND Alain

Qui peut me mettre un nom sur ce coureur ?

Qui sont les coureurs représentés sur les deux photos suivantes ?



Michel DARGENTON  
69B, Rue de Bridoux  
6769 ROBELMONT  
Tél. et Fax: 063/57 02 45

### 11ème GRANDE BOURSE AUX VELOS DE PUISEAUX

L'Association Sportive de Puisseaux organise le dimanche 1er décembre 1996, au Gymnase de Puisseaux, rue de Nieder-Roden de 9 à 18h00, sa 11ème GRANDE BOURSE AUX VELOS, ouverte à tous, professionnels, particuliers, collectionneurs, pour tout ce qui concerne les vélos modernes et anciens.

Renseignements:

Claude MORARD - 8, rue des Lilas - 45390 PUISEAUX (F)  
Tél.: 02/38335154



## **BOURSE**

Le samedi 11 janvier 1997 sera organisée une bourse d'échange pour collectionneurs sur le cyclisme à CARVIN CITEE SAINT JEAN (France) - Salle «Le Tyrol»

Pour atteindre Carvin Citée Saint Jean (25 km de Lille), prendre autoroute A1 direction Paris, sortie Carvin, ensuite direction Lens, au 2ème feu tricolore, prendre à gauche. La salle se trouve à 200m sur la gauche.

La bourse commencera à 9h00 (jusqu'à 14h00). Le local sera ouvert à partir de 8h00 pour les exposants. Le prix sera fixé à 15 FF par table avec possibilité de prendre plusieurs tables.

La réservation des tables peut se faire chez M. DAUCHY Hervé, 120 rue de Provin - 62220 CARVIN (F), tél.: (33) 03/21741256 après 18h00

Pour les visiteurs, la participation au droit d'entrée est fixée à 10 FF.

Tous les collectionneurs de photos publicitaires ou personnelles, livres, revues, journaux, maillots, matériel concernant le cyclisme sont attendus à CARVIN Citée Saint Jean le 11 janvier 1997

Cette bourse sera la seule organisée au nord de Paris en 1997

Le parcours sera flèche dès la sortie d'autoroute par les lettres B.C.

## **REPROS de CDP**

Devant le succès de nos repros, nous vous signalons que vous pouvez toujours obtenir des repros parfaites de MOXHET, REINECKE, KINT et SALAS au prix de 60 FB (10 FF) pièce, payables selon les modalités habituelles.

## **BOURSE A WANZE**

La traditionnelle bourse de Wanze organisée par notre ami Guy Crasset aura lieu le 15 février 1997 à l'endroit habituel.

Qu'on se le dise - Présentation dans notre n° 58

## **Tome 1 des Stars**

Suite à la parution du tome 2 des Stars du Cyclisme Belge, ... le tome 1 est à nouveau très courtisé. Je signale à nos lecteurs, qu'à ce jour, il ne reste plus qu'une centaine d'ouvrages disponibles (795 FB, 140 FF, 840 FB autres pays) - Qu'on se le dise !

Les C.P. 1991 sont épuisées - La rédaction.

## **PARRAINAGE**

Faites connaître C.D.P. auprès de vos parents et amis. Communiquez nous les adresses de personnes susceptibles d'être intéressées par notre revue.

Nous ferons parvenir à ces derniers un exemplaire de Coups de Pédales.

Pour tout abonnement, chaque parrain recevra un petit cadeau.

Merci d'avance - La Rédaction.



# POUR LES ARCHIVISTES

Pour les archivistes, voici le palmarès de Pierre Nardi dont l'interview est récemment parue dans la série de notre ami Gérard Descoubes.

## Ses clubs:

C.A. Béglais de 1948 à 1950  
Cyclo Club Bordelais de 1951 à 1953  
V.C. Barsac de 1954 à 1959

## 1948

Pas de résultats

## 1949 3 victoires

1° du Prix de St Martial  
1° du Prix de Bègles - Birambits  
1° du Prix Couthus à Cénon

## 1950 4 victoires

1° du Prix Saint-Christophe-des-Bardes  
1° du Prix de Castets-en-Dorthe  
1° du Prix de Saint  
Suplice-des-Pommiers  
1° du Prix de Saint Macaire

## 1951 1 victoire

1° du Grand Prix Laffargue  
3° du Tour de l'Orne

## INDEPENDANT

## 1952 15 victoires (Tendil)

1° du G.P. Thierry  
1° de Bordeaux - Arcachon -  
Bordeaux  
1° de la 1ère étape  
1° de la 2ème étape  
1° à de Villandraut  
1° du Trophée Simplex des  
Provinces à Reims par équipes  
(avec F. Merino, A. Lesca  
et Jac. Bianco)  
1° à Préhac  
1° à Roquefort  
1° du G.P. d'Arcachon  
1° de la 4ème étape du Tour  
du Sud-Ouest  
1° de Bordeaux - Langon et retour  
1° de la 1ère étape  
1° de la 2ème étape  
1° à Auros  
1° à Saint Romain de Vinague  
2° du Tour du Sud-Ouest  
3° du Circuit de la Chalosse  
31° de la Route de France

## 1953 6 victoires (Tendil)

1° de Bordeaux - Logeats  
(en 2 étapes)  
1° à Preignac  
1° de Bordeaux - Saint Pierre  
d'Aurillac  
1° de la 2ème étape  
1° du G.P. de Langon  
1° du G.P. du Midi-Libre

## PROFESSIONNEL (en juin 1953)

21° du Chpt de France

## 1954 Mercier B.P.

1 victoire  
1° à Auros  
12° du Circuit de la Vienne  
27° du Tour du Maroc

## 1955 Mercier B.P.

5 victoires  
1° à Cérons  
1° à Mimizan Plage  
1° du G.P. de Mirande  
1° à Lelardin  
1° à Aillas  
2° à Grand Bourg  
3° du G.P. de Nantes  
5° du Circuit de la Vienne  
3° de la 1ère étape  
5° du Bol d'Or des Monédières  
5° du Tour du Loiret  
6° de Bordeaux - Royan  
8° du G.P. d'Esparza  
9° de La Rochelle - Angoulême

## INDEPENDANT

## 1956 Thoman - Alcyon - La Française

8 victoires  
1° du G.P. des Charbons Farbos  
à Mont de Marsan  
1° du G.P. International de Neuvic  
s/L'Isle  
1° des Boucles du Bas Limousin  
1° du Tour de la Corrèze  
1° de la 2ème étape du Tour des  
Provinces du Sud-Est (ab)  
1° à Vieuzac  
1° du Tour de Béarn - Aragon  
1° de la 2ème étape  
2° de La Rochelle - Angoulême  
2° de la 3ème étape du Tour  
de l'Ouest (ab 8ème étape)  
10° du Circuit de la Vienne

## 1957 Thoman - Alcyon - La Française

4 victoires  
1° du Tour du Tarn et Garonne  
1° de la 1ère étape  
1° à Landiras  
1° à Pouy-Dessaux  
4° de Bordeaux - Royan  
64° de Paris - Nice

## 1958 Alcyon - La Française

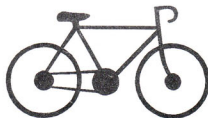
3° de la course de côte de la Turbie  
4° à Pellegrue

## 1959 Peugeot

4° du G.P. de Langon  
9° du G.P. de Barsac

Cesse ses activités fin août

Palmarès établi par son fils



# Les stars du cyclisme belge



leur carrière,  
leur reconversion.

TOME 2  
Claude DEGAUQUIER

Editions  
Coups de Pédales

## TOME II LES STARS DU CYCLISME BELGE

Ce Tome II est enfin paru ! Préfacé par Marc Jeuniau, il comprend 352 pages dont 64 pages de photos sur papier glacé placées par cahier de 16 pages dans l'ouvrage.

Ce livre est consacré à la vie, la carrière, le palmarès et la reconversion de 50 stars qui sont Meulenberg, Ollivier, Pauwels, Peeters L., Pintens, Planckaert E - J - Wa - Wi, Pollentier, Ramon, Reybrouck, Rosseel, Rosiers, Schils, Schotte, Schoubben, Sels, Sercu, Somers, Sterckx, Swerts, Teirlinck, Van Aerde, Van Cauter, Van Coningsloo, Van Daele, Vandenbossche, Vandenbroucke, Vandenhoute, Vandraerden, Vanderstockt, Van Dijk, Van Genechten, Van Geneugden, Van Impe, Van Kerckhove, Van Lancker, Van Linden, Van Looy, Vannitsen, Van Schil, Van Springel, Van Steenberghe, Verbeeck, Vlayen, Wampers, Wellens, Willems et Wouters. Il y a 128 photos dont au moins une de chaque coureur.

Prix de vente: 795 FB pour la Belgique, 140 FF pour la France et 840 FB pour les autres pays via les modalités habituelles.

L'auteur,  
Claude Degauquier.





## CYCLO'COLLECTIONNEURS

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)

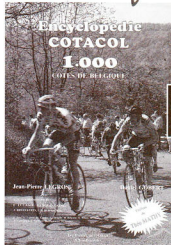
### ACHAT - VENTE - ECHANGE

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 éprouvés 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, C.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.



# Une encyclopédie pour les "fanas" du vélo



- Couverture cartonnée et plastifiée
- 608 pages
- 41 photos couleurs
- 20 photos en noir et blanc

**1000 côtes avec courbes (vu à la TV) description et localisation**

A renvoyer à :



LES PRESSES DE L'AVENIR

42, rue des Déportés  
B-6700 ARLON

## BON DE COMMANDE

Je soussigné,

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Rue : \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_

Code postal: \_\_\_\_\_ Localité : \_\_\_\_\_

commande COTACOL FR ou NL\* \_\_\_\_\_ ex x 1.365FB

(+ 135 F pour l'envoi en Belgique et 358 F pour l'envoi à l'étranger

et joins :  UN VIREMENT au compte n° 267-0006254-65

UN CHEQUE BARRE

Signature: \_\_\_\_\_ \* Biffez la mention inutile

## LA LIBRAIRIE SPORTIVE

**88, rue St Séverin**

**4000 LIEGE - Tél. 041/236 252**

Propose aux amateurs de cyclisme un choix unique en Belgique de :

- livres et périodiques belges et étrangers
- cartes postales, photos de presse
- chromos
- autographes
- programmes, coupes et tous documents relatifs à leur sport favori.

Catalogues thématiques en préparation (livres, revues, journaux, CP anciennes, modernes, autographes, chromos).

Réservez dès à présent le N° 1 (spécial livres).

### VENTE - ACHAT - ECHANGE

Magasin ouvert tous les jours de 10 à 12 h 00 et de 14 à 18 h 00.

Tout courrier doit être adressé au n° 58/66, rue St Séverin à 4000 LIEGE

## AUX COLLECTIONS DU SPORT

5, Route de Lyon

89400 CHARMOY

Tél.: 86 91 20 21

FRANCE

Des collectionneurs au service des collectionneurs

Magasin ouvert les vendredis et samedis de 10 à 12h00 et de 14 à 19h00 et sur rendez-vous.

Parking

Vente par correspondance

ACHAT ET VENTE de livres, revues, cartes postales, autographes, programmes, assiettes, affiches, fanions, médailles, philatélie, disques, photos de presse et tous objets sur tous les sports.

Revues et livres vérifiés avant mise en vente.

**Adressez nous vos listes de recherches.**

En stock:

- 30000 cartes postales
- 1000 livres
- 20000 revues
- 10000 autographes
- assiettes, médailles, fanions, disques.

CHARMOY se trouve sur la RN 6 entre JOIGNY et AUXERRE.

Par autoroute, sortie JOIGNY ou AUXERRE Nord.

Par SNCF, Magasin à 3 Kms de la gare de Laroche-Migennes.