

COUPS DE PEDALES

périodique Belge des collectionneurs et
archivistes du Vélo

N° 3

éditeur responsable

Claude DEGAUQUIER Avenue des Alouettes, 5 4121 NEUPRE

Tél: 041-71.57.22 - compte bancaire 001-0139668-64

Abonnement annuel: 600 fb ou 100 ff.

PERIODIQUE BIMESTRIEL (SEPTEMBRE 1987).

Peut être ouvert pour contrôle postal.

SOMMAIRE

o-o-o-o-o-o-o-

- 1) Vos annonces
- 2) Les roses de la Cipale
- 3) Le record de l'heure
- 4) GORDINI, le touriste routier
- 5) Les extra-sportifs
- 6) Interview de BIM DIEDERICH

#####

#####

#####

Avec la parution de ce numéro de
"COUPS DE PEDALES" s'entame la
mise sur orbite de la revue.

Les rubriques développées plus
avant et celles des futurs numéros
correspondent, je crois, à vos
désideratas exprimés par courrier
depuis des mois.

Le but essentiel est de vous
satisfaire et pour arriver à cela
ne manquez point de me le faire
savoir.

Bientôt, nous tenterons une première rencontre entre gens qui
écrivent dans "COUPS DE PEDALE", cela ne pourra qu'être bénéfique.

Dorès et déjà, il faut saluer l'impact des annonces qui ont
permis à de nombreux collectionneurs d'effectuer des échanges
profitables.

Je compte sur vous pour continuer à diffuser la naissance de
"COUPS DE PEDALES". Son essor passe aussi par vous, merci pour cette
forme de collaboration.

Claude DEGAUQUIER.

ⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈⓈ

* * * * *

* * * * *

* * * * *

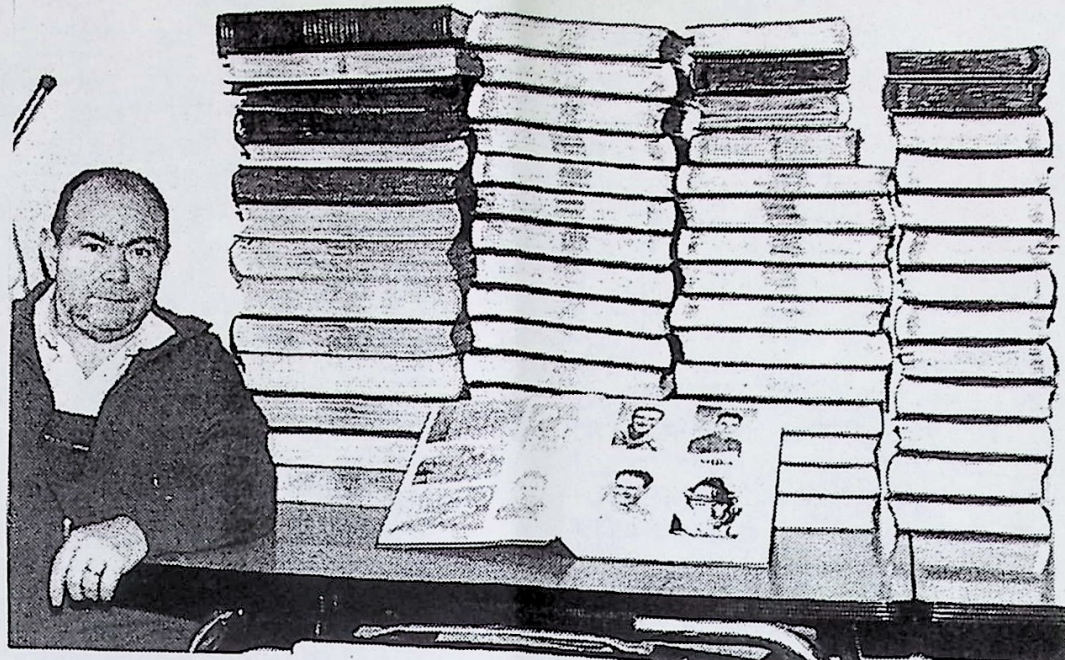
* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *

* * * * *



Faites comme Mr. Louis PRADEL de Limoux: grâce aux annonces de "COUPS DE PEDALES", complétez vos collections.

RECHERCHE: VELO DE JACOBS 57 et 62, MIROIR SPRINT 13 de 1946, toutes revues sur saison 1945, certains MIROIRS DES SPORTS de 1920 à 1939, MIROIR DU CYCLISME no 2 de 1960. CEDE: VELO 83 DE JACOBS + une vingtaine de livres sur Eddy MERCKX, Le T.D.F. ET LE CYCLISME BELGE + livres sur le foot belge, ANNUAIRES SHOT sur le foot, de nombreux MIROIRS SPRINT, BUT ET CLUB, MIROIR DES SPORTS, MATCH L'INTRAN de 1930 à 1949. Liste sur demande contre enveloppe timbrée. URGENT: Recherche collaborateurs possédant palmarès rares ou oubliés pour achever tome 1 d'un livre sur l'histoire du cyclisme. CONTACTER: DEGAUQUIER Claude 5, avenue des Alouettes 4121 NEUPRE (B).
Tf: 041/71 57 22.

AVIS

Le numéro 3 de COUPS DE PEDALES est envoyé aux abonnés n'ayant pas encore renouvelé leur abonnement annuel. Prière régulariser au plus tôt S.V.P.

Envoyez vos annonces gratuites pour le numéro 4 au plus tard le 31 octobre 87 (maximum 10 lignes format A4).

/////////////////
/ADRESSES COUREURS/
/////////////////

Philippe BOULANGER 36, rue Seuris à 5700 AUVELAIS (B).

Corneille DAEMS 5, avenue des Etangs à 1338 LASNE (B).

SOMMAIRE NUMERO 4.

- annonces
- interview d'un néo pro heureux, Philippe BOULANGER
- les extra sportifs (suite)
- une course disparue
- le portrait et palmarès de Jean BRANKART

EN PREPARATION.

Le portrait de Paul DEMAN par le Dr. LAMY-DEMAN, son petit cousin.

RECHERCHE: MIROIR DU CYCLISME (1961) 1/3/10, (1963) TOUT LE CYCLISME 39, (1964) TOUT LE CYCLISME. CEDE: MIROIR DES SPORTS nos en 1934/35/36 38/39/41/42, MIROIR SPRINT entre 1949 et 1960, LES CAHIERS DE L'EQUIPE (football) à partir de 1963, L'ANNEE DU CYCLISME 1975 (no 2) de P. CHANY. CONTACTER: MORVAN Jean-Marc, 11b rue Elodie La Villette 56100 LORIENT (F).

CEDE: No BUT ET CLUB/M.D.S. avant Tour 55 avec carte, SPRINT INTERNATIONAL no 1 à 63 reliés par atelier en 5 volumes, SPRINT INTERNATIONAL ou 2000 nos 64/65/68/74/76/77/80/81/82/83, CYCLISME INTERNATIONAL nos 1 à 4, 9 à 17. RECHERCHE: MIROIR DU TOUR 52, EQUIPE MAGAZINE 2 et 3, MIROIR SPRINT nos 1201b/890b/422 suppl./473 suppl./526/266/nos du 19/7/50, 27/7/51, 23/7/54, 30/7/54, nos 422/614 suppl./671 suppl./942a/943a, fascicules CHAMPIONS ET VEDETTES nos 4/7/99/209. CONTACTER: RAPAILLE Léon 2, rue Chamelot 4050 ESNEUX (B). Tf: 041/80 23 49 (privé), 041/56 32 63 (bureau).

RECHERCHE: No 6 CLUB 1946, no spec. LA BATAILLE DES ALPES SPORT 1971, sp. h. s. LA RONDE DE FRANCE 1946, BUT ET CLUB M.D.S. 398/399/401/402/404/405/406/407/409/410 (1953), MIROIR SPRINT nos 251 (1951), 371b (1953), 422 (1954), 473b/473c/474c/476b/476c/477 (1955), 683a (1959). CEDE: quelques MIROIR DU CYCLISME + MATCH L'INTRAN et MIROIR DES SPORTS avant guerre. CONTACTER: BIAUNIE Robert 3, rue du Mont Souris 78260 ACHERES (F).

RECHERCHE. SPORT CLUB nos 1/2/9/11/17, MA CARRIERE (Van Houwaert) 1911, INCURSION DANS L'HISTOIRE DU SPORT CYCLISTE BELGE 1822-1950 (Gauchez), SPORT MONDIAL nos 136 et 149, OMNISPORT 82 et 87 (1947), L'EQUIPE MAGAZINE (1964-1973) 9/23/32, SPORT LA V.P.A. 82/83/84/94 (1944), LA PEDALE 1/45/272 (1923 à 1928), LA V.G.A. 139/565/657/672/775/863/866/868/869et 697 (avec H.T. Johnson) ainsi que tout titre vélocipédique du XIX s. et draisienne d'époque. CEDE: MIROIRS DES SPORTS nos 21/31/33/35/36/38/42/44 (1941-42), MIROIR SPRINT no 1 (29/5/46), SPRINT (couleurs éd. lyonnaise 1946-48), 60 nos du 22 au 138, MATCH 1935, CAHIERS DE L'EQUIPE nos 30/38/46, LE MIROIR DES CHAMPIONS no 1 (Alex Jany), L'ALMANACH 1951 de MIROIR SPRINT, LE ROI DE LA PEDALE (Cartaux-Decoin) 1925, LE MYSTERE DU T.D.F. (Suquet) 1939, LE T.D.F., CE PASSIONNANT FAIT DIVERS (Chassaignon-Poirier) 1952, V.G.A., SPORTING SPORT ET VIE, B.C., LES SPORTS, C.P., LA PEDALE et de nombreux autres titres. CONTACTER: SALMON Gérard, Pomeys 65590 ST SYMPHORIEN S/COISE (F).

RECHERCHE: : MATCH L'INTRAN nos 308/316/325/326/327 (1932), 390/404 (1934), 455/474/487 (1935), 498/536 (1936) et divers nos des années 27 et 28 + no 1 de 1026, MIROIR DES SPORTS nos 363 (19279, 205/218 (1924), 151 (1923), ALMANACHS MIROIR DES SPORTS 1930 à 1934 inclus, 1936/1939/1940/1942, livre sur Emile MASSON, c.p. ou photos de presse traitant du cyclisme et football en France et en Belgique (photos d'équipes. ECHANGE OU VENDS: nombreuses revues des années 1930 à 1970 (liste sur demande), je me déplace facilement. Tf le matin ou le soir après 20H00 ou écrire. CONTACTER: DEBEUF Joseph, 11, avenue du 18 juin 59790 RONCHIN (F).

VENDS, ACHETE OU ECHANGE: tout sur le cyclisme (photos, livres, revues, maillots etc...) CONTACTER: SOMMERYNS Marcel, 92, Paardenmarkstraat 1980 TERVUREN (B). Tf: 02/217 40 50 après 19 H.

RECHERCHE: MIROIR DU CYCLISME nos 5/8/17/18/21/39/51/79/93/107/136/149/159/243/327/339/386, ANNUAIRES B.V.L. 1935 (1er supplément) 1938, (1939/40), (1941/42/43), GALERIE DES CHAMPIONS CYCLISTES (Georges MATTHYS). CEDE: VELO DE JACOBS nos 75 à 80, SPRINT 2000, ANNEE DU CYCLISME (Chany) 78 à 81, ENCYCLO. A-Z LIVRE D'OR (Pagnaud) 77 à 81, VELO MAGAZINE collection complète de onze. CONTACTER: VANDEVELD Sylvain 93, rue Grimard, 6080 MONTIGNIES S/S. Tf: 071/31 09 43 (B).

RECHERCHE: collectionneurs pouvant me procurer les compositions des équipes de marques de 1945 à 1968 inclus et m'aider à compléter mes listes dont il manquerait des renseignements. Ecrire pour renseignements supplémentaires (timbres remboursés). CONTACTER: PONCELET Daniel 64, rue des Fontaines 6401 PETIGNY (B). Tf: 060/34 52 58.

RECHERCHE: VELO DE JACOBS 56, ANNEE DU CYCLISME no 3 (1976), divers nos de CYCLISME MAGAZINE, SPORT CLUB, SPORTIF de 73 à 76, SPORTS ILLUSTRES de 1921 à 40, journaux LES SPORTS jusqu'en 1978, MIROIR DU CYCLISME 4 et 6 de 1960, archives sur classiques et championnats du monde + T.D.F. Cède ou échange: Divers nos de SPORT CLUB (100), SPORTIF de 1978 à 84, BUT ET CLUB, MIROIR DES SPORTS T.D.F. 55/65/67, MIROIR SPRINT T.D.F. 56, divers nos de CYCLISME MAGAZINE, livres sur MERCKX. CONTACTER: DARGENTON Michel 77, Chemin Morel 6762 ST MARD (B). Tf.: 57 02 47.

LES COULISSES DE L'EXPLOIT #

#####

Les roses rouges de la Cipale.

Lorsque le hollandais JAN JANSSEN remporta le Tour de France, j'étais présent à côté de ses admirateurs sur la piste de Vincennes. J'avais effectué ce déplacement pour lui en qui j'ai toujours eu une profonde et toute aussi sincère admiration.

Pourtant, ce jour là, j'étais assis entre deux chaises; souvenez-vous que HERMAN VANSRINGEL ou FERDINAND BRACKE auraient pu revêtir le maillot jaune lors de l'ultime étape menant à la Cipale. Je suis belge et fier de l'être, mais mon idole depuis toujours était notre voisin du nord.

Il est parfois difficile de dire ou de citer ses préférences, mais le hollandais à lunettes séduisait tout le monde par son amabilité et son sourire. Certains journalistes et non des moindres disaient de lui qu'il avait le courage rivé aux pédales. C'était parfaitement exact.

Très jeune il débuta par quelques compétitions de patinage sur glace en compagnie de sa petite amie CORA. Mais dans son jardin secret, il voulait devenir coureur cycliste. Ses débuts furent difficiles dans un pays où le vélo est roi et un jour, tant bien que mal, il écrivit à FAUSTO COPPI pour lui demander conseil.

Le maître d'art italien lui répondit longtemps après en

terminant sa missive par ces mots: "N'oublie jamais, petit, qu'il faut souffrir pour devenir grand et davantage pour le rester". Ce fut sa plus belle leçon et durant toute sa carrière, il n'oublia jamais les mots du champion italien.

JAN remporta le Tour lors de l'ultime étape contre la montre avec une poignée de secondes d'avance (36 exactement) sur VANSRINGEL. Là, il y a un truc me direz-vous ! Oui, il a été reconnaître le parcours (ce que son adversaire ne fit pas !) et lors de son retour à l'hôtel pour l'une de ses dernières séances de décontraction, les journalistes étaient présents (comme il se doit).

JAN allait leur jouer un mauvais "tour" en proclamant tant et plus que pour remporter l'étape, il fallait partir vite. L'artiste avait joué l'astuce, car plusieurs confrères de la presse écrite s'en allèrent répéter ses mots à nos deux représentants qui... tombèrent dans le panneau car il fallait parcourir les premiers kilomètres sans trop de mordant pour terminer en boulet de canon. Voilà comment on remporte parfois les lauriers. En attendant l'arrivée de VANSRINGEL, JAN resta assis sur le bord de la piste. La suite on la connaît. CORA, son épouse, toute vêtue de jaune (tiens donc) tenait dans ses bras leur fille KARINE et un bouquet de roses rouges provenant de leur propriété d'Ossendrecht. Ce fut pour tout le monde un moment émouvant que celui-là. Je m'en souviendrai toujours.

Maintenant, JAN JANSSEN vit une vie comme tout le monde en compagnie de CORA, KARINE et le petit JAN. Comme le monde et la vie sont un éternel recommencement, rien ne dit qu'un jour on ne reverra pas sur les routes un autre... JAN JANSSEN. C'est pourtant papa qui jugera la valeur de son fils. Sa (jolie) fille était convoitée par ADRI VAN DER POEL, mais à première vue, le paternel n'est pas disposé à cette union. Si je puis donner un conseil à ADRI, c'est de jouer... la carte de l'astuce et de rendre KARINE aussi heureuse qu'en 68, année de gloire de son père.

Paul BAKANSINSKA.

A PROPOS DU RECORD DU MONDE DE L'HEURE

.....
.....

A l'heure où ces lignes paraîtront, le russe EKIMOV se sera sans doute attaqué au record de l'heure de MOSER en altitude. Aura-t-il fait mieux que son illustre prédécesseur ?

J'écris cet article au début du mois d'août et il m'est difficile d'émettre un pronostic tant le record de l'heure reste un exploit tout à fait à part dans le cyclisme. Bien que j'estime comme la majorité des gens qu'il n'y a pas de comparaison possible entre les records établis avant MOSER et ceux de celui-ci, les vélos utilisés ne permettant pas justement ces comparaisons. Je dirai cependant que pour moi, quels que soient les vélos utilisés, le record de l'heure est au cyclisme ce que l'Everest est à l'alpinisme. C'est à dire le sommet.

Pour en revenir à EKIMOV, je pense néanmoins qu'il est à l'heure actuelle le seul coureur au monde à pouvoir tenter l'exploit en possédant une chance réelle de réussite. Il est sans conteste à classer parmi les "phénomènes" de ce type d'efforts. Son passé plaide largement en sa faveur.

Le propos de cet article n'est cependant pas de parler d'EKIMOV, mais bien de certains de ses prédécesseurs qui ne se sont pas attaqués au record de l'heure à un bon moment de leur carrière. Je commencerai à partir de FAUSTO COPPI.

Celui-ci est devenu recordman le 7 novembre 1942, alors qu'il venait d'avoir 23 ans. On sait que l'établissement de ce record a été une véritable torture pour COPPI, et que ce dernier a juré que jamais il ne recommencerait pareille tentative. Et malheureusement COPPI a tenu parole. En 1942, COPPI était encore très jeune et n'avait pas atteint, loin de là, la plénitude de son immense classe. De plus, la période durant laquelle ce record fut réalisé n'était pas idéale non plus. Par contre, si entre 1946 et 1949, COPPI avait voulu se donner la peine d'améliorer son record, il est certain qu'il aurait réalisé un exploit phénoménal.

Je pense surtout que c'est en 1947 qu'il aurait eu les meilleures chances. Cette année-là, il a gagné le Tour d'Italie au printemps, puis en fin de saison, il a remporté à Paris son premier titre de champion du monde de poursuite et huit jours plus tard son second Grand Prix des Nations en surclassement. Ces deux triomphes démontrent que COPPI possédait à cette époque le coup de pédale du pistier, ainsi que la forme et la résistance du routier. Il lui aurait été tout à fait possible de combiner un entraînement en fonction du record de l'heure. Il n'est évidemment pas possible de dire quelle distance il aurait parcourue, mais il serait allé bien au-delà des 46 km/h. Cette distance fera peut-être sourire certains, mais il ne faut pas oublier l'époque à laquelle cette performance aurait été accomplie.

Le second coureur qui aurait pu améliorer le record de COPPI est le suisse Hugo KOBLET. En fin de saison 1951, il détenait toujours une très grande forme. Sa victoire au Grand Prix des Nations le prouve. Il aurait dû préparer une tentative à cette époque. Sans doute a-t-il pensé - et d'autres aussi - qu'il pourrait s'y attaquer un an ou deux plus tard. Hélas, après sa brillante saison de 1951, KOBLET ne trouva plus jamais son aisance de cette année-là.

Quand ANQUETIL réussit à déposséder COPPI de son record en 1956 et à franchir par la même occasion le mur des 46 km/h, il déclara qu'il aurait pu faire mieux s'il était parti plus vite, et que le record était appelé à être amélioré rapidement. C'est BALDINI effectivement - alors qu'il était toujours amateur - qui fit mieux qu'ANQUETIL. Si ANQUETIL avait dès 1956 voulu s'attaquer lui-même à son record, il est évident qu'il l'aurait très nettement amélioré. C'est pour moi la première grande erreur qu'ANQUETIL a commise dans sa carrière, la deuxième se situant en 1965. J'y reviendrai dans un instant.

On ne peut passer sous silence les exploits de Roger RIVIERE en 1957 et surtout en 1958. On a estimé que la crevaillon dont il a été victime lors de sa seconde tentative lui avait coûté entre 250 et 300 mètres. Mathématiquement, c'est sans doute vrai. Je crois pourtant que dans les dix dernières minutes, sans sa crevaillon, RIVIERE aurait été

capable d'augmenter sensiblement sa vitesse et d'atteindre les 48 km dans l'heure. J'ai eu l'occasion de voir des photos de RIVIERE qui ont été prises quelques instants avant cette malheureuse crevaïson. RIVIERE, à ce moment, n'est pas du tout marqué par l'effort, bien au contraire. Son aisance est tout simplement stupéfiante. Du reste, tous les journalistes qui ont assisté à cette tentative ont été unanimes pour dire que le français aurait accompli une performance vraiment exceptionnelle. Dramatiquement pour lui, RIVIERE n'a pas eu l'occasion de poursuivre sa carrière très longtemps après, suite à sa terrible chute qu'il a effectuée lors du Tour de France 1960.

J'en reviens à ANQUETIL. Celui-ci a réalisé en 1965 une saison extraordinaire au cours de laquelle il a gagné son 4ème Paris-Nice, puis son célèbre doublé: "Dauphiné Libéré, Bordeaux-Paris" au printemps, et en fin de saison lorsqu'il a enlevé en surclassement son 8ème Grand Prix des Nations et un peu plus tard son 7ème Grand Prix de Lugano et son 2ème Trophée BARRACHI. ANQUETIL, à l'époque, détenait une forme comme jamais sans doute il n'en avait connue en fin de saison. S'il s'était donné la peine de préparer une tentative contre le record de RIVIERE, durant cette période, on peut affirmer qu'il aurait accompli un exploit inimaginable.

Il ne faut pas oublier qu'à cette époque (1965), ANQUETIL avait maîtrisé d'une façon exemplaire l'emploi du braquet de 54 X 13 = 8,87 mètres. Jacques ANQUETIL ne poussait pas, mais il enroulait avec une facilité fantastique ce développement gigantesque.

Il faut rappeler qu'en 1965, il n'y avait pas de vélos "spéciaux" avec des cadres plongeants, des roues lenticulaires et casques profilés. L'expression "pédaler dans l'huile" ne s'est jamais aussi bien appliquée qu'à ce coureur exceptionnel. Et le braquet de 52 X 13 qu'il a utilisé péniblement en 1967, il l'aurait tourné très facilement en 1965.

Malheureusement, et bien qu'il se soit livré à quelques essais au Vigorelli à cette époque, il n'a pas voulu tenter l'aventure cette année-là estimant d'une part qu'il pourrait améliorer le record par la suite, et d'autre part, il a jugé que financièrement ce record ne lui ferait pas gagner un franc supplémentaire. Sans doute ne peut-on pas lui reprocher d'avoir donné la priorité au côté financier de l'entreprise. Mais on peut regretter sa décision d'un point de vue sportif. Et je pense que ce fut une erreur de sa part. Je le répète, personne ne pourra dire quelle aurait été sa performance, mais on peut affirmer qu'elle aurait été phénoménale.

Je reste persuadé qu'ANQUETIL aurait pulvérisé le mur des 49 km/h. J'ajouterai pour conclure au sujet d'ANQUETIL que celui-ci n'a jamais regretté sa décision. C'est bien dans le style de ce coureur fantastique et merveilleux qui a ébloui les amateurs de vélo pendant plus de 15 ans, et le regret que j'ai, relatif à cette occasion manquée, n'enlève rien à l'admiration que j'ai pour lui.

J'en arrive maintenant au danois Ole RITTER. Lorsqu'il a établi le premier record en altitude, il a déclaré qu'il pourrait faire mieux (comme ANQUETIL en 1956). RITTER en 1971 s'est attaqué, toujours à Mexico, au record des 100 kilomètres. Ce record ne dit pas grand chose au grand public. Il n'est pas comparable au record de l'heure, et il n'en a pas le même prestige. Il n'en demeure pas moins que ce record des 100 kilomètres reste un exploit athlétique tout à fait exceptionnel, réclamant de son auteur des capacités de rouleur très grandes.

RITTER a pulvérisé le 18/11/1971 ce record avec une facilité étonnante. Ce grand exploit démontre que le danois possédait la toute grande condition physique et la résistance voulue pour effectuer des efforts de très grandes intensités.

Si à ce moment, il avait pris la peine de préparer aussi une tentative contre son propre record de l'heure, ce qui était parfaitement réalisable, on peut dire qu'il aurait pulvérisé son record. Hélas pour lui et pour le cyclisme, il a commis la même erreur qu'ANQUETIL en 1965. La capacité qu'il possédait en 1971, il ne l'avait plus en 1974 quand il s'est attaqué au record de MERCKX. Et même si au cours de ses tentatives contre MERCKX il a amélioré sa propre performance, il n'en a pas moins nettement échoué dans son entreprise. Je pense qu'en 1971, il aurait pulvérisé le mur des 49 km/h. Il y a dans la vie des occasions qu'il faut exploiter quand elles se présentent. MOSER aura eu le mérite et l'intelligence de s'attaquer aux records de l'heure à de bons moments de sa carrière.

J'en viens à Eddy MERCKX et à son fabuleux record établi en 1972. Ce que je vais écrire semblera peut-être étonnant, voir paradoxal. Je suis convaincu pourtant que MERCKX, sans qu'il en soit responsable, ne s'est pas attaqué à l'heure au meilleur moment de sa carrière. C'est après le Tour de France 1972 qu'il a décidé de s'attaquer au record de RITTER en fin de saison.

MERCKX estimait qu'il tenait encore une très bonne forme à cette époque de l'année, et que cette forme, il pourrait ne plus la connaître en fin de saison, les années suivantes. Il est exact qu'il a connu un bel automne en 1972, enlevant en dehors du record de l'heure son deuxième Tour de Lombardie avec une avance de 1 minute 27 secondes après une échappée de 46 kilomètres. Il est dommage cependant qu'il ne se soit pas tenu le même raisonnement en 1971, car en fin de saison 1971, il était supérieur par rapport à 1972. Il a d'abord enlevé son deuxième titre de champion du monde le 5 septembre, puis le 10 octobre il a triomphé en surclassement au Tour de Lombardie, enlevant cette épreuve avec une avance de 3 minutes 31 secondes conquises en 49 km d'échappée. Mais que dire alors de sa fin de saison 1973 ? Après sa défaite au championnat du monde, MERCKX a signé une série de revanches exceptionnelles.

Le 26 septembre, il gagne Paris - Bruxelles; le 6 octobre, il gagne le Grand Prix des Nations; le lendemain, il enlève les deux manches de la course "A travers Lausanne". Et enfin, il enlève la semaine suivante son 3ème Tour de Lombardie en se promenant, reléguant très loin ses adversaires. Bien sûr, tout le monde se souvient encore qu'il fut déclassé suite à un contrôle positif après cette somptueuse victoire. Il faut rappeler que MERCKX avait commis le "crime" d'avoir utilisé un médicament prescrit par le médecin de son équipe suite à un léger refroidissement qu'il avait contracté quelques jours auparavant. Le médecin avait oublié que ce médicament figurait sur la liste des produits interdits aux cyclistes. Je rappellerai aussi que ce dopant était en vente libre en pharmacie et qu'il était prescrit régulièrement aux enfants en bas âge ! Du reste, personne n'a contesté la bonne foi d'Eddy MERCKX ni celle du médecin, mais le règlement - mal établi à mon avis - a été appliqué à la lettre.

Pour en revenir au record de l'heure, on peut regretter que MERCKX n'ait pas voulu se consacrer à une nouvelle tentative contre

son propre record. De plus, il faut également rappeler que MERCKX n'a pas eu de chance en 1972 lorsqu'il est arrivé au Mexique.

Alors qu'il pensait mettre à profit les quelques jours qu'il devait passer à Mexico avant sa tentative afin de peaufiner sa préparation sur piste, il n'a pas su s'entraîner sur la piste du vélodrome tant les conditions climatiques étaient mauvaises. MERCKX a d'ailleurs faillit renoncer à sa tentative, car si ce mauvais temps avait duré un jour ou deux en plus, les avantages de l'altitude sans adaptation auraient disparus. Et MERCKX n'avait pas prévu rester au Mexique plusieurs semaines. Mais peut-être alors aurait-il décidé de reporter sa tentative à l'année suivante ?

C'est un des très grands mérites de MERCKX d'avoir absolument voulu s'attaquer à ce prestigieux record. Beaucoup de personnes dans son entourage le lui déconseillaient, estimant qu'il avait plus à perdre qu'à gagner en cas d'échec. Quoi qu'il en soit cependant, le record établi en 1972 reste inouï. Je considère que MERCKX reste toujours recordman de l'heure en altitude avec un vélo traditionnel, tout comme un Ferdinand BRACKE reste recordman au niveau de la mer avec un même vélo.

Et je terminerai cet exposé en formulant le souhait suivant: il serait très intéressant, mais ce souhait est certainement une utopie, de voir un coureur s'attaquer aux records de l'heure avec un vélo traditionnel d'abord, avec un vélo moderne ensuite. Les comparaisons seraient très instructives.

Robert DESSY.

```
#####  
#  
# L'AVENTURE DU TOURISTE ROUTIER GORDINI #  
#  
#####
```

Il faut que je vous conte la folle aventure de GORDINI, un jour de juillet 1927.

GORDINI était de Catiguala aux environs de Rome. Silhouette magnifique d'Impérator romain, cuisses énormes couleur de bronze généreusement exposées à l'admiration des foules, voix tonitruante et rire homérique, il ne parlait que quelques mots de français. GORDINI était Touriste routier de son état. C'était en somme les cyclos sportifs de l'époque qui disputaient le Tour à leur compte sans aucune aide ni matérielle ni pécuniaire. Aucune chambre ne leur était retenue le soir à l'étape, aussi couchaient-ils où ils pouvaient, parfois chez l'habitant, dans une salle d'attente de gare ou dans un vieux wagon désaffecté mis à leur disposition par le chef de gare du coin s'il était un peu sportif.

Nous étions donc aux premiers jours de juillet 1927; les coureurs avaient quittés Bayonne sur le coup de minuit pour une étape

de 370 km. avec 5 cols à escalader, dont les fameux Aubisque et Tourmalet par des routes impossibles à cette époque.

En pleine nuit, dans le col d'Osquisch au coeur du pays Basque, un terrible orage éclate. Un orage comme on en voit rarement dans une vie d'homme. Le peloton roulait à faible allure, les journalistes qui somnolaient dans leurs voitures cahotantes furent réveillés par le tonnerre, la pluie, la grêle qui tombaient en abondance. La foudre tombait à chaque instant sur les grands sapins dont les branches pulvérisées s'éparpillaient sur l'étroite route serpentante.

GORDINI qui recherchait depuis longtemps une occasion de faire un exploit pour enflammer ses compatriotes journalistes et par ricochet toute l'Italie sportive, eut l'intuition que le moment était venu de se mettre en verve. Le peloton aveuglé par la pluie et les éclairs qui éblouissaient les hommes pour les rejeter aussitôt dans le noir opaque, ne roulait plus que très lentement car il fallait dans le noir essayer d'éviter les trous innombrables de la route pour éviter de briser le matériel.

Au détour d'un virage, notre touriste transalpin se faufila hors du peloton, prit quelques mètres sans que personne dans la nuit n'y prenne garde, puis dans la descente, affrontant tous les risques il se propulsa loin devant la horde pédalante qui ne s'était aperçue de rien. Alors il appuya de toutes ses forces sur les pédales, le brave GORDINI, sous son maillot vert délavé par tant et tant de soleil, de pluie et de lavages. Il poussait de tout son poids, certain qu'il allait faire un coup fumant et gagner l'étape.

Quelques journalistes étaient partis dormir dans l'hôtel d'un petit patelin situé avant les grands cols, sûrs que rien ne pouvait se produire dans la nuit. Ils avaient chargés le patron de l'auberge de les réveiller à 6 heures du matin pour reprendre leur place à la suite du peloton. Quand soudain vers 4H30 le tenancier les réveille en sursaut en criant qu'un coureur venait de passer. Nos amis crurent d'abord à un canular, mais devant l'insistance de l'hôtelier et la confirmation de quelques villageois, il dûrent se mettre à l'évidence. Il n'avaient plus qu'à décaniller en vitesse après avoir pris un café sur le pouce, monter dans la voiture et foncer rattraper GORDINI quelques kilomètres plus loin, pour ne pas faillir à leur tâche.

Eh bien mes amis, le spectacle en valait la peine!... GORDINI, déchainé fonçant tête baissée sous la pluie qui l'aveuglait et la boue qui lui sautait au visage, un vrai diable vert se secouant de tout son être, rugissant comme un taureau en se propulsant vers les grands cols d'Aubisque et du Tourmalet!... Nos amis apprirent bientôt que notre GORDINI avait 45 minutes d'avance sur la meute qui enfin renseignée commençait à s'inquiéter. Une heure, c'était l'avance que GORDINI possédait à l'attaque de l'Aubisque, le premier des 4 grands.

Petit à petit, quelques journalistes avaient quittés l'avancée groupée pour venir observer la curiosité du jour. Rassemblant ses dernières forces, notre phénomène se hissait péniblement vers les sommets. Il ne pleuvait plus. La route était ravinée par les orages nocturnes et par endroits, il devait traverser de véritables petits ruisseaux qui coupaient la route; par d'autres, la chaussée de terre battue était tellement boueuse que notre homme,

freiné dans son élan devait descendre de vélo, avancer quelques mètres à pied pour repartir plus loin.

Derrière, FRANTZ le grand Nicolas, luxembourgeois de naissance qui avait maintes fois fait ses preuves, s'était lancé à la poursuite de ce trouble fête. Lui, appartenait à la catégorie des as et s'il devait comme les touristes routiers affronter les affres de la route, par contre il n'avait aucun souci à se faire pour l'intendance. Il possédait soigneurs et mécaniciens pour remettre en état l'homme et la machine.

Avant de franchir ce premier grand col, ce superbe GORDINI avait laissé sur la route une quantité incroyable de sueur, ce n'était pas rien de hisser 85 kg au sommet d'un col. Et si son corps était toujours aussi trempé, ce n'était plus de pluie mais de transpiration.

Là-haut, nos amis journalistes pointaient. L'échappé n'avait plus qu'une demie heure d'avance, FRANTZ était un grimpeur hors pair doublé d'un excellent rouleur.

Déjà notre pittoresque GORDINI s'était jeté dans la descente acrobatique. Il n'était pas trop maladroit et s'en tira bien. Quelques kilomètres plus loin, il fallait attaquer le Tourmalet et entretemps, notre valeureux coureur avait dû s'arrêter pour remplir ses bidons à une fontaine comme il y en avait autrefois dans les villages, ou au torrent, ce qui arrivait parfois. Il lui fallait aussi quémender un peu de nourriture au public car l'aventure lui avait sérieusement creusé l'estomac et ses muscles étaient depuis longtemps vides.

Le Tourmalet, encore plus abrupte que le premier ! Il faisait à présent très lourd, orageux. Le soleil tapait fort. Pauvre GORDINI, il n'avait pas fini de souffrir et de transpirer pour maintenir son avance. Et encore..., il ne se doutait pas de ce qui l'attendait.

Avant le sommet du fameux col, la clavette de son pédalier s'était desserrée, à tel point qu'il dû mettre pied à terre, et après avoir ramassé un gros caillou, il tappa de toutes ses forces pour remettre en place cette cheville métallique qui bloquait le pédalier sur son axe (à l'époque, aucun coureur ne devait recevoir d'aide extérieure, le matériel étant mis au ban d'épreuve, aucune réparation ne devait être faite par les mécaniciens du départ à l'arrivée de l'étape. As ou touriste, c'était le même règlement.

Plusieurs fois GORDINI dû descendre de machine et remettre en place cette fichue clavette, en perdant ainsi un temps précieux. Tant et si bien que quelques kilomètres avant le sommet, Nicolas FRANTZ vit GORDINI occupé à faire de la mécanique au bord de la route; c'était à présent sa chaîne imprégnée de graviers qui ne tenait plus sur les pignons de la roue arrière.

Malheureusement, GORDINI voyait ainsi s'envoler tous ses espoirs de gagner l'étape et d'acquérir gloire et renommée. Il termina cependant cinquième de l'étape et premier des touristes routiers.

Robert BIAUNIE.

CONTEXTE

----- HISTORIQUE:

----- L'APPARITION DES

----- EXTRA-SPORTIFS

La compétition cycliste est née du progrès du vélo et du besoin de publicité que ressentaient les différents constructeurs.

Ce sont eux qui ont créé la légende et l'attrait du sport cycliste. Mais la 2ème guerre mondiale avait brutalement interrompu cet âge d'or et après 45, rien ne fut plus pareil. Progressivement, sous l'effet de la motorisation, le chiffre d'affaires des fabricants de cycles diminue et ceux-ci rognent sur les dépenses publicitaires.

L'année 1953 accentue encore ce processus; en Italie, le retrait de GANNA ne laisse plus que cinq firmes dans le mouvement: BIANCHI, LEGNANO, ATALA, FREJUS et TORPADO. Pour les routiers professionnels, la menace du chômage est grande.

On commence à chercher des concours financiers extérieurs. Dès 1949, lors de la Vuelta, des coureurs espagnols avaient porté des maillots aux couleurs de firmes d'apéritifs, de rasoirs ou de réfrigérateurs.

En août 53, FIORENZO MAGNI est le premier à s'ouvrir aux "extra-sportifs", c'est à dire à des firmes commerciales extérieures au sport cycliste pour pallier à la carence des constructeurs et les épauler. Le chauve FIORENZO prend contact avec NIVEA et grâce à des appuis à la fédération italienne, obtient le droit d'en porter l'inscription sur le maillot, associant ainsi cette marque de crème solaire à la firme de cycles Fuchs pour la saison 54.

Cette première sera imitée rapidement: les cycles DODISELLI (leader SOLDANI) conclueront un accord avec les produits détachants LANSETINA, association très éphémère; puis GIRARDENGO s'alliera aux GELATI ELDORADO (leader VAN STEENBERGEN): puis encore GINO BARTALI portera les couleurs de BROOKLYN (imperméables).

Cette évolution ne se fera pourtant pas sans difficultés. Du côté de la presse d'abord, qui craignant une perte de revenus publicitaires gouachait les inscriptions "extra-sportives" figurant sur les photos. Au sein du petit monde du vélo, ensuite, où les fédérations nationales admettaient des points de vue différents sous l'oeil attentiste de l'U.C.I. Si l'U.V.I. (italienne) admettait l'évolution -quoique certains coureurs s'y montraient réticents: COPPI ea- imitée en cela par la L.V.B. dès 1955 d' l'alliance VAN HAUWAERT-IMPERIAL puis MAES PILS; en France par contre l'opposition fut rude. En 54, MAGNI fut interdit au départ de Paris-Roubaix, et BARTALI frappé d'une amende à la ronde de Toulon...Pourtant cela bougeait à l'initiative de R. GEMINIANI.

En 53, il avait créé sa propre marque de cycles et au début 54, il prêtait son prénom aux apéritifs SAINT-RAPHAEL pour une campagne publicitaire hors du peloton. Un peu plus tard, GEMINIANI fait un nouveau pas: avec l'appui du président JOINARD, il fait dessiner le sigle de l'apéritif sur la voiture de son directeur sportif tandis que lui-même et ses équipiers portent un survêtement marqué "ST RAPHAEL" qu'ils retirent avant les départs.

Le 19 mars 1955, le "Grand Fusil" et ses hommes franchissent le Rubicon: arrivés les derniers au départ de MILAN-SAN REMO et profitant de ce que la publicité était autorisée en Italie, ils enlèvent en dernière minute leur survêtement et les six hommes apparaissent en maillot rouge et blanc "GEMINIANI - ST RAPHAEL". Après hésitation, les commissaires les autorisent à partir.

Pendant la course, un télégramme signé A. JOINARD, interdisant le départ aux français porteurs de publicité extra-sportives, parvient à la direction de la course...

Quelques jours plus tard, GEMINIANI reçu un blâme mais il avait gagné. Le mouvement était enclenché et en août 55 l'association cycles extra-sportifs était autorisée. Aussitôt, elles se multiplient: la chaîne de magasins d'alimentation POTIN, la chicorée LEROUX, la B.P. apparaissent dans les pelotons pour aider les cycles HELYETT, ESSOR et MERCIER. Mais déjà, en Italie, CARPANO, FYNSEC, IGNIS et FAEMA s'étaient dotés de structures très professionnelles et considèrent les coureurs comme de véritables représentants. Une ère nouvelle était née.

LES GRANDES EQUIPES.

oooooooooooooooooooooooooooo

Dans cette série d'articles, nous évoquerons brièvement quelques firmes commerciales qui fonctionnèrent comme commanditaires d'équipes professionnelles et qui ainsi marquèrent l'histoire du sport cycliste.

Notre ambition n'est pas de faire ici un travail exhaustif mais simplement de remuer quelques souvenirs. Pour ceux qui voudraient en savoir plus, j'ai élaboré, il y a quelques années, un dictionnaire des marques de 1955 à 1978 que je suis en train de mettre à jour.

CARPANO

Apparue en 56 pour épauler les cycles COPPI (jusqu'en 57, ensuite poursuivant seule), la firme de vermouth turinoise créa la première grande formation de l'ère nouvelle, recrutant notamment les meilleurs belges. Après une année de prise de contact, le maillot immaculé de la "CARPANO-COPPI" enleva ses premières classiques avec FRED DEBRUYNE au "Ronde", à Paris-Roubaix et à Paris -Tours 57.

En 1958, apparut le maillot rayé que de nombreux champions portèrent avec succès jusqu'en 64 sous la direction d'E. MILANO et GIACOTTO. Enumérons les principaux: F. COPPI (56-57), DE BRUYNE (57,58,60), DEFILIPPIS (58, 63), KETELEER (57, 60), ADRIAENSSEN, (57, 58), J. PLANCKAERT (58, 60), NENCINI (59, 60), DERIJKE (58, 60), VANNITSEN (60, 61), GRAF (56, 63, 64), BALMANION (62, 63), ZILIOLI (63, 64)...Extrait du palmarès, citons: la coupe du monde des marques 61; tour de France 60 (NENCINI); giro 62-63(BALMANION); tour des Flandres 57-58 (DEBRUYNE et DERYCKE); Paris-Roubaix 57; Tour de Lombardie 58 (DEFILIPPIS); Liège-Bastogne-Liège 58 (DEBRUYNE); Flèche Wallonne 61 (VANNITSEN); championnats d'Italie 60-62 (DEFILIPPIS), de Belgique 61 (VAN AERDE), de Suisse 56 (GRAF); GP Lugano 56 et le trophée Barachi 57 (COPPI) etc...Bref, un palmarès exceptionnel.

A SUIVRE....

Philippe TRAUWAERT.



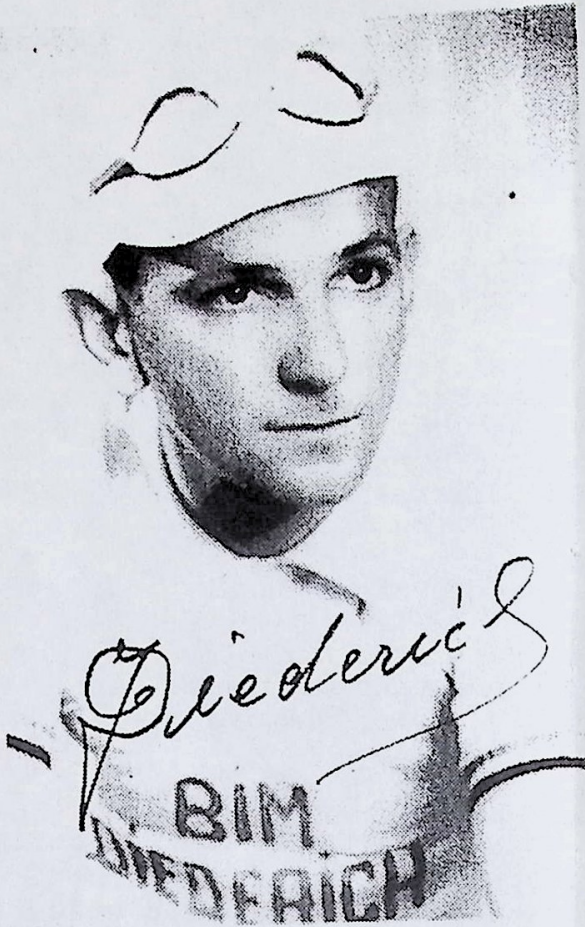
=====

=====

==

==

=====



Pétange, petite cité luxembourgeoise sise juste au-delà de la frontière belge de Athus, dans la province de Luxembourg.

C'est là que demeure le sympathique BIM DIEDERICH (né le 20 février 1922 à Esch sur Alzette), ancien coureur professionnel Grand-Ducal de 1947 à 1953.

Je l'ai rencontré afin d'en savoir un peu plus sur lui et sur sa carrière et voici ce que j'en ai retiré...

Première question, très ordinaire: comment est venue votre passion pour le cyclisme ?

C'est très simple et c'est, je crois, le cas de beaucoup de coureurs; c'est en entendant parler des vedettes de l'époque et en lisant leurs exploits que m'est venu le démon du vélo. Je me suis mis à rêver de tour de France, de maillot jaune, de victoires et que sais-je encore..

C'était donc décidé, vous seriez coureur cycliste ?

Je me décide en effet à prendre une licence à l'Union Cycliste de Pétange et ce, à l'âge de 14 ans (en 1936 donc), sans savoir bien sûr si je deviendrais un jour coureur professionnel. Evidemment, mes débuts ne furent pas comme, dans mes rêves, couronnés de succès, mais je me classais tout de même assez souvent parmi les premiers.

Mais la guerre arrive bientôt...

Oui, malheureusement. Je participe encore bien à quelques courses au début du conflit et je gagne d'ailleurs ma première course le 6 juin 1941 à Bertrange. Mais en 1942, je suis forcé d'aller au

"arbeitsdienst", c'est à dire au travail obligatoire. Là, le commandant ayant appris que j'étais cycliste me demanda de participer au championnat...d'Allemagne, disputé à Sarrebruck. Malgré le peu d'entraînement que j'avais pu faire -je n'avais plus roulé depuis près de 4 mois- j'ai réussi à terminer la course en 35ème position sur 80 classés. Mais qu'est-ce que j'ai souffert... Porter l'uniforme allemand n'est pas fait pour m'enchanter. Aussi, en 1943, ma décision est prise: je déserte. Il faudra que je me cache pendant 10 mois avec toujours l'angoisse de me faire reprendre.

La guerre enfin terminée, vous reprenez la compétition.

Oui, en 1945, je demande à mes parents de me payer de quoi recommencer à courir, que ce soit matériel ou nourriture, car je voulais à tout prix persévérer. Au mois de juin, je pars à vélo disputer une course en Belgique, à Housse (près de Liège).

Cet entraînement forcé ne sera pas vain car je remporte l'épreuve. D'ailleurs, la forme est là car je remporte encore d'autres courses. L'année d'après, je passe dans les rangs des indépendants et c'est en tant que tel que je prends le départ du Tour de Luxembourg. Je m'y classe second, derrière BRIK SCHOTTE, mais dans le même temps. Seuls les points nous ont départagés.

En 1947, vous vous estimez prêt à passer professionnel.

Je pensais en effet qu'à 25 ans je devais être capable de me défendre dans la catégorie supérieure. Il faut pourtant que je me débrouille seul car je n'ai pas de sponsor pour m'équiper ni m'appointer, bien que je porte sur le maillot le nom d'HELYET.

Et dès votre première année pro, vous participez au Tour de France.

En effet, mon pays me sélectionne pour participer à la grande boucle, suite à quelques bons résultats. Notamment une victoire d'étape au Tour du Luxembourg où je termine 2ème au classement final; une autre victoire dans mon fief, le grand prix de Pétange, ainsi qu'une 4ème place au championnat national.

Dans ce Tour, je débute assez modestement. Mais je me sens mieux au fil des jours et j'ai même failli gagner une étape (la 12 ème qui arrivait à Montpellier), mais le français HENIA MASSAL s'est montré un peu plus rapide que moi. J'ai encore terminé 3ème dans la fameuse étape sur Paris où ROSIE a lâché BRAMBILLA pour s'assurer la victoire finale. Finalement, je me suis classé 15ème au général.

Qu'est-ce que cela représente le Tour pour vous personnellement ?

Ah, le Tour, c'est quelque chose d'extraordinaire. C'est je crois sans me tromper, un but en soi pour tout coureur que d'y participer. Et croyez moi, chaque année je ne pensais qu'au Tour.

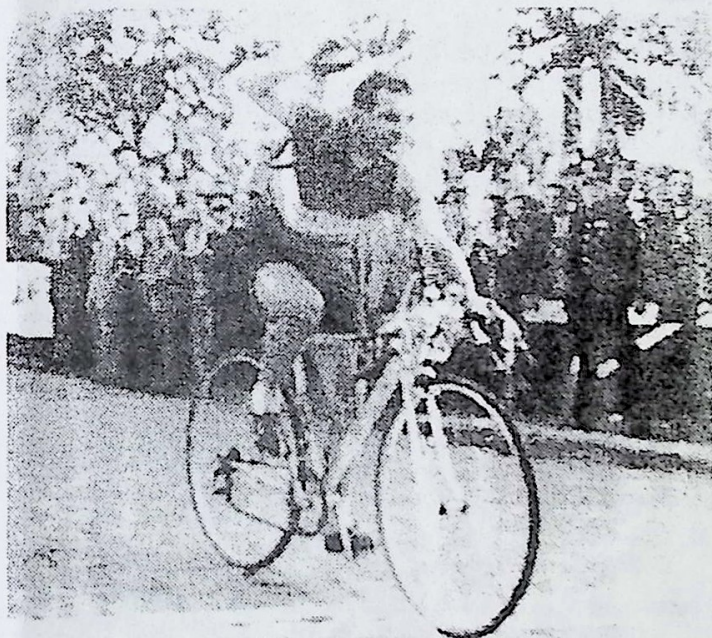
Et en plus, vous avez porté le maillot jaune.

Ca, c'est quelque chose d'inoubliable. Ca m'a apporté une joie immense. C'était un rêve un peu fou, alors vous savez, lorsqu'une chose comme ça se réalise...

Pouvez-vous en rappeler les circonstances ?

C'est comme-ci c'était hier. En fait, tout avait commencé la veille. Un grand sponsor était venu nous voir au souper et nous avais charrié un peu. Alors, je lui dit: est-ce que vous payerez le champagne si je ne termine pas loin du premier, demain ? D'accord, me dit-il. Dès le départ de l'étape (la 2ème: Reims-Gand, en 1951), les attaques fusaient. Je me glisse dans une première échappée, puis dans une seconde et je me retrouve finalement en tête avec DEMULDER, RUIZ et je crois aussi VAN STEENKISTE.

Nous rejoignons IMPANIS, alors échappé, et on absorbe bientôt le "mur de Grammont". Là, je mets toute la gomme dès le début de la montée pour empocher la prime de 30.000 fr. que reçoit le premier au sommet. Je réussis dans mon entreprise et j'ai creusé un tel écart au sommet que je décide de continuer mon effort. Personne ne me reverra avant l'arrivée. OCKERS, 2ème, terminant à plus de 2 minutes de moi, tandis que GIOVANNI ROSSI, le suisse, alors leader terminait dans un peloton très loin. Par le fait même, je faisais coup double puisque j'endossais la fameuse tunique jaune et vous pensez bien que j'étais follement heureux. Quant au sponsor, il n'avais plus qu'à déboucher les bouteilles...



BIM DIEDERICH dans le "Mur de Grammont". Sa première place au sommet lui vaudra le titre de "Duc de Grammont". Un titre qui lui tient à coeur. Ci-dessus, son arrivée victorieuse à Gand.

Ce maillot, vous ne le porterez "que" durant trois étapes...

Malheureusement, mais je n'avais pas une équipe pour contrôler la course et on ne pouvait non plus courir après tout le monde. Mais le fait d'avoir porté le maillot jaune suffisait déjà à mon bonheur.



Ci-contre, BIM revêtu du maillot jaune.

Au centre, NICOLAS FRANTZ.

Vous avez aussi gagné deux autres étapes.

Ce sont aussi de grands souvenirs. Ma première victoire d'étape se situait dans la 15ème étape en 1950 qui allait de Toulon à Menton. La journée avait été très calme et très chaude aussi. C'est d'ailleurs dans cette étape que 60 coureurs -dont j'étais- piquèrent une tête dans la Méditerranée. Ce qui n'était pas au goût des organisateurs. Je vois encore la tête de Monsieur GODDET, furieux comme pas deux ! La course s'était enfin animée dans les 25 derniers kilomètres. Je me glisse dans un petit commando d'attaquants et je profite de la côte des Mules pour lâcher mes compagnons et l'emporter nettement.

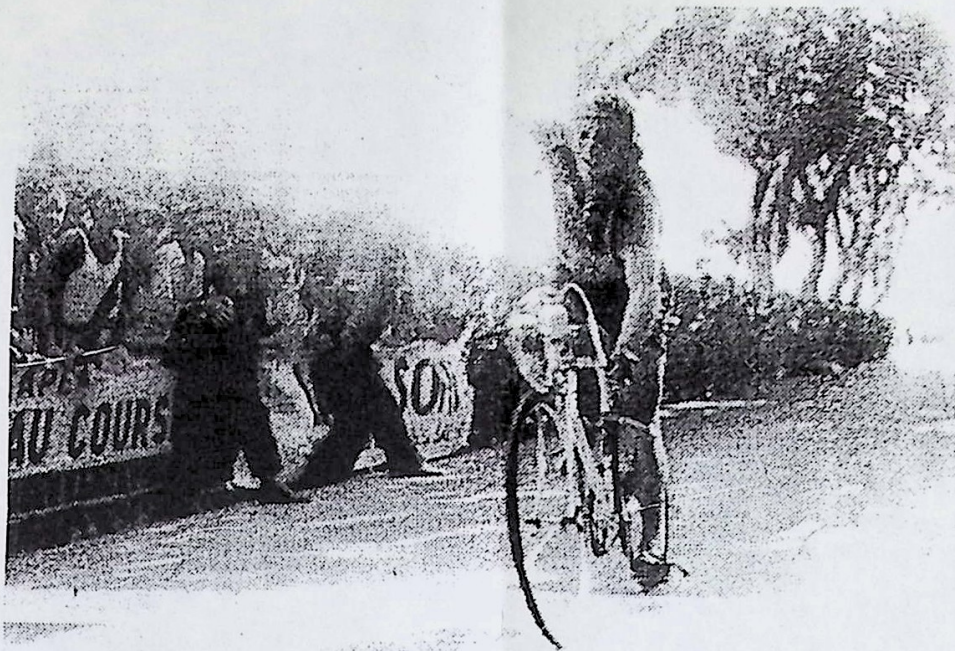
L'autre victoire, je l'ai obtenue à Namur, au sommet de la Citadelle. C'était la 5ème en 1952. Mon compatriote BINTZ s'était sauvé dès le départ. VIVIER s'était lancé à sa poursuite et je l'ai accompagné. Je me suis retrouvé seul pour parcourir les 65 derniers kilomètres de l'étape et triompher avec 5 minutes d'avance sur FAUSTO COPPI, qui avait déclenché la bataille derrière. Il s'était encore passé un événement ce jour là. Le belge VAN DER STOCK avait endossé le maillot jaune...avant que les officiels ne s'aperçoivent que LAUREDI le conservait pour...une seconde ! Que de larmes il a versé le pauvre ROBERT.

On vous appelle toujours "BIM". Pourtant, votre vrai prénom est Jean. D'où vient ce surnom ?

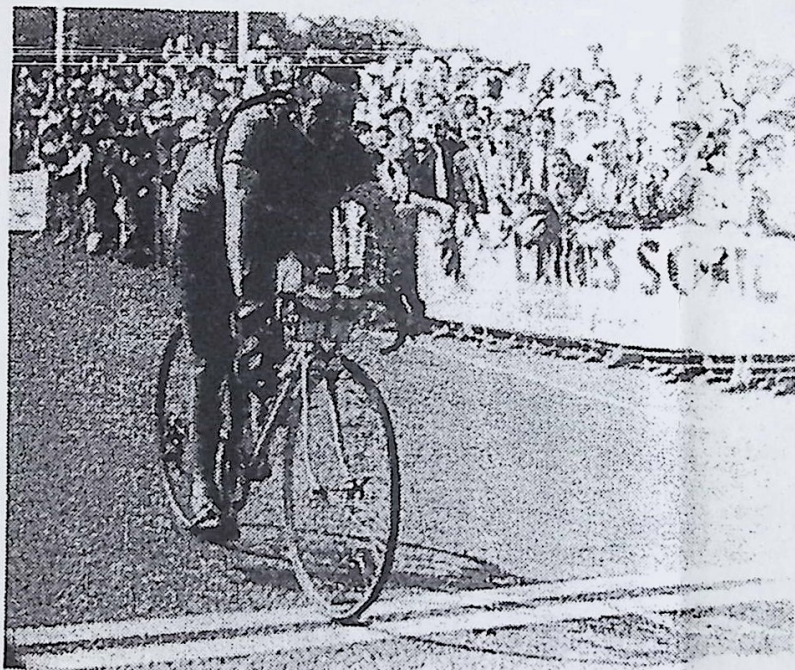
Je travaillais avant guerre dans une pharmacie, et il existait un produit qui rendait "paraît-il" les filles amoureuses. Et à chaque fin de semaine, les copains venaient me voir pour que je leur refille le fameux "Jobim". Bientôt, ils m'appelèrent ainsi avant que ça ne devienne "BIM" tout court.

Vous avez arrêté la compétition fin 1953. Vous aviez alors près de 32 ans. Qu'est-ce qui a motivé cet arrêt ?

Plusieurs choses à la fois. Je commençais à en avoir marre du vélo. Ça n'allait plus si bien. Mon Tour de France 53 avait été catastrophique et j'y avais d'ailleurs abandonné. Le moral n'y était plus. Mon commerce de cycles y était aussi pour quelque chose. Celui-ci marchait bien et il fallait que j'y passe de plus en plus de temps. Alors, j'ai préféré m'arrêter.



Ci-dessus, sa victoire à
Toulon (Tour 50).



Ci-dessous: en pleine ascension
dans la Citadelle de Namur et
ci-contre, son arrivée victo-
rieuse (Tour 52).



Quelle était votre principale qualité ?

La régularité. Je me défendais partout et je récupérais assez bien.
Somme toute, j'étais fait pour les courses à étapes.

Les classiques ne vous intéressaient dès lors pas ?

Ce n'est pas qu'elles ne m'intéressaient pas, mais j'y étais barré par les spécialistes. Disons que je partais battu d'avance.

Votre plus gros défaut ?

La descente des cols. Là, j'étais excécrable. Si je n'avais pas eu si peur dans cet exercice, où il faut calculer vitesse et précision de la trajectoire, j'aurais fait de meilleurs résultats encore. Mais rien qu'à voir les précipices, ça me coupait toute envie d'aller plus vite...

Votre meilleur souvenir ?

Le maillot jaune, bien entendu. Comme je l'ai déjà dit, c'est un souvenir impérissable. Et de plus, il m'a fait gagner pas mal d'argent, même après le Tour.

Et le plus mauvais ?

Ma chute au Tour de Suisse en 1948, lorsque je m'y suis cassé la clavicule. Cela m'interdisait de prendre le départ du Tour. Croyez-moi, j'en ai pleuré à chaudes larmes.

Avez-vous des regrets ?

En quelque sorte, oui. Si c'était à refaire, je ferais beaucoup mieux. Mais, hélas, on ne se refait pas. Je crois qu'à cause de la guerre, je n'ai pas eu assez de métier. Les jambes y étaient, mais pas toujours la tête.

Que pensez-vous des coureurs d'aujourd'hui ?

Je ne dirais pas comme certains anciens coureurs que c'était plus dur de notre temps. C'est vrai que c'était difficile: les routes n'étaient pas si belles, mais les coureurs de maintenant sont beaucoup plus stressés. Ils courent deux ou trois fois plus que nous, sont toujours en déplacement. Ce doit être dur, tant physiquement que moralement. Mais de toute façon, le cyclisme est et restera toujours un sport très exigeant.

Le cyclisme vous intéresse-t'il toujours ?

Oui, beaucoup. D'ailleurs, je suis vice-président du club de Pétange et il faut s'occuper d'organisations de courses d'amateurs. Du cyclisme au cyclotourisme, il n'y avait qu'un pas et je fais ma petite sortie hebdomadaire et participe encore parfois à des brevets.

Michel DARGENTON.

442
Son adresse: BIM DIEDERICH 3, rue des Alliés PETANGE (G-D de Luxembourg)

SON PALMARES PROFESSIONNEL

1947 (HELYET)
1er G-P de Pétange

2e Chpt. national
 6e Chpt. du monde
 2e Tour du Luxembourg (1er de la 6ème étape, 3ème de la 3ème)
 11e Tour de Suisse (6ème de la 5ème étape, 3ème de la 7ème)
 18e Tour de Belgique

Tour de France

Etape Place Cl.gal

1	57		6	16ex-q	35	11	16ex-q	25	16	20ex-q	20
2	47	54	7	25	31	12	2	24	17	9	18
3	15	20	8	28	26	13	16ex-q	24	18	6ex-q	18
4	46	20	9	31	27	14	10ex-q	23	19	21	18
5	66	33	10	24	26	15	14	19	20	19ex-q	18
									21	3	18

C.F. 15ème.

1948 (GARIN)

1er de la 5ème étape B du Tour de Hollande
 5e du Tour d'Allemagne
 Non participé au Tour de France

1949 (GARIN)

3e Chpt national
 7e Chpt du monde
 4e Paris-Valenciennes
 8e Tour de Romandie (6e de la 1ère étape B)
 1er Tour du Luxembourg (1er de la 2ème étape, 6ème de la 1ère, 2ème de la 3ème, 4ème de la 4ème)

Tour de France

1	13ex-q		7	27	26	13	7	23	19	3	14
2	34ex-q	29	8	19ex-q	27	14	10ex-q	23	20	28	15
3	18ex-q	40	9	9	23	15	5	17	21	7ex-q	
4	23ex-q	28	10	13ex-q	23	16	29	19	C.F. 15ème		
5	32ex-q	30	11	37	21	17	14	17			
6	37ex-q	27	12	13	23	18	19	16			

1950 (GARIN)

4e Chpt national
 2e Critérium de Wallonie à Herve
 24e Tour du Limbourg
 16e Midi-Libre
 16e Circuit du Limbourg
 14e Liège-Courcelles
 2e Tour de Cologne
 6e ex-q Paris-Tours (50 hommes ex-q)
 2e Berg-Housse-Berg (2e de la 1ère étape)
 3e Dauphiné Libéré (5e de la 1ère étape, 4e de la 5ème A, 16e de la 6ème, 4e de la 7ème)
 29e Tour de Belgique (11e de la 4ème étape)
 2e Tour du Luxembourg (2ème de la 1ère étape, 6e de la 3ème A, 2e de la 3ème B, 3e de la 4ème)

Tour de France

1	13ex-q		7	36ex-q	34	13	22	17	19	45	18
2	9ex-q	13	8	11ex-q	32	14	13ex-q	17	20	17	18
3	53	33	9	15ex-q	32	15	1	8	21	20	18
4	76	37	10	3	30	16	16	10	22	7	18
5	80	36	11	11	16	17	3	10	C.F	18	
6	22	26	12	8ex-q	14	18	16	11			

1951 (GARIN)

3e Chpt national

11e Chpt du monde

2e Tour du Luxembourg (10e de la 2ème étape, 3e de la 3ème A, 6e de la 4ème)

14e Tour de Suisse (7e de la 1ère étape, 6e de la 2ème B, 8e de la 4ème, 3e de la 8ème)

Tour de France

1	11ex-q		10	16ex-q	5	19	12	13
2	1	1	11	6ex-q	6	20	17	13
3	9ex-q	1	12	30ex-q	9	21	11ex-q	11
4	9ex-q	1	13	31ex-q	13	22	12	12
5	7ex-q	2	14	12	14	23	25ex-q	12
6	27ex-q	9	15	23ex-q	14	24	7ex-q	
7	18	14	16	11	11	C.F.	12ème	
8	5	3	17	37	14			
9	9ex-q	4	18	18ex-q	14			

1952 (GARIN)

1er Tour de Lorraine (10e de la 1ère étape, 1er de la 2ème)

4e Tour du Luxembourg (5e de la 1ère étape B, 9e ex-q de la 3ème, 4e de la 4ème A, 5e de la 4ème B)

Tour de France

1	22ex-q		4	19ex-q	17	7	77	15	10	33	22
2	44ex-q	50	5	1	4	8	46	24	11	hors	délais
3	11ex-q	51	6	91	10	9	22	23			

1953 (GARIN)

2e Chpt national

2e Cras-Avernas-Remouchamps

4e Tour du Luxembourg (4e de la 3ème étape, 7e de la 4ème A, 6e de la 4ème B)

Tour de France

1	26ex-q		5	13ex-q	60	9	32ex-q	54	13	55	55
2	79	75	6	15ex-q	58	10	66	51	14	11ex-q	55
3	24ex-q	68	7	12ex-q	56	11	64	52	15	52	58
4	13ex-q	60	8	8	54	12	38ex-q	56	16	51	53
									17	79	67
									18	abandon.	

Note: les classements des Tours de France proviennent du journal "Les Sports".

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
!!!!!!!!!!!!