



de pédales

Périodique belge des Collectionneurs
et Archivistes du Vélo

ABONNEMENT ANNUEL

800 FB - 150 FF

AUTRES PAYS : 900 FB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

SEPTEMBRE-OCTOBRE 1992

N° 32

**MARCEL
JANSSENS**

**TROP TOT
EMPORTE**





Administration, annonces

5, rue des Alouettes
4121 NEUPRE
Belgique
Tel.: 041/71.57.22.
C.C.P.: 000-1517180-03
Membre de l'O.M.P.P.

Responsable de la publication

CLAUDE DEGAUQUIER

Comité de rédaction

CLAUDE DEGAUQUIER

WILLY ANSEELW

MICHEL DARGENTON

GUY CRASSET

DENIS COULON

RUDI CREETEN - ROBERT JACOB

JEAN-PIERRE MARCUOLA

Recherches-archives-statistiques

PASCAL et CLAUDE DEGAUQUIER

MICHEL DARGENTON - ROBERT DESSY

DENIS COULON - GUY CRASSET

Correspondants

Nord France: LUCIEN ROBYN +

Ouest France: BRUNO CORBARD

Midi France: CHRISTIAN RABUT

JEAN TRACLET

Paris: ANDRE LE CALVE - JOEL FLAMME

Yvelines/Normandie: ROBERT JACOB

Provence: PATRICK ESCARTEFIGUES

Suisse: JEAN-FRANCOIS NICOD

ERNST BRETSCHER

Espagne: JUAN LUIS LOPEZ RUIZ

JOSE LUIS SANCHEZ ESTEBAN

Hollande: WOUT KOSTER

Italie: STEFANO FIORI

Pologne: PIOTR EJSZMONT

Belgique: WILFRIED JOURNEE

Allemagne: BERND GOHR

Photographe

BRUNO MATHOT

Montage

ALAIN B.

SOMMAIRE

VELO ET JARDINAGE: J.-M. GOASMAT
THAT'S WRIGHT!
VELO PASSION, LE MUSEE DU CYCLE
VICTOR LINART LE SIOUX
RAYMOND IMPANIS, LE CHERI DU PUBLIC
ILS NOUS ONT QUITTES
DOSSIER CLASSIQUES

EDITORIAL

Alors que la saison cycliste tire à sa fin, "Coups de Pédales" ne se met pas en veilleuse. Voici ce que vous pourrez découvrir dans les 6 mois à venir.

1) - le reportage sur Pino CERAMI tellement attendu et si souvent annoncé, sera publié comme cadeau de Noël-Nouvel An (merci pour les nombreuses questions reçues et à adresser à notre ami Pino)

2) - dès le prochain numéro, une remarquable série inédite sur l'histoire du T.D.F. vous sera proposée par le Dr J-P de Mondenard, intitulée LA SAGA DU TOUR DE FRANCE.

3) - devant le succès rencontré par le H.S. n°4 sur Liège-Bastogne-Liège (hélas, très vite épuisé malgré un tirage de 900 exemplaires), un album similaire mais plus complet encore, sera édité pour la prochaine édition de la Flèche Wallonne.

4) - nous n'oublions pas votre rubrique "CES COURSES DISPARUES", très prisée. Liège-Courcelles 1950, Le Circuit des Champs de Bataille 1919, Bayonne-Bilbao 1959, etc... sont en cours d'achèvement.

5) - fin d'année sera publié un livre sur la vie et la carrière de Stan OCKERS intitulé "UN ETERNEL SOURIRE" avec son

palmarès complet, de nombreuses photos non parues dans C.D.P. et un texte revu et approfondi.

6) - le tome I du livre "LE GOTHA DES STARS DU CYCLISME BELGE" sur le thème "carrière et reconversion", annoncé depuis un an et demi aux Editions d'Alcena n'est pas entré aux oubliettes mais étant tributaire d'un "éditeur escargot", je me suis adressé ailleurs et j'attends la fin de la lecture du manuscrit. De toute manière, il sera édité (et le tome II également).

7) - en préparation un H.S. sur Rik VAN STEENBERGEN, quant au H.S. consacré aux coureurs luxembourgeois, le tandem Crasset/Dargenton s'attelle à y apporter les ultimes retouches de précision.

8) - enfin votre numéro des vacances 1993 sera principalement consacré à Louison BOBET et à sa victoire dans le T.D.F. 1953 avec les témoignages de son frère Jean et de nombreuses et superbes photos souvent reçues de fidèles lecteurs que nous remercions vivement.

Bonne lecture!

Claude DEGAUQUIER.

RENCONTRE AVEC J-M GOASMAT

Le jardinage... et le vélo, secrets de sa verdure.

L'espace d'une interview, deux fidèles abonnés, Mrs MORVAN et FELLONI de Lorient, se sont mués en rédacteurs de CDP lors d'une rencontre avec le sympathique coureur breton Jean-Marie GOASMAT ancien coursier de valeur et archétype même du coureur spécialiste du Tour de France.

Voici à votre intention le condensé de leur conversation.

Jean-Marie GOASMAT est né sous le signe du bélier le 28 mars 1913 à Pluvigner, petit bourg du Morbihan où il habite toujours. Lorsque nous l'avons rencontré le 26 avril, il venait de quitter son jardin qu'il cultive avec la ferveur et la passion qui étaient siennes envers le vélo et le cyclisme en général.

Ce qui nous a le plus étonné chez cet homme de plus de 79 ans c'est sa vivacité, son énergie et sa mémoire. Cela est frappant chez les anciens, cette fidélité de la mémoire incrustée et marquée au fer blanc de souvenirs restés intacts parfois 1/2 siècle plus tard, narrants avec l'exactitude d'un pontife les villes étapes, la topographie des cols et des lieux d'arrivée, les péripéties de courses, les braquets d'ailleurs les vices, qualités et manies de ses adversaires soit une foule de détails très précis.

L'entretien très cordial peut débiter en évoquant d'abord la raison de son surnom "ADEMAI".

CDP: Qui vous a surnommé de cette manière ?

JMG: C'est Georges BRIQUET, l'un des plus fameux reporters d'avant guerre qui en fut l'auteur. (NB: aussi appelé le "FARFADET")

CDP: Jean-Marie, suivez-vous toujours l'actualité cycliste?

JMG: Tous les dimanches, on me retrouve sur les circuits où se disputent des courses dans les environs. Je me déplace aussi pour le GP de Plouay, le Circuit de l'Aulne à Châteaulin. Il y a deux ans, je suis monté à Paris pour les 6 Jours de Bercy.

Je parcours 40 Kms en vélo tous les deux jours tandis que chaque année je participe à Lyon à une épreuve de gentlemen organisée dans le cadre de la lutte contre la Mucoviscidose.

CDP: En ce qui concerne votre carrière la guerre l'a sans doute contrariée?

JMG: Oui, bien sûr car, sans elle je pense que j'aurais remporté un ou deux tours. Au début de mon activité cycliste je ne savais pas courir (sic) sinon j'aurais fait beaucoup mieux. En 1938, je commençais seulement à comprendre le métier avec une victoire à Paris-Vimoutiers et des secondes places à l'issue de Paris Belfort, de la Polymultipliée et Paris-St Etienne (que je devais gagner sans un heurt avec la voiture de mon directeur sportif). Lors du Critérium National, alors que je suis en bonne position, je crève à 2 Kms du but et dans le Tour de France, je termine au 11^à rang alors que je n'avais aucune liberté d'action. Antonin MAGNE était le patron et dans les cols où j'étais à l'aise je devais freiner mon ardeur et l'attendre.

Sans cette guerre, BARTALI aurait obtenu un palmarès incomparable étant supérieur dans tous les domaines.

CDP: Comment vous entraînerez-vous, Jean-Marie?

JMG: Le mardi, j'effectuais 200 Kms et le jeudi pareil. En fonction du vent, je me dirigeais dans la région de St Brieuc, Quimper, St Nazaire ou Quingamp

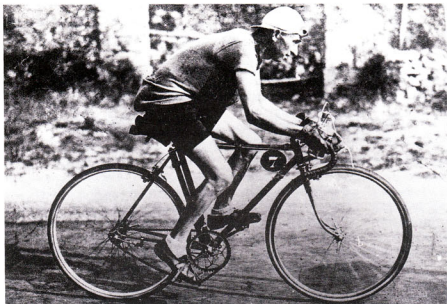
poussant un 45X18 à la moyenne oscillant entre 25/30 Kms heure.

Dans les courses bretonnes, je mettais souvent le 47X17. Je ne recevais les conseils d'aucun mécanicien, les soins d'aucun masseur ni soigneur. Ne me parlez pas de médecin: à l'heure actuelle, je n'ai toujours pas de docteur traitant et je n'ai consulté la faculté que deux fois dans ma vie!

CDP: Malgré votre petit gabarit, vous tiriez de gros braquets?

JMG: En effet "je tirais plus gros" que les autres et je gardais mon grand braquet le plus longtemps possible. Un col comme le Galibier, je montais avec un 46X21 ou 22. Par contre, les descentes étaient mon point le plus faible vu mon poids plume; cependant au fil des années, je m'étais amélioré dans ce domaine. A mes yeux, l'Izoard était le col qui m'apparaissait comme étant le plus difficile à escalader.





Jean Marie GOASMAT l'un des meilleurs grimpeurs d'avant guerre.
(Archives départementales du Morbihan).

CPD: Le Tour de France vous impressionnait-il?

JMG : Pas du tout ! A mes yeux, le Tour c'était des vacances!! Mon grand avantage résidait dans ma récupération: avec trois heures de sommeil, j'étais retapé ... Avec mon vieux comparse, Benoît FAURE, nous préparions des petits pains jambon-beurre; avec un bon coup de Château Neuf du Pape ça descendait bien! Par contre, je n'appréciais pas le Tour d'Italie. Il s'agissait surtout d'une course-poussettes; les Italiens ne devaient pas pédaler dans les cols tant

le scénario "poussettes" était bien organisé. Les courses belges ne me convenaient pas, je n'étais pas à l'aise sur les pavés, peut-être à cause de ma morphologie et là, le Château Neuf n'avait aucun effet.

CPD: Quels sont les grands changements constatés dans le cyclisme par rapport à votre époque?

JMG: Maintenant, les routes sont cirées (sic). Le matériel et la préparation biologique ont permis d'améliorer



Avril 92: Jean-Marie flanqué d'un de nos collaborateurs... et de ses trophées.

les moyennes. MOSER a accompli un grand exploit sur l'heure mais avec des moyens fantastiques mis à sa disposition. Ce qui me surprend énormément c'est de voir les coureurs boire beaucoup, même dans les petites courses.

Le cyclisme a évolué, le monde aussi. L'essentiel est de suivre le présent sans omettre de parfois jeter un coup d'oeil derrière soi. Votre revue l'a bien compris et je l'en remercie.

GOASMAT: un certain regard, un rien de nostalgie, une santé de fer.

Le Tour de France

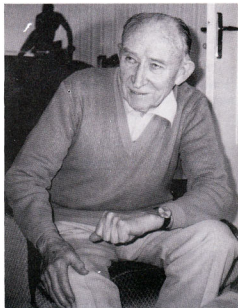
Jean-Marie GOASMAT et Pierre GLOAREC
ont battu tous les as dans la 8^e étape

Tel a été le lait marquant de la journée avec la défaillance d'Archambaud qui, malgré l'aide précieuse de Cogan, perd le maillot jaune au bénéfice du Belge Sylvère Maës

Le Tour de France

L'ETAPE DU GALIBIER
gagnée au sprint par le coureur hollandais Middelkamp, devant Archambaud
a été fertile en péripéties

Jean-Marie Goasmat se révèle le meilleur grimpeur français
Un retour fantastique d'Antonin Magne
Des abandons sensationnels: Speicher, Michouard, Romain Maës, Danneels



SON PALMARES

Né le 28 mars 1913 à Pluvigner -
48Kgs - réformé du service militaire -
Pro de 1935 à 1951.

1933

1er course de Jardons

1934

1er Circuit de l'Aulne
2e Circuit de Quimper
12e Circuit de l'Ouest

1935

5e Circuit de l'Ouest
7e Circuit du Morbihan
6e GP Wolber

1936

28e Tour de France
(1e étape Grenoble-Briançon)
5e Circuit Morbihan
22e Paris-Caen

1937

1er GP de Plovay
1er GP d'Auray
1er Circuit de l'Ouest
1er Vire-Cherbourg-Vire
17e Tour de France
3e GP de St Junien
4e GP Sarthe
6e Paris-Caen
3e Circuit de la Vendée

1938

1er Paris-Vimoutiers
1er une étape circuit du Morbihan
2e Paris-Belfort
2e Polymultipliée
11e Tour de France
18e Tour d'Italie
8e Critérium National
12e Paris-Caen
3e GP de Plovay

1939

Champion de France militaire sur route
15e Circuit de l'Ouest
2e Rouen-Caen-Rouen
7e Paris-Angers

1941

1er Polymultipliée
4e A Travers Paris
9e Paris-Alençon
11e GP Nantes
16e GP de l'Auto

1942

1er GP des Nations (Z0)
1er Polymultipliée
1er Critérium de France (Z0)
2e Polymultipliée
7e Cht de France

1943

12ea de Paris-Tours
6e GP des Nations
1er GP d'Auvergne
5e GP des Alpes
4e GP du Tour de France
4e GP Pneumatique
1er Critérium du Centre

1945

1er GP de Lyon
2e Manche-Océan
2e Paris-Reims
7e Versailles-Paris C.L.M.
13ea Cht de France
4e GP d'Auvergne

1946

3e Manche-Océan
2e au GP Carnac
9e Armagnac-Paris C.L.M.(+ COGAN)
17e Monaco-Paris
4e Paris-Limoges

1947

4e Tour de l'Ouest
9e Tour de France
19e Tour de Suisse
19e Paris-Tours

1948

38e Tour de Suisse
Ab. Tour de France
12e GP du Débarquement

1949

2e Circuit de l'Aulne
22e Tour de France
25e Dauphiné Libéré
2e Paris-Limoges
4e Tour de Corrèze

1950

4e Tour du Luxembourg (1 étape)
32e Tour de France
6e Circuit du Morbihan
11e Paris-St Etienne
18e Dauphiné Libéré

1951

1er Paris-Bourges
19e Dauphiné Libéré (1 étape)
21e Tour de France

Jean-Marie MORVAN,

Laurent FELLONI.

Palmarès établi par Guy CRASSET.

NECROLOGIE

Monsieur Jacques LECOQ, ancien Rédacteur en chef du journal belge "LES SPORTS" est décédé le vendredi 24 juillet à l'âge de 80 ans.

Condoléances émues à la famille ainsi qu'à la Rédaction sportive du journal "LA DERNIERE HEURE LES SPORTS".

LES SURNOMS CYCLISTES

DUSIKA Franz (D)	Ferry
DI PACO Raffaele	Fai
DIEDERICH Jean	Bim
	Le Duc de Grammont
DEMUYSERE Joseph	Le Lion de Flandre
DEROO Johan	Joop
DELGADO Pedro	Pedro le Matador
	El Perico
EDEN Jaap	La Locomotive
ELLEGAARD Thorwald	L'Etoile du Nord
ENGELS Jan	De Krol (Le Crolé)
EVERAERT Pierre	L'Élegant

A suivre!

Jean POPPE-BRULET
et J-P de MONDENARD.

THAT'S... WRIGHT



Alors que les puissances européennes résistaient péniblement aux offensives allemandes, Michel WRIGHT naquit le 25 mars 1941 à Bishops-Stortford, petite ville située entre Cambridge et Londres.

En Angleterre, le ballon rond éclipsait, déjà à l'époque, les autres disciplines sportives et rien ne laissait donc supposer que le jeune Michel tiendrait, un jour, la dragée haute aux plus grands champions cyclistes du continent. Pourtant, le destin en décida ainsi...

Ayant perdu son mari anglais au début des hostilités, sa maman se remaria à un soldat belge caserné sur l'île. Au lendemain du conflit, toute la famille s'installa dans la région liégeoise, d'où provenait le père adoptif de Michel. Comme les jeunes de son âge, il joua d'abord au football mais il se tourna bien vite vers le cyclisme, qui lui permettait de gagner un peu d'argent. Doué, il persévéra et réalisa une remarquable saison '61 chez les Amateurs comme en témoignent ses 26 victoires et une excellente prestation au Championnat du Monde à Berne où il finit 15ème.

A Deinze, il domina avec une facilité déconcertante ses adversaires et s'imposa sous les yeux d'un Albert DE KIMPE émerveillé. Directeur sportif de la formation Wiel's-Groene Leeuw, il s'empressa de lui tendre un contrat professionnel... Et pendant quinze longues années, Michel WRIGHT demeura une des figures les plus attachantes et les plus caractéristiques du peloton! Aujourd'hui, représentant des crèmes glacées Ijsboerke, il vit avec sa femme Marie-Jeanne (dite Marina) et une de ses deux filles à Hermée. L'autre, mariée, le combla récemment avec la naissance d'un bambin.

Toutes ces occupations ne l'empêchent toutefois pas de présider, en collaboration avec Fernand SPELTE (ancien délégué des coureurs francophones à la L.V.B.), la "Pédale Mosane" à Heure Le

Romain, un club qui a le mérite d'organiser chaque année quelques épreuves où les jeunes de la région viennent s'aguerrir...

Il y a trente ans (déjà), Michel WRIGHT débutait donc chez les professionnels avec le célèbre maillot vert de l'équipe Flandrienne Wiel's-Groene Leeuw...

"Je fus, en définitive, bien intégré même si mon ignorance du néerlandais m'empêchait de converser le soir après la course avec mes équipiers. Sur les routes, je connus par contre, pas mal de difficultés à m'imposer à tel point que DE KIMPE hésita un certain temps avant de reconduire mon contrat. Se basant sur mes derniers résultats amateurs, il espérait logiquement plus de ma part! En fait, il me fallut presque deux ans d'adaptation.

Le déclin se produisit finalement au Championnat du Monde de Renaix '63, gagné par mon équipier Benoni BEHEYT. Une chance que j'avais gardé la nationalité britannique sans quoi, je n'aurais même pas pu disputer cette épreuve...

A deux cents mètres de la banderole, n'espérant plus améliorer mon résultat, (N.D.L.R.: une jolie 13ème place), je me suis relevé pour apercevoir le vainqueur. Spectateur attentif, j'ai bien remarqué que VAN LOOY tentait de coincer Benoni afin qu'il ne passe pas. Manquant d'information, je ne peux rien avancer concernant une hypothétique conspiration menée par Gilbert DESMET I mais, à mon sens, tout se décida dans la dernière ligne droite. De toute façon, on connaît le résultat... Blessé dans son amour propre, l'Empereur d'Hérétals ne laissa plus aucune liberté d'action au jeune Flandrien. Constatant marqué, Benoni échoua dans toutes ses tentatives et je pense que ce

harcèlement incessant contribua à la fin prématurée de sa carrière. Notez, notre formation fut également mise à rude épreuve surtout dans les kermesses et les course de moyenne importance, mais nous nous sommes défendus avec le honneurs comme le prouvent les résultats".

1964: Michel donna enfin ses premiers coups de ... pédales sur les routes de la Grande Boucle. Il signa une prestation d'ensemble très encourageante...



Michel termine second de la dernière étape du Tour de Belgique 1965 derrière Guido REYBROECK et devant Ward SELS.

"J'avais réalisé un début de saison tonitruant et DE KIMPE me reprit dans l'effectif pour le Tour. Notre formation ne possédait pas de grand leader capable de courir pour la gagne. De fait, les ambitions se limitaient aux gains d'étapes. Dans cette optique, ma pointe de vitesse paraissait un atout non négligeable et on me réserva un rôle d'homme libre. Par deux fois, je me suis vu l'emporter et par deux fois, ce diable de Ward SELS m'ajusta sur la ligne.

Quelque peu déçu, j'éprouvais cependant une grande satisfaction à avoir

relégué à plusieurs longueurs, des sprinters patentés comme ALTIG, JANSSEN, VAN LOOY..."

De 1964 à 1966, Michel se présenta toujours en grande forme au départ de Liège-Bastogne-Liège mais la malchance l'empêcha de triompher devant un public acquis à sa cause.

"En '64, je me trouvais aux côtés de Willy BOCKLANT, le futur vainqueur, dans la côte de Wanze. Je suivais donc les premiers avec une grande facilité quand je fus victime d'une crevaillon. Je perdis 5 minutes dans l'aventure, mais je pris mon courage à deux mains. Remontant de nombreux concurrents, je parvins finalement à me classer 13ème... Une belle performance! Mais la Doyenne suivante, se montra encore plus cruelle à mon égard.

La pluie accompagna le peloton tout au long du parcours. Dans le Thier à Liège, ultime difficulté, nous n'étions plus que douze à pouvoir l'emporter. Mon équipier G.DESMET tenta sa chance mais fut malheureusement contré. Pour le sprint final, il n'y eut aucune concertation entre nous. Le vélodrome de Rocourt devint fort glissant. Jan JANSSEN tenta de monter quelque peu dans le virage et... soudain, il nous entraîna dans sa chute! Il est toujours facile de refaire le passé mais je persiste à dire que sans ce stupide incident, j'aurais pu l'emporter. Je n'ignore pas que le déroulement d'un sprint paraît assez aléatoire mais j'étais certainement plus rapide que PREZIOSI (1er) ou VAN DEN BOSSCHE (3ème)...

Enfin, en '66, je cassai ma chaîne quand les explications sérieuses commencèrent. Le camion-balai me prêta alors un vélo et motivé, je commençai la poursuite. Malheureusement, le câble du dérailleur se brisa et je dus renoncer.

Le Tour de France '65 constitua le grand temps fort dans sa carrière: une victoire et la reconnaissance de son talent par le grand public.



Vainqueur à Auxerre d'une étape du Tour de France 1965.

"Pourtant, enrhumé, je n'avais pas entamé ce tour dans des conditions optimales. Heureusement, mon état s'améliora au fil des jours si bien que je finis l'épreuve beaucoup moins fatigué.

Une réhabilitation qui explique mes performances étonnantes dans les cols où je réussissais parfois à accompagner les grimpeurs (N.D.L.R.: *référence à la 16ème étape Gap-Briançon gagnée par Joaquim GALERA, qu'il termina à 4 minutes avec PINGEON, JUNKERMANN, JANSSEN, ROSTOLLAN...*)

Mon jour de gloire vint finalement à Auxerre, au terme de la 20ème étape. Quelle joie pour toute la formation! Nous n'avions encore rien gagné depuis le début du Tour et l'ambiance se détériorait peu à peu.

La grave erreur commise par G.DESMET l lors de la 15ème journée n'avait évidemment rien arrangé... Echappé avec FEZZARDI, il décida de jouer son va-tout au sprint. Sûr de lui, il se releva trop tôt pour faire éclater sa joie et le coureur italien en profita pour le coiffer sur la ligne. DE KIMPE, suspectant une combine, ne décollerait pas et attendait une revanche. Je la lui apportai.

Parti à 20 kms du but avec Michel GRAIN, considéré alors comme le sprinter de la nouvelle génération française, nous avons parfaitement collaboré jusqu'à la flamme rouge. Vu l'avance confortable que nous possédions, je pris alors moins le relais. Je me méfiais du rapide Français doublement motivé à l'idée de relever un peu l'honneur de son pays qui ne remporta guère d'étapes cette

année-là. Vous connaissez la suite... Cet exploit constitue un de mes plus beaux souvenirs surtout parce que je l'ai forgé seul. D'ailleurs, j'avais l'habitude d'agir seul chez Wiel's Groene Leeuw. Je ne me rappelle pas avoir été emmené pour un sprint. Attention, cette situation me plaisait, elle correspondait à ma vraie nature. Je n'étais guère du genre à prendre position ou à frapper du poing sur la table. En somme, le surnom de "Gentil Michel" me collait vraiment bien à la peau (il rit).

Aussi, cette victoire ne changea en rien ma position au sein du groupe. Par contre elle me permit de disputer les critères d'après-Tour assez lucratifs et de voir mon salaire augmenter".

Après une saison '66 en demi-teinte, Michel revint à la une de l'actualité dans son épreuve fétiche: le Tour de France. Une course marquée par le retour aux équipes nationales mais aussi par la fin tragique de son ami et équipier Tom SIMPSON.

"Je n'oublierai jamais ce mois de juillet. L'abandon des équipes de marques se révéla, surtout pour notre équipe d'Angleterre, une formule anachronique. En effet, la valeur des coureurs en présence était diamétralement opposée. D'un côté, DENSON, HOBAN, SIMPSON et moi-même habitués aux rendez-vous internationaux et de l'autre, des hommes forts légers pour disputer une telle épreuve. Quand l'allure s'accélérait quelque peu, ils ne parvenaient plus à suivre. Notez, ils ne rechignaient pas à la tâche dans les premiers kilomètres mais pour la suite, nous ne pouvions plus compter que sur nous-mêmes.

Nous avons alors trouvé un compromis peu avant le départ... Toutes les sommes engrangées par la formation n'allaient pas dans la caisse commune. Chaque coureur gardait la moitié de ses gains et l'autre était distribuée. Inutile d'ajouter que cet arrangement satisfaisait tout le monde puisque nous n'étions que trois ou quatre susceptibles de rapporter de l'argent.

Un problème d'organisation existait également. Les mécaniciens ne possédaient pas toujours le matériel adéquat pour réparer

leurs triompher, les journalistes anglais se précipitèrent afin de m'interviewer. Grande fut leur surprise quand ils comprirent que je ne pouvais parler la langue de mon pays natal. Après d'eux se tenait Luc VARENNE qui, railleur, prit un malin plaisir à me faire parler le wallon au micro".



Lauréat de Bruxelles-Verviers 1966.

nos vélos de marques différentes. Ainsi, un jour, ils remédièrent au jeu qu'il y avait dans ma direction avec... du papier collant! Cela ne pouvait évidemment pas tenir longtemps... (rires!). Enfin, je ne parlais pas la langue de mes compatriotes, mais nous baragouinions et on arrivait souvent à se comprendre. Je remportais finalement la 7ème étape à Strasbourg.

Le matin, j'avais eu la présence d'esprit d'étudier le plan de cette arrivée très spéciale. Nous devions contourner une place avant de déboucher sur la courte ligne droite de 150 mètres. Echappé avec 6 coureurs (N.D.L.R.: VAN DEN BERGHE, RIOTTE, LOPEZ - RODRIGUEZ, VAN DER VLEUTEN, JACQUEMIN et VAN NESTE), je ne laissais à personne le soin de lancer le sprint. Je sortis du dernier virage en tête. Surpris, ils tentèrent en vain de me contrer. C'était gagné! Ivres de joie de voir enfin un des

Malheureusement, la joie fit vite place à la douleur...

"Deux jours plus tard, peu après le départ à Belfort, je fus victime d'une chute. Un coureur italien dont j'ignore le nom, tomba sur ma roue arrière. Déséquilibré, j'atterris sur une bordure, ce qui m'occasionna un traumatisme costal. Avec l'aide de Vic DENSON, je décidai de repartir. Je lui dois des remerciements car il se sacrifia et prit le risque d'être éliminé pour que j'arrive dans les délais à Briançon, où une journée de repos nous attendait. Là, j'espérais me rétablir, mais je contractais malheureusement un rhume. De fait, à chaque quinte de toux, je souffrais énormément.

La mort dans l'âme, je dus me résoudre à rentrer au pays. Peu avant mon départ, Tom SIMPSON ne cacha pas sa déception de voir, sans fausse modestie, un de ses meilleurs équipiers se retirer. Il nourrissait encore pas mal d'ambitions et cet abandon contrecarrait ses plans. J'ignorais que je n'allais plus le revoir...

J'ai vécu le drame à la télévision... Quelle fatalité! Je ne dis pas qu'il n'avait rien pris, n'étant pas son compagnon de chambre, je ne peux me prononcer. Mais vous savez, Tom paraissait déjà très fatigué en entamant le Tour où il régnait une très forte chaleur...

De toute façon, les gens ont fortement exagéré! Quand un ouvrier décède

sur son chantier pour une raison ou l'autre, on ne fait pas tant de scandale!"

1968 correspond à un tournant important de la carrière de Michel puisqu'il quitte la formation flamandienne pour rejoindre la prestigieuse équipe BIC.

"Au Tour du Nord '67, en fin de saison, Raymond LOUVIOT, alors directeur sportif de ce groupe français avec Raphaël GEMINIANI, m'approcha. Il cherchait un sprinter et n'étant pas assuré de pouvoir disputer la Grande Boucle avec ma formation, en cas d'un hypothétique retour aux équipes de marques, je donnais mon accord.

Chez BIC, je vécu dans un tout autre univers. La majorité de mes équipiers parlait le français, l'organisation était presque irréprochable et certains comprennent même l'avantage qu'ils pouvaient tirer à se mettre à mon service en vue de la dernière ligne droite. Je pense à Anatole NOVAK, l'homme idéal pour emmener un sprinter et à Lucien AIMAR. Nous possédions toujours de grands leaders à protéger...

D'abord en la personne d'ANQUETIL, même s'il était sur le déclin. Il ne se montrait guère exigeant. Il demandait seulement de le prévenir quand une échappée sérieuse se produisait et qu'il flânait en queue de peloton. Une fois revenu en tête, il avait souvent la puissance nécessaire pour combler seul le trou. Impressionnant!

OCANA lui succéda ensuite comme patron de la garde orange. Un garçon pétit de classe et très sympathique. Je le considère beaucoup. Au moindre problème, il n'hésitait jamais à prendre le parti de ses hommes.

Il faut également parler du truculent Raphaël GEMINIANI. Lui, il savait mettre de l'ambiance, rigoler pour relever le moral des troupes. Néanmoins, j'estime qu'il eut la chance de pouvoir toujours diriger de grands champions. Personnellement, j'aurai réalisé d'autres résultats s'il m'avait soutenu

un peu plus. La Vuelta '69 constitue l'exemple frappant. Cette épreuve me convenait bien, elle se déroulait à une époque où j'arrivais en forme et les cols étaient beaucoup moins longs qu'en France.

étaient neuf et je dus gagner ma place tout au long de la saison aux prix de maints efforts. Je pris le départ exténué. A mon sens, GEMINIANI commit une belle erreur en m'avertissant trop tardivement de ma

sélection. Prévenu plus tôt, j'aurais pu me préparer sagement. Mes compagnons sombrèrent également et nous atteignîmes Paris à cinq. Peut-être aussi, le rythme imposé à la course par Eddy MERCKX et ses équipiers nous acheva-t-il...

Ensuite, je ne peux que le reconnaître, je connus un long passage à vide mais je n'ai pas encore trouvé d'explication valable. Fin '70, les dirigeants de chez BIC m'avaient bien fait comprendre qu'ils attendaient d'autres résultats pour la prochaine saison sous peine de licenciement. Je savais à quoi je devais m'en tenir, mais je n'ai jamais pu renverser la vapeur.

Je dus par conséquent chercher un nouvel employeur pour '72. Ce fut extrêmement difficile et Gitane revenant au cyclisme professionnel avec un budget limité me repêcha in extremis. Evidemment, je faisais un grand pas en arrière autant sportivement que financièrement. Néanmoins, désirant participer au Tour, je pouvais m'estimer content".



Leader de la Vuelta 1969 (à sa gauche): Raymond STEEGMANS, leader aux points.

Au départ, BELLONE, WOLF-SHOL et le décevant PEREZ-FRANCES devaient emmener notre formation, mais bien vite, je me suis retrouvé vêtu du maillot Amarillo. Le Grand Fusil me considérait sans doute comme un élément valable, capable de remporter des étapes mais certainement pas le général. Ce mauvais jugement me contraria beaucoup. J'étais désespéré et j'échouai à une honorable 5ème place non sans en avoir perdu deux lors de l'ultime contre-la-montre à cause d'un passage à niveau fermé".

Malheureusement, le coursier britannique déçut par la suite... Il termina la Grande Boucle '69 dans la plus grande discrétion et disparut des feux de la rampe pendant deux ans.

L'explication est simple concernant le Tour. A l'époque, chaque équipe ne pouvait présenter que trois "étrangers" maximum au départ. Or chez BIC, nous



OCANA, vainqueur des 6 Provinces 1970 sur les solides épaules de NOVAK. A gauche, Michel, 15ème du classement final. A droite J-C GENTY 1er de la montagne, Marc SOHET et S. VASSEUR.

Et Michel revint aux premiers plans dans son épreuve de prédilection...

Pas de chance, pour mon retour sur les routes de la Grande Boucle, je termine deux fois second. D'abord à St Brieuc, au cours de la première étape. MERCKX porta d'ailleurs réclamation contre ma personne. Il prétendait que, lors du sprint sur le vélodrome local, je n'avais pas gardé ma ligne... En fait, passant en tête, je suis monté quelque peu dans le virage mais pas au point de le gêner. Les commissaires me donnèrent finalement raison. Mais le courroux du "Cannibale" s'expliquait surtout par la victoire de GUIMARD. Celui-ci par le jeu des bonifications, le dépossédait de la précieuse tunique jaune. Tout bien réfléchi, le gain de cette étape revêtait plus d'importance pour un coureur comme moi qui devait se revaloriser que pour un MERCKX, habitué des podiums! Mais en définitive, ce sprint controversé me fit un peu de publicité et j'en avais besoin... Ensuite, je ratai de nouveau le coche lors de la 9ème étape Luchon-Colomiers. Une chute en vue de la banderole se produisit dans le groupe d'échappés dont je faisais partie, ce qui désorganisa le bon déroulement du sprint (N.D.L.R.: *VLANEN, HARINGS, HOUTBRECHT et SPRUYT* se retrouvèrent sur le macadam). Gêné, je pensais quand même l'emporter, mais je n'avais pas vu HUYSMANS, tout à fait à l'extérieur et qui me devança d'un rien.



Superbe attitude de Michel lors du Midi Libre 1966.



WRIGHT, 6ème à Carcassonne de la 3ème étape du Midi Libre 1966.

Enfin, tout vient à point à qui sait attendre. Michel triompha lors de la 10ème étape Nice-Aubagne. Unique victoire pour la saison '73 et dernière sur les routes du Tour...

Je garde de ce succès un souvenir extraordinaire. Ce jour-là, la canicule s'abattait sur un peloton léthargique. Profitant de la situation, j'attaquais avec les Français CATIEAU, ROUXEL et l'Espagnol GONZALEZ-LINARES. Meilleurs descendeurs, ces deux derniers prirent leurs distances au bas du petit col nous amenant aux ultimes kilomètres. Heureusement, nous eûmes suffisamment de ressources pour les reprendre. L'arrivée se jouait sur une piste que je croyais cimentée et j'y rentrai en dernière position. Erreur, le revêtement était en cendrée... Il fallait impérativement lancer

le sprint en tête pour l'emporter. Une chance, mes compagnons d'échappée n'excellaient guère dans l'art du placement et ils me laissèrent prendre position devant eux. Facilement, je remportais donc ma dernière grande course sur le plan international.

L'année suivante, je termine encore 2ème des Quatre Jours de Dunkerque derrière GODEFROOT mais devant MAERTENS et MERCKX. Je pris ensuite part à mon dernier Tour de France. Jean STABLIINSKI qui succédait à André DESVAGES comme directeur sportif, ne jurait que par Lucien VAN IMPE. Cependant, le petit belge s'était cassé le poignet au Midi Libre et se trouvait incapable de soutenir la comparaison avec les autres leaders. L'équipe dut quand même lui sacrifier toutes ses forces, ce qui explique ma relative réserve".

Finalement, le plus liégeois des Anglais revint dans son pays d'adoption achever sa carrière. Ses ambitions ne se limitaient plus guère qu'aux kermesses, mais âgé de 34 ans, il aspirait à souffler quelque peu.

"STABLIINSKI m'avait promis qu'il me garderait dans son effectif une saison supplémentaire. Jusqu'au dernier moment, je crus donc que je résignerais, mais il renia sa parole.

Je trouvai refuge dans la petite équipe GERO qui démarrait dans le milieu. Avec un budget limité, elle cherchait des hommes nantis de quelques résultats et ne coûtant pas trop cher. Nous ne disputions, en majorité, que des épreuves de moindre importance, mais cela me convenait bien de terminer dans de telles conditions.

Début '76, les fabricants de glace JSBOERKE cherchaient un wallon susceptible de promouvoir leurs produits en Wallonie. Ils contactèrent d'abord Willy MONTY qui accepta puis se rétracta, ayant trouvé l'occasion d'assurer sa reconversion comme brasseur. Ils m'approchèrent alors.

Je ne cours que les kermesses. A 36 ans, je me voyais mal disputer les classiques. J'aurai dû trop puiser dans mes

réserves pour aider nos chefs de file. Je remportai ma dernière victoire à Niel, le 23 mai. HUYSMANS attaqua peu avant la dernière boucle du circuit. Je le rejoignis et nous nous apprêtions à disputer le sprint quand il fut victime d'une crevaillon. Bien malgré moi, c'est seul que je franchis la ligne. Fin de saison, les dirigeants me proposèrent une place de chauffeur-livreur, une fonction que j'ai assumée une décennie avant de devenir représentant".

Michel voulut alors conclure de la plus belle manière qu'il soit...

"J'aimerais rendre hommage à mon épouse Marina qui, durant toute ma longue carrière, n'a cessé de me soutenir, faisant preuve d'une remarquable compréhension.

Rudi CREETEN.

Vu l'abondance archivée, le palmarès complet de WRIGHT (7 pages!) sera publié dans le numéro 33 de C.D.P.

PETIT CONCOURS

Monsieur LADEVE propose une nouvelle série de 6 questions. Chaque lauréat recevra un livre "LE CYCLISME DANS LES COTES D'ARMOR A LA FIN DU SIECLE DERNIER"

IERE QUESTION

Ce coureur cycliste qui est monté sur le podium du T.D.F. est aujourd'hui maire d'une grande ville française. De qui s'agit-il? Réponse pour le 30 septembre 1992 au plus tard.

AVIS

Le prix de l'abonnement à C.D.P. est de:

- Abonnés résidant en Belgique: 800 FB
- Abonnés résidant en France: 150 FF
- Abonnés résidant en d'autres pays: 900 FB.

Prrière aux abonnés Français de verser 150 FF et non 800 FB. Merci!

Le service ABONNEMENTS.



Critérium des Gentlemen à Aulnay-Sous-Bois en 1973.

LE MUSEE DU CYCLE:

UNE EXTRAORDINAIRE RETROSPECTIVE DE L'HISTOIRE DU VELO



Du "grand-bi" à la roue lenticulaire, l'histoire de la bicyclette constitue une véritable aventure où l'esprit inventif de l'homme s'est sans cesse surpassé pour atteindre un degré d'efficacité extraordinaire. Dans le même temps, le monde du cyclisme s'est transformé en une épopée avec ses héros, ses drames et ses exploits qui ont marqué nos populations depuis des générations.

C'est à reconstituer les étapes de cette aventure technique et humaine que s'est appliqué depuis de longues années Philippe TIBESAR de Weyler. Une grande aventure elle aussi qui trouve son aboutissement, aujourd'hui, dans l'édification du **MUSEE DU CYCLE**.

Philippe TIBESAR est ce que l'on peut appeler un passionné de la "petite reine". Tout jeune déjà, il refusait le bus, préférant enfourcher son vélo, par n'im-

porte quel temps, pour se rendre à l'école. Coureur amateur, il sillonna les routes de Belgique, Luxembourg et de France pour glaner les bouquets d'une discipline dont tout connaisseur sait les terribles exigences.

Après avoir quitté la course cycliste, il fonda en 1976 le **CYCLO CLUB DE WEYLER** dont il est toujours le Président et très dynamique animateur. Pendant ses heures de loisir, sa passion ne le quitte jamais: il fouille greniers, brocantes et marchés aux puces pour récolter tout ce qui lui rappelle le monde du cycle. Il démonte, astique, répare, assemble et au fil des jours accumule une collection impressionnante qui remplit bientôt ses caves et ses greniers. Des organisateurs de manifesta-

tions le contactent pour exposer ses vélos; son matériel est sollicité pour le tournage de films d'époque.

Puis, il y a deux ans, sortant truelle et fil à plomb, il construit son musée entièrement de ses mains, secondé épisodiquement par des amis.

INAUGURATION

C'est ce musée qui vient d'être inauguré le jeudi 23 avril en grandes pompes... et dans la sympathique simplicité qui sied si bien à celui qui l'a réalisé et au village qui l'abrite. Au premier rang des invités, outre les autorités communales, nous retrouvons évidemment une impressionnante

brochette de passionnés et de vedettes du vélo: Claudy CRIQUELION, Charly GAUL, Bim DIEDERICH, Marcel ERNZER, Jean-Pierre SCHMITZ, Josy KRAUSS, Mathias CLEMENS, Willy KEMP, Eddy SCHUTZ, Lull GILLEN, Aldo BOLZAN, Lucien DIDIER, Gilbert LETECHEUR, Mrs TRINE et LENOIR, et nous en oublions.

Un seul discours au programme des festivités, celui de Philippe TIBESAR adressant les mots de bienvenue à cette digne assemblée, présentant le musée dans ses grandes lignes avant de convier chacun à partager le vin d'honneur consacrant l'ouverture officielle du **MUSEE DU CYCLE**, un musée passion, une découverte rare, déjà à l'étroit en ses murs!

LE MUSEE DU CYCLE DE WEYLER

L'A.S.B.L. VELO PASSION qui gère le Musée du Cycle est présidée par Philippe TIBESAR.





De g. à dr.: BOLZAN, SCHMITZ, CRIQUIELION, GAUL et ERNZER.

Sur 140 m² d'exposition, le Musée du Cycle présente avec plus de 60 machines, une rétrospective intéressante de l'histoire du vélo, depuis la draisienne de 1818 jusqu'au vélo de CRIQUIELION utilisé en 1991 lors de la Flèche Wallonne et de Liège-Bastogne-Liège.

Le décor de l'exposition est abondamment décoré d'affiches, documents écrits, plaques, maillots et autres accessoires liés à l'aventure cycliste.

Des mannequins en habits d'époque rendent encore plus vivante la reconstitution.

Visites sur demande à :

VELO-PASSION

Musée du Cycle

44, rue de Stehnen,
6700 WEYLER-ARLON.

TF.: 063/21.72.03.

Toute l'évolution de la bicyclette depuis la Draisienne (1819) jusqu'au vélo de Claudy CRIQUIELION (1991).

Situation de Wevler.

- Sortie 32 autoroute E 411 Bruxelles - Luxembourg.
- 2 kilomètres d'Arlon.
- 25 kilomètres de Luxembourg ville.
- 15 kilomètres de la France.
- 7 kilomètres de Luxembourg.

L'A.S.B.L. VELO PASSION exploite le Musée du Cycle. Quelques 60 pièces retracent la fabuleuse histoire de la bicyclette. La Draisienne (1819), le Michaux (1860), le Grand Bi (1870), le vélo à cadre en croix, les vélos à système (la Lévo-cyclette, le vélo à cardan, la Rétrodirecte...), la Pliante Gérard, beaucoup de vélos de course (type Charles Terront, vainqueur de Paris-Brest-Paris en 1891, type Nicolas Frantz, vainqueur du Tour de France en 27 et 28).

Le vélo de Claudy CRIQUIELION 21ème de Liège-Bastogne-Liège en 1991. Des vélos de transport (boulangier, triporteur, etc...), des vélos d'enfants, des tandems, des tricycles, etc...

Une collection de plaques "Taxe", des écussons de marques de vélos, des lampes à bougies, à carbure, à pétrole, à huile, électriques, etc..., des trophées, des maillots d'anciens champions, des affiches, des diplômes, etc...

Pour les nostalgiques du temps passé, une série de tableaux datant du début du siècle, représentant les quatre saisons, les travaux à la campagne, les travaux à la ferme, etc...

POUR LES VISITES

Uniquement sur demande en téléphonant au 063/21.72.03. après 17 heures.

PRIX DES ENTREES

ADULTES: 60 FB

ETUDIANTS: 30 FB

GROUPES: 30 FB (minimum 20 personnes).

CONCOURS 1992

QUESTION N°7 - Paris-Tours

- A) Sélectionnez 8 coureurs pour le classement de la course.
- B) - En quelle année Emile IDEE a-t-il terminé 4ème de Paris-Tours?
- Qui a terminé 13ème de Paris-Tours en 1960?

QUESTION N°8 - Tour de Lombardie

- A) Sélectionnez 8 coureurs pour le classement de la course.
- B) - En quelle année, l'Anglais JONES a-t-il terminé 11ème du Tour de Lombardie?
- Quelle marque équipait le Belge BAUDECHON en 1960?

Les résultats dans CDP N° 33.

Réponses à envoyer au plus tard (cachet de la poste faisant foi) la veille du départ de chacune des épreuves à :

Robert JACOB

2, rue des Côtes

78600 MAISONS LAFFITTE (F)

TF.: 13.96.28.540.

LIVRES-SERVICE

Notre ami Christian RABUT s'est investi d'une mission. Profondément attaché à ses racines, généreusement esclave de sa passion sportive, il nous concoctait une **HISTOIRE DU CYCLISME EN LORRAINE** qui allait marquer les esprits.

Pour l'avoir parfois assisté dans sa tâche, nous pouvons témoigner que Christian n'a ménagé ni sa peine, ni son temps et encore moins son argent. Traquant les "Anciens" jusque dans leur retraite, les étonnant qu'on put encore se rappeler leur gloire lointaine, il avait accumulé une montagne de documents photographiques ou écrits, un océan de souvenirs ou d'anecdotes qu'il s'appropriait à mettre sous presse... d'auteur! Nous salivons déjà car, collaborateur apprécié de revues rétro telles que la nôtre, il tordait le cou à une vieille légende qui veut qu'un coureur pratiquant - il fut un bon 2ème catégorie- ne connaisse rien au passé de son sport.

Lui, peut en parler sans retenue: il connaît tout de son histoire et sa mémoire rarement prise en défaut lui sert parfois de passeport auprès de quelques ex-champions méfiants ou réticents.

Le livre ne verra probablement jamais le jour: Des cambrioleurs indélicats ont emporté sa machine de traitement de texte et toutes ses disquettes. Une visite de quelques minutes qui ruine dix ans d'un patient travail! Aujourd'hui, Christian est anéanti -on le serait à moins- et ne conserve qu'un mince espoir: que ces nocturnes visiteurs, un peu férus de cyclisme, lisent, par le plus divin des hasards, ces quelques lignes et, pris de remords, restituent par le biais de leur choix, un trésor sans valeur pour le commun des mortels mais inestimable pour son légitime propriétaire. Si la foi soulève des montagnes, il est des désespoirs qui creusent aussi sûrement des tombes!

On tremble rétrospectivement à l'idée que pareille mésaventure eut pu nous priver à jamais du récit de la mémoire vivante du sport, celle d'un jeune homme de 87 ans qui fut le témoin privilégié de ce presque-siècle d'aventure humaine. Car

Jacques GODDET, entré en journalisme comme on entre en religion, a vu, entendu, ressenti et, pour tout dire, vécu l'ensemble des grands événements sportifs qui ont illuminé la planète pendant huit décennies. Sa force? Un enthousiasme intolérable de gamin jamais blasé, une faculté de s'étonner, de s'enflammer face aux prouesses du corps et de l'esprit, un pouvoir d'imagination créative né de ses propres fantasmes. Notre chance? Qu'il se soit finalement résolu à offrir en pâture au grand public son talent de narrateur, ses dons d'observation et d'analyse. Ainsi put naître **L'EQUIPEE BELLE**, magistral pavé de quelques 525 pages, publié par Robert Laffont/Stock (145 FF).

Surmontant ses propres réticences, GODDET a accepté d'ouvrir le grand livre de ses souvenirs. Conjuguant rigueur et précision, il remplit sa mission d'information avec la fierté qui a toujours été la griffe de son existence. Témoin volontaire des exploits dont peut s'enorgueillir l'espèce humaine toute entière, il relate, commente, analyse avec verve les événements et les hommes. Des Jeux Olympiques au Tour de France, de la Coupe du Monde de Football à celles des clubs européens, de Roland-Garros aux Cinq Nations, Jacques GODDET lègue ainsi à ses lecteurs ce qu'il a lui-même reçu en héritage et nul n'ignore plus rien de la vie trépidante d'un quotidien sportif et de ses serveurs, des heures douloureuses de l'Occupation jusqu'à ce troisième millénaire que le journaliste s'approprie à célébrer dans la plus parfaite sérénité. Si certaines pages ont déjà soulevé bien des controverses - l'affaire DELGADO en 88, NDLR - on n'en recommandera pas moins chaudement ce recueil dont la philosophie est toute entière contenue dans le titre de l'un de ses chapitres: "La passion ne prend pas de retraite".

On souhaite bien sûr la même longévité journalistique à Jean-Paul OLLIVIER afin que fleurissent longtemps encore ces biographies cyclistes qui nous ressuscitent certaines idoles disparues ou nous réapprennent à connaître ces champions d'autres époques. Après avoir

rendu l'hommage que méritaient les carrières de monstres sacrés tels COPPI, ANQUETIL, BOBET, BARTALI ou KOBLET, toutes publiées chez Pac, Polo La Science est allé retrouver Dédé de Dax, André DARRIGADE, pour une biographie toute de tendresse et d'amitié. Au fil des 223 pages abondamment illustrées, **DARRIGADE, LE LEVRIER DES LANDES**, replace cette incomparable pointe de vitesse qu'il livrait sans retenue et qui lui valut une popularité difficilement imaginable par les sprinters frileux d'aujourd'hui. Jean BOBET -qui d'autre pouvait le faire- signe la préface de ce bijou paru aux Editions du Sud-Ouest, (89 FF), dont on regrettera seulement la diffusion trop régionale.

Le Dacquois à qui le maillot jaune collait comme une seconde peau, ne fut-il pas Champion de France... et du Monde? Si comme il se murmure, Jean-Paul OLLIVIER s'attache demain à l'Alsace, et à son clown génial, Roger HASENFORDER, on ose croire que toute l'Europe vélocipédique pourra en apprécier le travail. Par ailleurs, Jean-Paul, décidément intarissable, s'aventure sur **LA VERIDIQUE HISTOIRE**, aux Editions de l'Aurore, 8, Place Grenette 3840 GRENOBLE.

Fausto COPPI, puis Roger RIVIERE, **LA TRAGEDIE DU PARJURE**, inaugureront cette collection qui nous vaut aujourd'hui la réédition du livre consacré à BARTALI en 1983, chez Pac. GINO LE PIEUX devient alors **LE LION DE TOSCANE** (240 p.-98FF) et si le texte est rigoureusement le même, la densité de l'illustration ajoute à l'épopée romancée de ce mythe vivant que le Général ANTONELLI, un jour, protégea d'un vibrant: "Ny touchez pas, c'est un dieu!".

Pour les frimas d'avril, sur des chemins d'un autre âge, **LES CHEVALIERS DE L'INUTILE** font chaque année des milliers de prosélytes. C'est peut-être la vocation première de Paris-Roubaix, n'en déplaise à Bernard HINAULT! Pascal SERGENT l'a bien compris, qui nous régala d'une **Histoire de**

la Reine des Classiques en deux volumes toujours disponibles au Siège du Vélo Club de Roubaix. Il avait mené croisade, souvenez-vous , contre la trahison des organisateurs qui crurent bon de déplacer l'arrivée devant le siège d'un grand nom de la vente par correspondance. Conscient du sacrilège, les "Marchands du Temple" firent machine arrière et les arrivées roubaisiennes sont jugées à nouveau sur le célèbre ciment du Parc des Sports. Et là, aux portes du vélodrome, nous attendait Pascal SERGENT. Il lui semblait qu'il manquait un bouton de guêtre à son irréprochable **CHRONIQUE D'UNE LEGENDE** et qu'il pouvait aller plus loin encore dans sa passion.

Il se replongea alors dans la lecture de journaux anciens et dans l'attente probable de ses propres découvertes, évoque en 128 pages **LES HEURES CHAUDS DU VELODROME ROUBAISIE**. "Des vélodromes" aurait-il pu écrire, tant la concurrence était vive alors dans ce nord populaire où le cyclisme avait établi ses quartiers d'enthousiasme aussi sûrement que dans la Capitale et où chaque dimanche de fête coïncidait avec une manifestation vélocipédique.

Par la magie d'une illustration superbe, ces réunions mythiques qui enflammèrent les "populaires" de la Belle Epoque, revivent presque intégralement sous nos yeux incrédules, lesquels découvrent des idoles d'une ère prodigieuse. Major TAYLOR ou Emile FRIOL, Edmond JACQUELIN ou Paul BOURILLON, Thormwald ELLEGAARD ou Gabriel POULAIN, Ludovic MORIN ou Georges BANKER, Constant HURET ou VAN DER STUYFT, une seule de ces vedettes remplirait aujourd'hui n'importe quels gradins!

Avec ce livre, disponible au V.C. de Roubaix, 73, avenue du Parc des Sports 59100 Roubaix ou chez l'auteur, 66, rue Achille Testelin 59200 Tourcoing, (10 FF port compris), le fana savoure totalement l'héritage laissé par la Pascale. Du 9 juin 1985, jour de l'inauguration du premier vélodrome à la désastreuse déflagration mondiale de 1914, aucune manifestation cycliste s'y étant déroulée, aucune classique s'y achevant, n'est laissée dans l'ombre par le plus grand bonheur des archivistes de tous crins.

Par ailleurs, jeunes et anciens sauront gré à l'auteur d'avoir aussi rassemblé en une brochure de 36 pages les noms des 2.334 compagnons de Paris-Roubaix ayant rallié la Cité des Filatures de 1896 à 1991 inclus. Un trésor de chiffres et de statistiques où on lira avec amusement ce pronostic d'un spécialiste analysant l'âge des vainqueurs: "Tous les espoirs semblent donc encore permis à Gilbert DUCLOS-LASALLE qui ne fêtera ses 38 ans qu'en 1992!" C'est comme on vous le dit!

Le sport cycliste regorge d'anecdotes curieuses, parfois croustillantes et les échos s'en régèrent. Le lecteur également qui fit bon accueil aux **"HISTOIRES DE CYCLISME"** de Jacques AUGENDRE et Robert CHAPATTE (Calman-Lévy 1966), ou aux **"DOSSIERS SECRETS DU CYCLISME"** de Jean-Paul OLLIVIER et Jean-Michel LEULLIOT (Pygmalion 1975). Le regrettable Abel MICHEA nous légua pour sa part ses **"HISTOIRE DROLES ET DROLES D'HISTOIRES DU TOUR DE FRANCE"** illustrées par Pellos (Edition 2000-1970) et ces livres rappelant que l'humour reste le sel de la vie sont autant de bouffées d'oxygène dans nos bibliothèques parfois austères.

Jean-Guy MODIN s'en est souvenu au moment d'écrire **"VELO DRÔLE"**, un recueil savoureux de 136 pages abondamment illustrées. Déjà auteur d'un ouvrage aujourd'hui introuvable: **"DANS LA ROUE DE ROBIC"** (Océan-Diffusion- 1962), il évoque avec tendresse la petite histoire du vélo, où l'insolite et le cocasse côtoient l'aventure humaine. L'amitié transpire à chaque chapitre et la préface posthume de Jean ROBIC ajoute à l'émotion. Disponible aux Editions de Blayac 47500 Fumel (120 FF et 20 FF de port).

Ecrire un véritable bijou et le distiller à 999 exemplaires seulement, c'est le crime qu'a délibérément commis Olivier DAZAT avec **"PANACHE"**, publié aux Editions Le Dilettante, 11, rue Barrault 75013 Paris (79 FF).

Ce petit livret de 112 pages format réduit n'est pas une compilation de chiffres ou de palmarès, ni le récit épique de quelque exploit de légende, mais une ode enthousiaste à la compétition cycliste à

ses dieux. Une déclaration d'amour enflammée où chaque mot résonne comme une dévotion, où chaque phrase est un acte adorable, chaque chapitre, une offrande. Emporté par la pureté d'un style flamboyant, le lecteur se laisserait facilement prendre dans les mailles de cette secte peu secrète, mais si le cyclisme est effectivement religion, c'est parce qu'en permanence, l'essence humaine tuitoe le divin.

Après **"SEIGNEURS ET FORCATS DU VELO"** (Calman-Lévy 1987), un second chef-d'oeuvre réellement "Panache" !

Comme l'irremplaçable Blondin le fit dans **"LE TOUR DE FRANCE EN QUATRE ET VINGT JOURS"** chez Denoël (La Table Ronde 1984) ou dans **"L'IRONIE DU SPORT"** chez Bourin (1988), Jacques Perret nous régale de quelques morceaux précieusement choisis dans **"ARTICLES DE SPORT"** chez Julliard (130 FF), recueil de chroniques parues dans l'Equipe entre 1952 et 1960. Quand Sport et Littérature font aussi bon ménage, le cyclisme se pare d'atours nouveaux, propres à séduire d'autres aficionados que les simples nostalgiques.

La Belgique cycliste, orpheline de son champion wallon, n'en finit plus de pleurer la retraite de son Claudy CRIQUELION. Sans espoir de retour de son enfant prodige, elle se rabatta sur ses biographies. Après **"UN ARC-EN-CIEL EN WALLONIE"** de Christian De Bast chez Gamma Sport (1985), Eric De Falleur raconte **"CRIQUE LE LION"** aux Editions Média Club, 95, Boulevard Jacquemain, 1000 Bruxelles.

Traduit du texte néerlandais: **"OP DE HELLING, HERINNERING VAN CRIQUELION"** et achevé le 30 mai 1990, le livre s'assura la plus belle promotion qui soit. Un mois plus tard, en effet, Claudy s'habilla de tricolore sur le circuit des Championnats de Belgique à Soumagne.

Si ses serveurs montrent aujourd'hui moins de zèle, le cyclisme belge n'en continue pas moins de vénérer ses monuments. Le Tour des Flandres reste ainsi pour tout Flahute un véritable Championnat du Monde de printemps et l'on comprend que la victoire d'un Wallon -Claudy précisément- ou ce petit

Français sorti DURAND, soit ressentie comme un camouflet. Ces quelques -rassacrilèges s'inscrivent en lettres d'or dans la légende du "RONDE VAN VLAANDEREN" écrite en flamand, par Rik Van Wallegheem pour le compte de Pinguin Productions, Derbystraat, 87 9051, gent et éditée par Het Nieuwblad (1.450 FB).

Un luxueux album de 235 pages merveilleusement illustrées, où défilent les stars d'un pays probablement mortifié de ne pouvoir assumer son glorieux passé. Qu'on se rassure pourtant: revivants les exploits des DEMAN, GYSSELS, REBRY, BUYSSSE, VAN STEENBERGEN, SCHOTTE, VAN LOOY ou DE BRUYNE, saluant le doublé d'un Eddy MERCKX, le triplé d'un LEMAN, on se dit avec délectation que pareil aux grandes équipes qui renaissent de leurs cendres, le cyclisme belge ne mourra jamais !

Jean-Pierre MARCUOLA.

ECHOS - ECHOS - ECHOS

La plus grande fresque de caricatures sur le cyclisme est exposée actuellement, et jusqu'au 23 août, au Centre Culturel de Saint Juste Le Martel, dans le Limousin (87590) dans le cadre de l'exposition "Maillots jaunes et Crayons noirs". Elle est l'oeuvre du caricaturiste LEM.

Cent ans de cyclisme où toutes les grandes vedettes "y passent", de THYS aux PELISSIER, des MAES à Eddy MERCKX en passant par COPPI, BARTALI, ANQUETIL, VAN LOOY, HINAULT, FIGNON, LEMOND et autres INDURAIN et BUGNO.

Pas moins de deux cents caricatures garnissent cette oeuvre de près de quatre mètres de longueur. Le "Grand" Pellos, Dero, Siro et de nombreux autres artistes participent à cette manifestation qui prendra, courant octobre (du 9 au 18) le chemin de St Esteve, dans le Roussillon, pour le festival international de la caricature.

Deux grandes dates à ne pas manquer.

DOSSIERS CLASSIQUES

1935

D'après la Gazzetta dello Sport du lundi 18 mars 1935, le classement est le suivant à partir du 14ème concurrent.

14. MONTESI FAUSTO à	8'51"
15. GOTTI GIOVANNI	
16. SCAZZOLA Aurelio	11'20"
17. BERGAMASHI Vasco	
18. SCORTICATI Renato	
19. ALTENBURGER Karl (D)	13'31"
20. ROSSI Romeo	
21. CECCHI Enzo	
22. PUPPO Enrico	13'32"
23. CASTIGLIONI R.	13'36"
24. FONTANA B.	17'46"
25. GUARDUCCI V.	
26. LOUYET Léon (B)	20'51"
27. ANDRETTA.	
28. BISIO L.	
29. TEANI Orlando	
30. ROVIDA D.	
31. ZANZI Augusto	
32. INTROZZI Augusto	24'34"
33. DEL GALLO	28'21"
34. DRAGOMANNI	30'51"
35. ROSSI G. (F)	33'01"
36. BALLI Ruggero	
37. MOSER E.	
38. BENENTE M.	
39. GHIGLIETTI	37'31"
40. ROSSI Giulio	44'21"
41. BOVET Enrico	
42. TERRAGNIE	
43. STRETTI E.	46'41"
44. OLMO Silvio	55'21"
45. ASTOLFI F.	1H05'26"
46. ORIA Carlo	1H33'21"
47. DALL'ARGINE	
48. OBERTI L.	1H49'21"
49. CANCEIANI M.	
Par ailleurs, le 11ème: DELLA LATTA est 5'51", 12ème BUTAFFOCCHI 8'51", 13ème WECK m.t.	

1936

31. TEANI Orlando	18'
32. PASTORELLI P.	
33. PEREGO A.	19'30"
34. DOLFI A.	21'30"
35. ROSSI Giulio	23'18"
36. TADDEO F.	28'
37. ROSSI G. (F)	36'
38. BENENTE M.	36'30"
39. SIMONI M.	
40. ALBANI F.	37'
41. MORETTI C.	
42. PAGLIO E.	
43. 44 et 45: non communiqués.	
46. ASTRUA B.	42'
47. VICINI Mario	
48. STRETTI E.	43'
49. SBERSI C.	
50. CASTIGLIONE R.	45'
51. ESPOSITO Flavio	52'
52. SOSSI E.	
53. CAVALLO G.	
54. RAFAETA R.	1H22'
55. BAI G.	
56. RACCLA A.	1H23'
57. PIERALISI S.	1H24'

58. BRONZETTI S.

59. ZANZI F.

Le 30ème DELLA LATTA est à 18'. Les classés 43e, 44e, 45 ne m'ont pas été communiqués. Classement de la GDS du lundi 23 mars 1936.

1937

31. GENERATI Walter	16'30"
32. WEBER Gottlieb(CH)	18'25"
33. MANCINI Ivo	18'30"
34. ALTENBURGER Karl(D)	
35. BERGAMASHI Vasco	
36EA. AGNESINA Piero	
BERTONI Remo	
BRAMBILLA Mario	
BRIA Ernani	
COMO Augusto	
DELOOR Alphonse (B)	
FERLINI Onelio	
GULLI Francesco	
INTROZZI Augusto	
MONTESI Faustino	
ORIA Carlo	
PEREGO Ambrogio	
PIUBELLINI Isidoro	
SAVELLI Giuseppe	
SESSA Giacinto	
SIMONINI Settimo	
WRZECIONO Hans (D)	
53. RUBIANI Paolo	23'30"
54. RIGAMONTI Ercole	24'00"
55. WUDERNITZ Giuglielmo (Aut)	
56. BERTOLA Antonio	26'30"
57. ESPOSITO Flavio	38'30"
58. CROESI Emilio	
59. GIANDONATO Lucio	40'00"
60. BARDELLI Giacomo	43'00"
61. ARCANGELI Ascanio	
62. HARTL Richard (A)	44'10"
63. MENEGOTTI Antonio	47'00"
64. RACCA Antonio	1H05'30"
65. STEIMANN Guido (CH)	
66. MASCHERPA Carlo	1H08'00"
67. DALL'ARGINE Giuseppe	1H23'10"
68. MELANDRI Mario	
Classement de la GDS du 20/21 mars. A noter que dans les 9ea il faut mettre BAVUTTI Elio au lieu de BARETTI et que le prénom de CINELLI n'est pas ici Cino, mais Giotto.	
A remarquer encore que dans son classement d'origine, la GDS reprend RUBIANI 55ème et MELANDRI 70ème. Il aurait dès lors manqué deux coureurs dans les 36ea, mais comme il n'y eut que 68 classés, il est à supposer qu'il doit s'agir d'une erreur de transcription.	

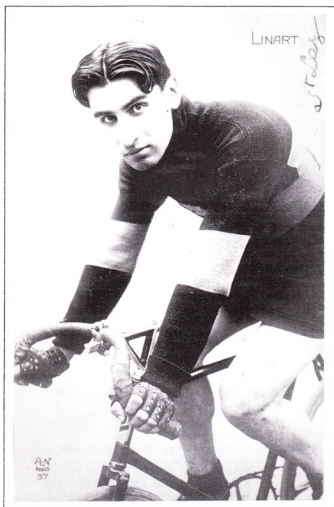
1939

28. ALBANI Francesco	
29. SUCCI Luciano	
30. CIMATTI Mario(Gazetta de Ligurie)	
Merci à Mr. MOUNIER pour les compléments 1935/36/37, Mr. SALMON pour 1937 et Mr. CAMPO pour 1939.	

Michel DARGENTON.

VICTOR LINART "LE SIOUX"

UN STAYER EXCEPTIONNEL D'UNE FABULEUSE EPOQUE A JAMAIS DISPARUE ... !



Lorsque dans les années 60/70, on se trouvait assis face à Victor LINART, normand d'adoption, et Président d'honneur du "Stade Vernolien" ainsi que Président de la section cycliste du même club, on restait stupéfait. Personne ne voulait croire que la petite phrase tapée à la machine sur sa carte de visite "né le 26 mai 1889" était la vérité vraie. Et pourtant...

Aidé, c'est vrai, par une exceptionnelle santé de fer, Victor LINART réussissait avec panache dans l'art si difficile de bien vieillir.

Ce n'est pas une opération à la portée de tous et en général, les anciens sportifs ont plus d'outils que les autres en ce domaine. Ce n'est pas ce cher Raymond

POULIDOR qui viendra nous porter la contradiction...(sic)

Tous les passionnés de cyclisme connaissent -ou ont entendu parler- de la célèbre entrevue du grand stayer avec le chanteur-animateur de radio, le marseillais DARCELYS. Celui-ci ayant retrouvé LINART au vélodrome d'hiver parisien, plus de 20 ans après sa retraite sportive, et s'étonnant de sa verdeur et de son punch, lui posa cette question: "Au fait quel âge as-tu Victor?". "66 berges" répondit l'autre. "Je ne te crois pas", tu es un coquin de menteur!". "Tu as tort, voici ma carte d'identité" surenchérit Victor. DARCELYS après avoir lu le 26 mai 1889 s'écria: "Mais tu as un secret ma parole...".

Et LINART de sourire en lançant ces vers de sa production: "Pour faire un beau vieillard, imitez LINART, buvez du Ricard!".

DARCELYS ayant conté cette rencontre sur les ondes de Radio-Luxembourg, quelle ne fut pas la surprise du Belgo-normand lorsqu'il vit arriver chez lui quelques jours plus tard à Verneuil sur Avre ... une caisse de 50 bouteilles du célèbre apéritif anisé!

Il faut avouer que le côté bon vivant de Victor avait, et de longue date, fait le tour de la terre et des vélodromes. Il ne s'en cachait d'ailleurs pas. Ne m'a-t-il pas écrit un jour: "Je suis un bon vivant, et je ne compte jamais changer. Se priver de nectars de classe est un crime!".

Souvent, il ajoutait en P.S. à la fin de ses interminables lettres: "Si vous passez à Verneuil, ne manquez pas de vous arrêter, il y a un fameux ravitaillement au contrôle ... et pas de la petite bière".

La bière, parlons-en! A l'époque où il régnait sur les vélodromes, sa passion pour cette boisson et pour les ... cigares, faisait le bonheur des chasseurs d'échos. "L'étonnant et prestigieux LINART ne peut absolument pas passer pour un homme réputé pour sa sobriété, écrivait un confrère dans les années trente, avant de poursuivre: "Cela ne l'empêche pas de durer avec éclat à 45 ans!".

C'est vrai, on admirait immédiatement cet homme lorsqu'on l'observait en l'écouter, parlant avec passion et compétence de son cher cyclisme. Il y avait dans son regard, dans ses traits, dans tout son visage, une force rayonnante et impressionnante qui se dégageait. Un quelque chose de noble, de race qui vous imposait le respect et l'admiration.





Non seulement parce que la carrière de ce champion et les temps réalisés en compétition, jamais dépassés, sortaient de l'ordinaire mais, également, par tout ce que ce seigneur de la piste avait ensuite et encore donné. Avec fougue et générosité...

Le "SIOUX" avait un parfum grande vedette de l'écran ! Un rien de Jean Gabin et de Charles Vanel. Vous voyez ce que je veux dire.

Du solide. Du prestige quoi !

Racontons d'emblée l'origine de son superbe surnom qui a fait, en son temps, le tour de tant de vélodromes du monde.

"LE SIOUX", cela cadrerait étrangement bien avec le personnage. Ce surnom lui fut donné en 1914 à Anvers par le célèbre Marcel BERTHET, l'homme qui livra un fantastique bras de fer avec Oscar EGG pour la conquête et la Re... conquête du record de l'heure. BERTHET s'était pris d'amitié pour ce jeune belge fougueux et courageux. Ce jour-là à Anvers, LINART avait tout simplement réalisé 89km600 dans une course d'une heure. Après le tour d'honneur, BERTHET s'était écrié en félicitant son jeune ami : "Sais-tu avec ta chevelure noire, ton teint bronzé, ton regard perçant, tu as vraiment tout d'un sioux".

Victor LINART à 20 ans était un magnifique athlète. Sa classe, son charme, son prestige impressionnaient. Il faisait partie de ce clan des grandes vedettes difficiles à tutoyer. A moins d'être vraiment de la même génération...

Victor LINART avait vu le jour à Floreffe, bourg situé à l'ouest de Namur. Le six décembre 1893 pour la Saint Nicolas, il recevait en cadeau et pour ses quatre ans, un petit tricycle à pneus pleins. La voie était ouverte. Ses parents aimaient le cyclisme naissant. Le premier et véritable vélo, ils le lui offrirent en 1901.

Il fut champion du monde de demi-fond en 1921 à Copenhague, en 1924 à Paris, en 1926 à Milan et en 1927 à Eberfeld. Second en 1920 et 1929, et troisième en 1928 et 1931. Troisième encore en 1933. Son meilleur temps fut réalisé en 1923 : 1 heure 12'49"8" ce qui constitue peut être toujours le record belge sur 100 kilomètres.



LINART, à douze ans est déjà courageux et audacieux. Il prend à l'occasion le sillage des pelotons de coureurs à moustache passant devant chez lui. Il fera ses débuts en compétition en 1903 le jour de la kermesse de Floreffe. Il va gagner détaché en laissant tous ses adversaires loin derrière et même des débutants de 25 ans ! Et lui n'en a que 14 !

Et puisque nous parlons des temps réalisés, rappelons la performance du "Sioux" en 1927 : 1 heure 8'43", temps qui constitue le record "Arc-en-ciel". Seul Guillermo TIMONER, le racé Champion Espagnol (Six titres Mondiaux, SVP) approcha le temps de LINART réalisant 1 heure 12'59" en 1960 à Karl-Marx Stadt suivi par Léo PROOST, 1 heure 13'42" à Rome en 1968.

Cela permet quand même de situer LINART dans le concert du demi-fond.

Mais il y a meilleur encore! LINART triompha dans le grand prix de Dresde 1913 en couvrant les 100 kilomètres en 1 heure 06'50", et, mieux encore sur la même piste allemande en 1912: les 100 kilomètres en 1 heure 05'41". (Voir photos légendées de la main même du "Sioux").

C'est dire que ce formidable coureur roulait à près de 90 km/h. De nos jours, les titres se jouent sur une course d'une heure.

bas de chaque lettre ou de chaque cliché offert, toute la crème de son immense palmarès. Ce n'était pas vaniteux, l'homme entendait par là signaler toujours avec un soupçon de malice: sur le sujet de la piste et du derrière moto, je peux prétendre connaître un bon rayon...

C'est Jean ROBIC qui m'a présenté Victor LINART en fin décembre 1962. Il existait entre ces champions si populaires une très sincère amitié. Ce bon "BIQUET", un an après sa retraite sportive (31 décembre 1961), avait été invité sur les lieux mêmes de son avant dernier cyclo-cross (il eut le culot fou de reprendre une licence pour un terrible cyclo-cross à Chanteloup les Vignes en 1968 !) dans le charmant petit bourg de Damblainville Falaise en Normandie.

ROBIC devait inaugurer le circuit qui allait porter son nom. Jean m'avait demandé de le suivre pour ce baptême et pour une réception-signature du livre que je venais de consacrer à sa carrière.

qu'à quatorze heures à Damblainville, ROBIC m'avait proposé un arrêt à Verneuil sur Avre.

Et c'est ainsi que je me suis trouvé devant un homme qui m'a immédiatement étonné. J'avais certes beaucoup entendu parler de LINART. Je connaissais son palmarès, ses exploits et quelques histoires savoureuses le concernant. Son "Arc-en-Ciel" de Milan, par exemple.

Dans sa belle villa baptisée (si ma mémoire est bonne, "Le Paradis") nous avons passé deux heures à évoquer bien des souvenirs et des exploits, tout en buvant un ou deux pastis, la boisson favorite du "Sioux". J'étais surtout un auditeur attentif. LINART et ROBIC occupaient l'avant-scène. C'était normal. Moments qu'on n'oublie pas. Et j'ai vu que LINART était autant "au parfum" dans le domaine du cyclo-cross qu'au rayon de la piste qui fut -comme il l'écrivait pratiquement dans chaque lettre- "SON ROYAUME". Victor LINART avait alors 73 ans. Il était encore à l'époque maître de piste pour les épreuves "Arc-en-Ciel" de demi-fond. Jean ROBIC avait dans les années 1955 tapé dans l'oeil de LINART. "Biquet" savait faire du spectacle au bon vieux "Vél'd'Hiv" parisien. Et notre hôte de lui dire: "Tu as commencé trop tard derrière moto."



Contrôlez les distances effectuées: 70, 75 kilomètres. Alors ??

Cela permet d'avoir tout de même de l'admiration pour le personnage ! Cela explique également l'énorme engouement pour cette spécialité durant la première moitié de ce siècle. Car le spectacle a perdu de son "tonus", de son punch, les motos avaient alors une autre gueule, une autre poésie ! Ceci explique encore la raison des cachets empochés voici 70 ans (et avant !) par ces princes de la piste.

Ceci explique, enfin, ce côté gamin et taquin qu'avait "l'ami Totor" pour écrire au

Et nous étions partis en ce dernier dimanche de 1962 dans la superbe Jaguar de l'ami Jean. Un bolide que ROBIC avait avec un soin raffiné, entièrement refait à l'intérieur, utilisant avec art des bois précieux pour le tableau de bord.

Comme nous n'étions attendus



Tu aurais pu être un autre GRASSIN...". Bel éloge !...

J'écoutais et je regardais LINART. Il m'étonnait. Vif, alerte, distingué, précis dans ses propos et non dépourvu d'un brin d'humour. Il nous avait montré son vélo qu'il utilisait chaque jour. Pour -comme il le soulignait- "suer et éliminer ses Ricards". Sa mémoire me surprenait. C'était un véritable dictionnaire en cyclisme. Au courant de tout; nous étions ROBIC et moi devant un Maître doublé d'un conteur plein de verve et d'une éternelle jeunesse.

J'ai retrouvé par la suite quelque fois le "Sioux" à Paris, puis au Championnat de France de cyclo-cross 1970, au Havre, où il était l'invité d'honneur de la F.F.C. et à des arrivées de la belle classique amateur Paris-Verneuil qu'organisait son club, et à partir de 1958, "L'A.C. Boulogne-Billancourt" cher au regretté Eugene GRIBEAUVAL. Chaque retrouvaille pesait bon poids...

Mais aujourd'hui, ce sont nos relations épistolaires qui ont pris le plus de valeur. Ce qui tendrait à prouver qu'une lettre sérieuse conserve plus d'intérêt et de force qu'un coup de téléphone vite oublié.

Entre le "Sioux" et moi, l'échange de correspondance a été très riche. J'en ai plus bénéficié que LINART. Je lui ai dit merci maintes fois. Tout avait commencé avec l'envoi de résultats de cyclo-cross pour "La France Cycliste", le journal fédéral dont je m'occupais. Chaque lundi de la saison hivernale, je recevais du "Sioux" les classements des épreuves du week-end où ses licenciés s'étaient alignés. Ainsi que quelques résultats d'autres courses normandes. Collaboration amicale-précieuse et il fallait faire vite, le journal étant bouclé le mercredi. Grâce à des amis comme LINART, le journal de la F.F.C. a pu donner chaque semaine une foule de résultats (record pour le cyclo-cross - 59 classements- et pour la route amateurs - 187 résultats d'épreuves-. Le jeudi suivant...).

Mais les lettres de Victor contenaient outre ces utiles classements, des feuillets remplis de souvenirs sur la merveilleuse époque de la piste vécue par LINART et son opinion sur bien des problèmes concernant le monde du vélo. Il n'est pas question ici de tout livrer.

Victor LINART avait une écriture superbe. Je l'ai souvent signalé. Il suffit de regarder les pavés de sa main illustrant en plus de ses photos, cet article.

Batailleur dans chaque lettre, il restait le "Sioux".

Il montait sur ses grands chevaux en analysant la décadence de la piste.

Lui qui avait connu en selle et en vedette des foules de 50.000 personnes et plus parfois, que dirait-il de savoir que certains "Six Jours" d'aujourd'hui ne voient passer aux caisses que dix huit mille spectateurs en Six soirsés ?

Je comprenais sa tristesse et ses colères. Lorsqu'un rapport "Toto" GERARDIN-Richard MARILLIER vint signaler qu'il subsistait 65 vélodromes en France, le sang du "Sioux" fit plusieurs tours et retours en arrière. Il m'écrivit dans une lettre datée du 6 janvier 1972 :

"Avant 1939, il y avait 153 vélodromes sous la bannière de l'U.V.F. (la F.F.C. de l'époque) en comptant bien sur ceux de Tunis, Bône, Alger et Casablanca. Plus que 65 en activité en 1971, quelle chute mon cher ! Cela prouve la lente décadence de la piste. Et sur ces 65 pistes, j'en connais où il pousse de la mousse sur le ciment et sur certaines, même les praticables occupent les virages en permanence, interdisant toute activité cycliste. Il paraît même que le vélodrome de Toulouse va être démolé à bref délai...

... Espérons que nous conserverons ces vélodromes en poussant à la renaissance des réunions avec vedettes. Pas de vedettes, aucun spectacle valable possible, je le redis sans cesse. Il faut également multiplier les réunions pour les jeunes dans toutes les disciplines et aider financièrement les organisateurs. L'Etat dépense beaucoup d'argent inutilement. Il devrait aider à cette relance qui donnerait des hommes. Vous voyez ce que je veux dire... DES HOMMES !!!

Tel était LINART-LA PASSION !!!

En haut en partant de la gauche

n° 5 - TANGUY Bernard

n° 6 - FRANCOIS Michel

En bas en partant de la gauche

n° 4 - LEJEAN Bertin

La plus forte équipe de cyclo-cross pendant 10 années de Normandie.

V. LINART avait ... 84 ans.

Et de s'élever dans d'autres lettres contre les fossoyeurs de la piste.

#####



Louis LUGUET
*L'un des Champions de l'époque héroïque
du cyclisme.*

les foules, précisait-il souvent. Et de dire:
 "Cher ami, quelle grandeur et décadence !...
 On a tué la poule aux oeufs d'or. C'est la
 misère..."



LOUIS LUGUET
Sur bicyclette Peugeot

Ah ! il n'était pas tendre avec des dirigeants de vélodromes célèbres, ces pistes livrées aux pics des démolisseurs et jamais remplacées ! Il s'élevait contre ces rapaces qui au lieu d'augmenter la qualité des programmes ne pensaient qu'à faire du fric. "Il faudrait que j'écrive un livre pour énumérer les bêtises de ces incapables, que l'on croyait des as de l'organisation mais qui ne resteront, en vérité, que les sinistres fossoyeurs du demi-fond et des grands vélodromes" m'affirmait-il en 1973 dans une longue lettre où il devait saluer les directeurs de vélodrome allemands pour leurs efforts (il entretenait avec eux une correspondance suivie) et souhaitait bonne chance à ce brave Alexis BLANC GARIN dans ses efforts pour relancer le demi-fond.

"Il faut former des entraîneurs valables, trouver des coureurs ayant un nom, histoire d'avoir de belles affiches ! Les grandes vedettes sont les aimants pour attirer

Chef de piste, LINART le fut durant plusieurs années avec cet autre grand stayer Georges PAILLARD. Le "Sioux" m'a raconté comment il était entré en fonction pour aider au bon déroulement des épreuves mondiales de demi-fond. Écoutons-le.

"En 1950 à Liège, il y avait eu de nombreux incidents dès la première série du Championnat du Monde. Cela concernait l'habillement des entraîneurs, la mensuration des motos, les balancages en course et autres truquages..."

Le Président JOINARD voulait annuler la suite des épreuves derrière moto. Il me fit demander à son hôtel. Il me déclarait d'emblée: "Victor, vous êtes un ancien stayer, vous connaissez le métier, le milieu, les astuces, vous allez désormais veiller au bon déroulement des courses. Je vous donne plein pouvoir en ce qui concerne les sanctions que vous prendrez... Elles seront sans appel."

Je regardais Joinard et lui répondais qu'il constituait en somme les trois commissaires de l'U.C.I. en fonction: un Danois, un Suisse et un Hollandais, et que cela allait à l'encontre des règlements. Réplique de Joinard: "Et bien, je vais leur dire que je leur adjoints un technicien."

Ainsi fut fait pour le réel plaisir des commissaires. Les championnats se terminèrent régulièrement.



4. LINART stayer Belge
 Champion du Monde 1951

J'avais averti les entraîneurs que je ne passerais rien. J'ai fait vérifier motos, vélos, tenues de cuir. J'ai été un chef de piste sévère, mais juste... Je suis ainsi. Je peux être vache, mais honnête..."

Optimiste né, le "Sioux" s'il râlait au sujet de SA PISTE qui partait en lambeaux ("Pas en LAMBOT" m'a-t-il écrit un jour en

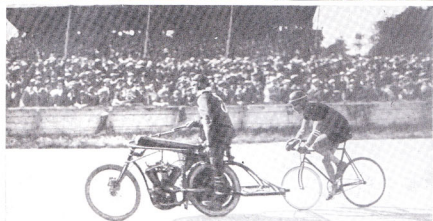
jouant les Blondin !...), retrouvait sa verve juvénile avec le cyclo-cross, la discipline favorite de son club de Verneuil sur Avre.

Ah ! il en a expédié textes et résultats concernant ses chers petits de Verneuil: les TANGUY François et Maurice et ce diable de Bertin LEJEAN qui, à quarante ans bien

sonnés, ne cessait de faire bondir de joie ce cher Victor chaque week-end voici un quart de siècle...

Car, ce LEJEAN ayant entamé une seconde carrière, ne manquait pas de courage, toujours bien placé, vainqueur à l'occasion.

"Le cyclo-cross fait mentir la légende que toute notre jeunesse est élevée dans le coton. Cette spécialité est difficile, le froid, la pluie, la boue et les ... obstacles. Terrible, c'est une raison qui me fait aimer les ROBIC ou DEVLAMINCK..." me lançait-il en décembre 1973. Merveilleux LINART, merveilleux patriarcat du sport qui nous est si cher. Eternelle jeunesse d'un homme légendaire.



40.000 spectateurs - M. du monde 1924
V. Linart subit une forte déception
123 ans de l'histoire du cyclisme en la fond de la tribune

VICTOR LINART, Champion du Monde
Sur Cycle "HELVEY", SULLY-SUR-LOIRE (Loiret)



EDITION
PRESTINE-VELOX

BUFFALO - 13 Mai 1928
Championnat de Belgique de demi-fond.

LINART, le vainqueur, reçoit les félicitations de M. Charles, Consul de Belgique.

C'est toujours avec émotion que je relis parfois tout ce paquet de lettres envoyées avec fidélité par le "Sioux".

La décadence de la piste le rendait malade ou ... agressif ! ...
La vie va son chemin...

capable de tenir un train d'enfer et de faire se dresser les foules des tribunes et des virages. Des publics à 40 ou 50.000 têtes à chaque réunion.



Il était d'une rare politesse rayon correspondance à une époque où le téléphone nous facilite certes les choses mais nous rend absolument paresseux sur le stylo.

Les derniers Champions de son époque à poursuivre un échange de missives un demi siècle durant furent Alfred GOULET, lauréat d'une quinzaine de "Six Jours" entre 1913 (dont huit succès aux "Six Jours" de New York) et Louis LUGUET, le Toulousain; 2ème de Paris-Bruxelles 1912 et de Paris-Roubaix 1914, décédé le 2 août 1976 à l'âge de 89 ans. Il n'est pas ici question de livrer de passionnants souvenirs contenus dans certaines lettres confiées par LINART. Elles provenaient des monstres sacrés de la période d'avant 1914. Au temps où, vu sa classe, LINART aurait pu tout aussi bien devenir un PELISSIER belge. Il opta pour le demi-fond et gagna sur les pistes du monde des courses dotées de prix en ... ou à faire rêver ! Avec les sommes empêchées en six semaines de contrats victorieux aux USA, le "Sioux" avait acheté scierie et coupes de bois à Tourouvre. Dans cette Normandie où il allait se retirer et oeuvrer jusqu'à sa mort, le 23 octobre 1977, pour le cyclisme.

Naturalisé français en 1937, il suivait les performances de tous les coureurs cyclistes du monde avec l'œil sévère et précis d'un archiviste de métier et un petit côté chauvin pour les Belges et les ... Français.

Normal pour un néo-normand...

Le cyclisme évolue, trouve de nouvelles spécialités comme le V.T.T. L'ère des vélodromes remplis à ras bord est révolue. Les escadrons de grands stayers et de superbes maîtres du sprint ont disparu...

Il était un champion et un homme...
Un champion ... exceptionnel
Un homme honnête, cultivé,
intelligent, serviable et ... d'une extrême
politesse.



Victor LINART à la santé de fer hors du commun, au palmarès prestigieux, que représente-t-il en 1991 pour les jeunes?

Jean-Guy MODIN

Seuls les fanatiques d'un certain âge conservent en eux ce chevalier de la piste

Auteur de Vélo-drôle
Auteur d'un livre dans la roue de ROBIC
Auteur-Journaliste.

Sa carte de visite

Sur route de 1906 à 1909

1er de Bruxelles-Gand-Bruxelles 1908
1er de Charleroi-Florennes-Charleroi 1908
4ème au Championnat de Belgique 1908
4ème du Tour de Belgique 1908
1er du circuit de Feluy-Arquennes 1907
1er du Tour du Limbourg 1907
1er des critères de Namur, St Servais, Spy, Perwez, Fosses, Sombref, Fleurus, Gembloux, Suarlée, Châtelet, Charleroi, Wépion.
1er du G.P. d'Iseghem 1909 (sa dernière course sur route, devant DEFRAÏE, CRUPELANDT, PLATTEAU et CATEAU).

Sur piste pro de 1909 à 1934

4 fois Champion du Monde de demi-fond
1 fois Champion d'Europe de demi-fond
15 fois Champion de Belgique de demi-fond
7 fois vainqueur de la roue d'or de demi-fond
17 fois vainqueur de G.P. de demi-fond
1 fois champion du Royal Antwerp B.C.
Vainqueur du G.P. du Roi Léopold II
Vainqueur des 6 heures d'Anvers
4 fois Champion International d'hiver
Vainqueur des 24 heures de New-York derrière motos
Défendeur de 5 records mondiaux avec entraîneur
2 fois second, 2 fois 3ème, 4ème et 6ème du Championnat du Monde de demi-fond
Nombreux autres succès et places d'honneur dans des épreuves secondaires
Chevalier de l'ordre de Léopold II
Commandeur de l'É.P. jeunesse et sports
Commandeur du mérite sportif cycliste F.F.C.
Médaille d'honneur d'or de l'éducation physique
Citoyen d'honneur de la ville de Floreffe.

Martyrologues du demi-fond

(Liste établie par Victor LINART)

Charles BRECY (F)

Recordman des 50 kms le 14.11.1904 à Paris, décède sur chute le 25.11.1904 en s'attaquant à son propre record.

Paul CHOCQUE (F)

Victime d'une chute mortelle à Paris le 04.09.1949.

Paul DANGLA (F)

Stayer Français né à Agen, tué en course en 1904 à Magdebourg suite à une collision de motos.

Louis DARRAGON (F)

Stayer de grande valeur. Le meilleur à son époque avec VERBIST lui aussi disparu en course. Fut victime d'une chute mortelle à Paris en avril 1918.

Bruno DEMKE (All)

Tué en 1917 durant la guerre

Walter EBERT (All)

Harry ELKES (USA)

L'un des meilleurs stayers américains. Trouva la mort en course en 1903 à Boston.

Lomann ERLENBERGER (All)

Jacob ESSER (All)

Mort en course à Dusseldorf en juillet 1917.

Gustave GANAY (F)

Victime d'une chute mortelle au Parc des Princes le 22.08.1926.

Paul GOMBAULT (F)

Détenteur du record du monde des 50 kms en 1907 à Munich, tué en combat aérien en juin 1915.

Alfred GORNEMAN (All)

Tué en course en 1904.

Peter GUNTHER (All)

Décédé à la suite d'une chute en course le 06.10.1918 à Dusseldorf.

Willy HAMMAN (All)

Chute mortelle en juillet 1914 à Berlin.

KRAFT (All)

Mort en juillet 1913 en s'entraînant sur le vélodrome de Strasbourg.

Frans KRUPKAT (All)

Kud KOUZER (All)

Oskon KUSCHKOEV (All)

Rudolf KOOLLMANN (All)

LANGE (All)

Mort durant une épreuve sur le vélodrome de Halle.

Georges LEANDER (USA)

Chute mortelle à Paris le 21.08.1904.

Willy LAUWERS (B)

Décédé sur la piste de Palma de Mallorca le 12.04.1959 écrasé par une moto.

Raoul LESUEUR (F)

2 fois Champion du Monde, fut renversé et tué par une voiture en 1981.

Léon LEVEL (F)

Routier de valeur puis stayer, victime d'un accident mortel suite à l'éclatement du pneu de sa moto le 23.03.1949.

Auguste LEJOUR (B)

Vice-Champion de Belgique 1924.

Léon MEREDITH (G-B)

7 fois Champion du Monde amateurs, trouva la mort le 27.01.30 dans un accident de ... ski.
Toni MERKENS (All)
Mort au front en 1944

Erich METZE (All)

Excellent routier reconverti en stayer, mort après une chute le 27.05.52 à Erfurt.

Archie Mc EACHERN (USA)

Mort en course à Atlantic City en 1902.

Hugh Mc LEAN (USA)

Mort en course à Revere Beach en 1909.

Louis METTLING (USA)

Tué accidentellement en course en 1908.

Johnny NELSON (USA)

Mort en 1901 à New-York.

Joë NELSON (USA)

Frère du précédent, tué en course aux USA en 1904.

ORRIEGA (F)

Se tua en course à Marseille en 1904.

André RAYNAUD (F)

Champion du Monde pro en 1936. Se tua le 30.07.1937 sur la piste d'Anvers.

Thaddäus ROBL (All)

Le plus prestigieux stayer allemand. Se tua le 18.06.1910 après une chute en aéroplane.

Fritz RYSER (CH)

Sa moto, pilotée par Willy Porte fonçant dans la foule à Berlin en 1909, fut à l'origine de la mort de 9 personnes et fit 52 blessés.

Richard SCHEURMANN (All)

Mort avec l'entraîneur Gus Lawson à Cologne en septembre 1913 suite à un accident de course.

Willy SCHMITTER (All)

Mort en course à Leipzig en 1915 suite à une crevasse.

Georg SCHADELOODB (All)

Huber SEVENICH (All)

ENTRAINEURS

Gus GAETHOFS (B)

Fritz THEILE (All)

Stayer de grande valeur, tué en course au vélodrome de Berlin suite à une crevaisson.

BARRAU (F)

L'un des meilleurs pacemakers français. Entraîna notamment Georges SERES. Trouva la mort en 1919 dans un accident d'avion.

Frans HOFFMANN (All)

Henn HERKULEYNS (H)



Victor LINART (Pantalon golf) assiste à Anvers aux funérailles de Charles VERBIST.

Piet VAN NEK (H)

Mort en course le 12.04.1914 à Leipzig suite à une chute.

Stan BEURREMAN (B)

Max BAUER (All)

Werner KRUGER (All)

Charles VERBIST (B)

Super Champion mort au vélodrome du Karreveld à Bruxelles le 21.07.1909 alors qu'il remportait une épreuve. Victime d'une crevaisson sur la ligne d'arrivée, il chuta et fut télescopé par les motos de ses concurrents.

CISSAC (F)

Driva Tommy HALL et Louis DARRAGON auxquels il fit battre le record du monde de l'heure en 1903 et 1904. Décédé accidentellement en auto en 1912.

Gusse LAWSON (USA)

Mort en septembre 1913 à Cologne alors qu'il entraînait GUIGNARD et causa avec sa moto la mort du coureur SCHEUERMANN.

Jos SCHWARZER (All)

Fernand WAMBST (F)

Décéda le 09.09.1969 sur la piste de Blois après une chute en drivant Eddy MERCKX.

DUNKEL (All)

Mort en course à Berlin en 1905 en entraînant Bruno DEMKE.

#####

#####

♥♥♥♥♥♥♥♥

Ils nous ont quittés

Luigi MARCHISIO

Né le 24 avril 1909, Luigi MARCHISIO fut en 1930 le plus jeune vainqueur du Giro (seul Fausto COPPI a fait mieux par la suite).

Alfredo BINDA avait remporté les 3 éditions précédentes, dominant autant que faire se peut en triomphant dans 27 des 41 étapes. Pour raviver l'intérêt du public, les organisateurs avaient offert au Campionissimo la coquette somme (à l'époque) de 25.000 lires pour qu'il ne prenne pas le départ ! Et c'était les cycles Legnano (la firme pour laquelle courait MARCHISIO) qui avaient payé cette prime !

Luigi MARCHISIO s'était fait connaître en 1928 en étant champion d'Italie des Indes et en remportant le Piccolo Giro di Lombardia.



Passé pro dès 1929, il se classait 4ème du Tour de Romagne.

Il allait "éclater" dans le Giro 1930, remportant les 3ème et 4ème étapes et terminant les 13 autres étapes dans les 10 premiers (3 fois 3ème, 4ème et 5ème). Il s'était emparé de la 1ère place au c.g. au

terme de la 3ème étape et allait résister jusqu'au bout à GIACOBBE, second à 52 secondes et à GRANDI, troisième à 1'49". Il était ainsi le dernier coureur à remporter le Giro sans avoir porté le maillot rose créé l'année suivante.

Il remportait également le Tour de Reggio Calabria et la Coppa Val Maira, était 3ème du Tour de Toscane, 6ème de Milan-San Remo et du Championnat d'Italie.

En 1931, il confirmait pleinement en se classant 3ème à 6'15" de Francesco CAMUSSO, terminant en outre les 12 étapes dans les 12 premiers (1 fois 3ème, 4 fois 4ème, ...) et portant le maillot rose après les 7ème et 9ème étapes.

Il était également 13ème de Milan-San Remo et 4ème du Tour de Lombardie.

1932 allait être la dernière saison au cours de laquelle il pouvait rivaliser avec les meilleurs. Il remportait ses dernières victoires avec la Coppa Arpinati et Barcelone-Madrid-Barcelone (avec une étape). S'il avait abandonné à la 2ème étape du Giro, il terminait son seul Tour de France en 26ème position (avec une 3ème place dans l'étape Cannes-Nice) et se classait encore 10ème du Championnat d'Italie.

Il allait courir jusqu'en 1935. Même si sa carrière a été écourtée par une chute lors du Tour de Campanie 1934, il semble bien qu'il ne serait plus revenu à son meilleur niveau.

Il est décédé le 3 juillet à Castelnuovo Don Bosco, son village natal.

Jean LAROY

Jean LAROY est né à Pamel (Brabant) le 15 février 1931.

Après une carrière amateur sans grandes victoires, il a couru avec les Indes d'aout 53 à juin 55, avec peu de résultats (4ème de Liège-Jodoigne 55).

En 6 saisons chez les pros (de juin 55 à fin 61), il n'a remporté qu'une victoire : la flèche flamande à Kalken en 57. Il a également obtenu 6 secondes places : à Haaltert en 56, à Esse Saint-Lieven et à Hoegaarden en 57, au Trophée des Trois Pays et à Zonnegem en 59, à Wezembeek-Oppeem en 60.

Comme autres places d'honneur, on peut encore signaler une 13ème place à Liège-Bastogne-Liège 57, une 47ème place au Dauphiné Libéré 57, une 6ème place à la Flèche Hallowise 57, une 19ème place au Tour de Hollande 60.

Il s'est également régulièrement classé au Tour de Belgique : 18ème en 57, 36ème en 58, 34ème en 59, 14ème en 61.

Ses équipes : Thomson en 55, 56 et 57 (Rochet pour les courses en France en 57), Coppi Van Eename en 58, Plume Vainqueur et Coppi en 59, Wiel's Flandria en 60 et Vedette en 61.

Il est décédé le 19 juin 1992.

Reginald HARRIS

Reginald HARRIS a été un des derniers seigneurs de la vitesse, une discipline qui vivait dans les années 50 la fin de sa période dorée.



Photo by Courtesy of "Dolly Graphics"

REG. HARRIS

World's Professional Sprint Champion 1949 and 1950 & 1951

Reg. rides a **RALEIGH**

Né le 1er mars 1920, il a commencé à courir sur route avant la guerre. Durant celle-ci, il fut grièvement blessé à El Alamein. Il reprenait la compétition et n'allait plus sacrifier qu'à la piste. Il devenait Champion de Grande-Bretagne de vitesse en 44 (s'offrant au passage les titres du 1/4 de mille et des 5 miles), titre qu'il renouvelait en 45, 46 et 47. Il remporta d'autres titres dont celui du tandem en 47 et 48.

Aux Championnats du Monde, il fut 1/4 de finaliste en 46, vainqueur en 47 et

3ème en 48. Aux Jeux Olympiques de Londres, il obtint deux médailles d'argent en vitesse (derrière GIELLA) et en tandem (avec BANNISTER).

Passé pro en 49, il allait remporter 4 titres de Champion du Monde, dont 3 consécutivement de 49 à 51 et en 54. Il a encore été finaliste en 56, 3ème en 53, 4ème en 52 et 1/4 de finaliste en 57, pour sa dernière participation.

Il est resté fidèle à Raleigh toute sa carrière.

Sprinter puissant, capable de lancer le sprint de loin ou de sauter son adversaire sur la ligne grâce à un double démarrage inégalable, il a détenu plusieurs records du monde. Sur piste de plein air, il s'est emparé du record du Km 49, l'a porté à 1'08"60 en 52 et n'en a été dépossédé que 22 ans plus tard par Peder PEDERSEN. Sur piste couverte, il est devenu recordman en 52, a amélioré sa performance en 55 et 57 la portant à 1'08". Il a fallu Patrick SERCU pour faire mieux en 72.

Il a évidemment eumé les Grands Prix, s'imposant sur presque toutes les pistes européennes. Il a notamment gagné le GP de Paris en 46 (amateurs), 51 et 56, le Challenge Victor GODDET en 51, 52 et 53, le Criterium d'Europe en 55, le GP d'Amsterdam en 52, 56 et 57, le GP de Copenhague en 49, 54, 55, 56 et 57...

Il sortait de sa retraite une première fois en 71 (3ème du Championnat de G-B) et une seconde fois en 74 pour conquérir son premier titre de Champion de Grande-Bretagne (le titre n'était pas attribué dans les années 50). La motivation de ce come-back était assez surprenante: HARRIS voulait montrer à sa jeune épouse ce qu'était le sport qui avait fait sa gloire et dont elle n'avait connaissance que par des coupures de journaux jaunies!

Il est décédé le 22 juin 1992.

Omer VAN GEYSTELEN

Omer VAN GEYSTELEN avait gagné 5 courses chez les pros B en 43.

S'il a été pro de 44 à 49, il n'a pu se distinguer qu'en 46, année durant laquelle il a remporté sa seule victoire (à Beveren), s'est classé 2ème du Circuit de Flandre Orientale à Ertvelde, 3ème à Wilrijk et à Vrasene, 20ème du Tour des Flandres...

Après sa carrière active, il avait été secrétaire du club de Beveren.

Né le 24 mai 1921 à Beveren, il y est décédé le 3 juillet 1992.

Arthur VAN DE VIJVER

Après de modestes débuts dans les rangs amateurs (2 victoires en 67 et 3 en 68), Arthur VAN DE VIJVER a obtenu

d'excellents résultats en 69: 12 victoires dont la 11ème étape de la course de la Paix (20ème au général), et quelques belles places d'honneur: 10ème du Championnat de Belgique, 14ème du Tour de Belgique, 5ème du circuit du hainaut et 16ème du Tour de l'Avenir.



VANDEVIJVER TUUR

Lucien ACOU le recommanda alors à son gendre Eddy MERCKX qui l'embaucha au sein de son équipe pour 1970 (Faemino). Malheureusement, il apparut bien vite que VAN DE VIJVER n'était pas de taille pour épauler efficacement son leader et il se retrouva condamné aux courses de kermesse (3ème à Zvezele et 8ème du Circuit Mandel-Lys-Escaut). Il se retrouve individuel en 71 (3ème à Sirault et à Maldegem) avant d'être repêché dans l'équipe Magniflex Van Cauter de Gribaldy en 72. Il va saisir ce qui était déjà sa dernière chance en remportant le circuit des Trois Provinces et la course de Bazel. Il se classe encore 2ème à Willebroeck et à Landegem, 3ème du GP d'Argovie et de la 2ème étape (1er tronçon) du Tour du Portugal.

De 73 à 77, il se retrouve au sein de la pléthorique équipe Flandria, alternant les bonnes et les moins bonnes saisons, ne dépassant toutefois qu'assez rarement le niveau d'un coureur de kermesse. 4 victoires s'ajoutent à son palmarès: à Vichte en 73, à Gistel en 75, la 17ème étape de la Vuelta en 76 et à Vichte en 77 (après le déclassement de tous les autres concurrents qui avaient "brûlé" les feux rouges d'un passage à niveau). Comme places d'honneur, on peut retenir une 96ème place au Tour de France 74, une 5ème place au circuit des Régions Fruitières 75, une 13ème place au Tour du Luxembourg 75, une

41ème place à la Vuelta en 76 et une 4ème place au Circuit de Flandre Orientale (Ertvelde) en 77.

Il reprenait alors un café et terminait sa carrière chez Ijsboerke en 78 et chez Mini Flat en 79.

Il allait ensuite être le premier directeur sportif de Mastia en 80 avant de céder sa place à Albert VAN VLIJBERGHE.

Né à Breendonk le 29 février 1948, il est décédé à Mariekerke le 9 mars 1992.

Gustave HOMBROECKX

Né à Boutersem le 24 février 1903, Gustave HOMBROECKX est resté bien longtemps un indépendant assez modeste, n'apparaissant que rarement dans les premiers rangs des classiques de sa catégorie: 2ème de Anvers-Menin 24, 5ème de Bruxelles-Luxembourg 26, vainqueur du Tour de Hesbaye 27.

Il allait réaliser un excellent début de saison en 1929: vainqueur du Tour des Flandres et du G.P. de Bruxelles et 2ème de Liège-Bastogne-Liège, ce qui l'incitait à monter professionnel, catégorie dans laquelle il allait évoluer jusqu'en 1933.

Il allait remporter la 2ème étape du Grand Prix du Timbre Vert en 1930 (3ème du c.g.) Il a également obtenu quelques places d'honneur: 5ème de Anvers-Namur-Anvers, du Circuit du Nord de la Belgique et du Circuit des Régions Flamandes et 9ème du Championnat de Belgique en 1930, 2ème du G.P. du 1er Mai à Hoboken, 6ème ex-aequo de Paris-Bruxelles et 14ème de Paris-Roubaix en 1931. Il s'est aussi régulièrement classé dans les kermesses (avec une victoire à Waterloo en 1929) et a également pratiqué le demi fond en fin de carrière. Il fut tenancier d'un café sur la place de Boutersem jusque ses dernières semaines de vie.

Il est décédé à Lubbeek le 6 mai 1992.

"Flander" HOREMANS

Jean-Joseph HOREMANS surnommé Flander (par opposition à Kemper, son homonyme et son contemporain) est né à Wondelgem le 24 février 1910.

Sa première grande performance est une seconde place au Championnat de Belgique Junior en 1930.

Professionnel dès 1931, il s'est très souvent classé dans les premières places des courses régionales, gagnant à Sint-Amansberg en 31, 32 et 24, à Beersel en 32, à Willebroeck et à Melsele en 33 et à Sint-Kruis en 34.

Il s'est aussi régulièrement classé dans des courses importantes, notamment en 1932, sa meilleure saison: 2ème du Tour de



JEAN-JOZEF HOREMANS

Belgique (3ème de la 1^{re} étape), 5ème du Circuit des Provinces Flamandes et de Anvers-Namur-Anvers, 6ème du Tour des Flandres, 8ème du Championnat de Belgique et 25ème de Paris-Roubaix. On le retrouve encore 8ème du Tour de Belgique en 31, 11ème de Paris-Tours en 33, 2ème de la 1^{re} étape du Tour de Catalogne en 35.

Il est décédé le 3 juillet 1992.

Jacques PRAS

Jacques PRAS, né le 12 juin 1924 à Breville, a commencé la compétition en 1942 et a obtenu bon nombre de victoires régionales avant de passer pro en 47 chez Peugeot. Durant quelques saisons, il a essayé de percer au plan national avant de chercher refuge dans les nombreuses courses régionales de l'époque.

En 47, pour ses débuts, il gagne le G.P. de Chalus. En 48, il réalise la meilleure performance de sa carrière en remportant la 4ème étape du Tour de France devant SCIARDIS et ROLLAND. Malade, il allait être éliminé après la 13ème étape. Il remporte encore Roanne-Lyon et est 4ème du Championnat de France.

En 49, il passe chez Terrot et est 2ème du Tour du Cantal et du Circuit des Plages Vendéennes. En 50, il gagne le G.P. de Brive et le Prix du Populaire du Centre. En 51, il remporte sa dernière victoire chez les pros à l'occasion de la dernière étape du Tour du Limousin.

Il courra chez les pros jusqu'en 54 (4ème du Tour du Lot) terminant sa carrière à ce niveau chez Royal Catix après avoir couru pour Rochet.

Il a poursuivi sa carrière en indépendant jusqu'en 62.

Il est décédé le 18 juillet 1992 à l'âge de 68 ans.

José VIDAL PORCAR

José Vidal PORCAR était un coureur catalan qui s'est surtout manifesté dans sa région natale.

On ne retrouve que très peu de résultats dans les années 40 (abandon à la Vuelta en 45 et 46 et une 4ème place au Championnat de Catalogne 48).

En 1950, il est 3ème du Championnat d'Espagne des Régions avec MASIP et SERRA, 3ème du G.P. de Catalogne et 21ème du Circuit de Bourgogne. En 52, il renouvelle son titre et est 3ème du Championnat de Barcelone. En 53, il se classe 67ème du Giro, 74ème du Tour de France et 2ème du G.P. de Torrelavega.

C'est au Tour de Catalogne qu'il a obtenu ses meilleurs résultats: 2ème de la 1^{re} étape en 51, Vainqueur de la 8ème étape en 53, 2ème de la 6^{re} étape et 3ème de la 5^{re} étape en 53.

Il est décédé le 15 juin à l'âge de 67 ans.

Jean AERTS

Né à Laeken le 8 septembre 1907, Jean AERTS a été le premier coureur à devenir Champion du Monde chez les amateurs (en 27) et chez les pros (en 35). Seuls Hans KNECHT et l'incontournable Eddy MERCKX ont réussi le même exploit.

Ces deux titres, qui présentent un certain nombre de points communs, démontrent toute l'étendue du talent du champion belge.

Les deux courses ont été disputées sur des circuits difficiles (le Nürburgring et à Floreffe) et sous une pluie battante.

Les écarts à l'arrivée des deux courses étaient extrêmement importants. En 1927, l'épreuve était open. Les pros disputaient leur première course arc-en-ciel et les Italiens ont dominé l'épreuve. Leurs 4 représentants ont occupé les 4 premières places. Jean AERTS, premier amateur était 5ème à 11'51" de BINDA, précédant toutefois nettement les autres amateurs. En 1935, il précédait l'Espagnol MONTERO de 257" et laissait le 3ème à 9 minutes.

Enfin, sa participation aux deux courses n'a tenu qu'à un fil. En 1927, la L.V.B. n'avait pas désigné d'amateurs, les estimant trop faibles, et c'est sur l'insistance

de son oncle Henri, le pistard, qu'il effectua le déplacement à ses propres frais. En 1935, il ne dut qu'au forfait d'un titulaire de prendre le départ ! C'était là sa première participation chez les pros. Il n'avait pas été retenu en 1933 alors qu'il avait remporté 6 étapes du Tour de France et le Tour de Belgique.

Or, Jean AERTS était un routier-sprinter, pratiquant régulièrement la piste et il s'est donc imposé sur des circuits très vallonnés, en solitaire et dans des conditions atmosphériques détestables. Celui que l'on avait surnommé le Brummel de la bicyclette avait prouvé qu'il n'était pas qu'un styliste et que la facilité apparente du coup de pédale peut cacher une volonté de fer.



JEAN AERTS
Champion du Monde sur route 1935

Son Palmarès.

1926

2ème du Championnat de Belgique

1927

Champion du Monde

Champion de Belgique

1er de La Haye-Bruxelles

1928

Champion de Belgique

3ème du Championnat du Monde

11ème de la course individuelle des J.O. (168

Km clm; 3ème temps à mi-parcours, puis retardé par une crevaisson

9ème du Kilomètre (piste) aux J.O.

1er du Grand Prix de l'Escaut

1929 - Professionnel

1er du Tour du Sud-Ouest (+ 2 étapes)

1er de 5 étapes du Tour de Catalogne
 1er du Circuit de la Challosse
 1er à Villeneuve-sur-Lot
 2ème du Tour de Catalogne
 4ème du G.P. de l'Escaut
 6ème e.a. de Paris-Roubaix
 7ème e.a. de Paris-Tours
 14ème du Tour du pays Basque
 Abandon sur chute au Tour de France (une troisième place)

1930
 1er du G.P. du Mathonais
 2ème du G.P. de la Tribune Républicaine
 3ème du Tour du Pays Basque
 6ème e.a. de Paris-Roubaix
 8ème de Paris-Bruxelles
 Abandon sur chute à la 13ème étape du Tour de France (vainqueur de la 6ème étape)

1931
 1er de Paris-Bruxelles
 1er du Critérium du Midi
 1er à Wanze (Crit)
 3ème du Tour des Flandres
 7ème du G.P. de l'Escaut
 7ème e.a. du G.P. Wolber

1932
 1er à Nice et à Genève
 2ème de Paris-Belfort
 3ème du Circuit du Morbihan
 4ème de Paris-Roubaix
 4ème du Tour des Flandres
 10ème de Paris-Bruxelles
 13ème du Tour de France (vainqueur de la 1ère étape)

1933
 1er du Tour de Belgique (et de 3 étapes)
 1er de 6 étapes du Tour de France (9ème au général avec encore 2 secondes et troisièmes places)
 1er d'une étape de Paris-Nice (7ème au général)
 1er de Dijon-Lyon
 14ème du Championnat de Belgique

1934
 1er de la 7ème étape du Tour de Suisse (6ème au général)
 1er de Paris-Boulogne et à Bâle
 11ème e.a. de Paris-Tours
 13ème de Paris-Bruxelles
 14ème du Championnat de Belgique

1935
 Champion du Monde
 1er de 4 étapes du Tour de France (29ème au général)
 1er de Paris-Vichy et à Zurich
 3ème de Paris-Roubaix

1936
 Champion de Belgique (à Brasschaat)
 1er à Pau
 1er à Bruxelles (derrière moto)
 6ème de Paris-Tours

1937
 1er à Londres
 Victime d'une chute à Malines le 18 septembre, il souffre d'une fracture du crâne qui va le contraindre à un très long repos. Il n'aura plus qu'une activité très réduite sur

route et ne se consacrera plus qu'à la piste, activité couronnée par deux titres de champion de Belgique de demi-fond en 41 et 42.

Durant toute sa carrière, il avait d'ailleurs régulièrement couru sur piste, remportant notamment les 6 jours de Bruxelles et de New-York 1937 (avec DE BRUYCKER). En 31, il s'était déjà classé 2ème à saint-Etienne (avec MULLER), place qu'il occupera encore en 34 à Paris (avec CHARLIER).

Il continua à se passionner pour le cyclisme, succédant à Sylvere MAES comme directeur sportif de l'équipe Belge aux Tours de 58 et 59. Avant et après cette expérience, il a d'ailleurs suivi de nombreux Tours comme chauffeur de la radio belge.

Il est décédé le 15 Juin 1992.

Marcel JANSSENS

C'est avec stupeur que nous avons appris le décès de l'anversois, victime d'un arrêt cardiaque survenu lors d'une sortie en vélo. Il y a deux mois, Marcel nous avait reçu pour une interview et apparaissait en pleine forme. Il avait donc 61 ans et est décédé le 29 juillet. Voici les erratums de son palmarès paru dans le n° 31.

1951 - AMATEURS
 Champion de Belgique

1952
 8ème e.a. Championnat du Monde
 1er des 4 J. de Wiesbaden
 1er de la 3ème étape

1er du G.P. Sachs
 1er d'une étape au Tour du Limbourg

1953 - INDEPENDANTS

Maillot rose
 1er de Bruxelles-Liège
 1er des Régions Flamandes
 3ème du Circuit de la Meuse
 6ème du Tour de Belgique
 1er de la 6ème étape
 9ème du Tour des Flandres
 26ème de la Route de France

Avec les Pros:

11ème du Tour de Catalogne
 3ème de la 1ère étape
 1er de la 8ème étape

1954 - PROFESSIONNELLE 7/4.

DILECTA et non PEUGEOT

Champion Provincial d'Anvers
 2ème du G.P. Escaut
 3ème de la 2° étape du Dauphiné
 3ème à Kruishoutem
 11ème du Trophée des 3 Nations
 18ème du Tour de Belgique
 32ème des 3 J. d'Anvers
 50ème de la Flèche Wallonne
 63ème de Paris-Tours
 Abandon à la 7ème étape du Tour de l'Ouest

1955

Champion Provincial d'Anvers
 2ème du Critérium de Renaix
 2ème à Geel
 13ème du Tour de Belgique
 27ème du Championnat de Belgique
 55ème de Paris-Bruxelles

1956

3ème du critérium de namur
 13ème e.a. aux Régions Flamandes

1957

17ème e.a. Milan-San Remo
 18ème e.a. Paris-Roubaix
 21ème e.a. du Tour des Flandres
 20ème des 3 Jours d'Anvers
 19ème d'Anvers-Ougrée

1958

10ème e.a. de Milan-San Remo

1959

2ème du G.P. Flandria
 2ème de la Coupe Sels
 2ème à Dixmude
 3ème aux Régions Flamandes
 14ème de Gand-Wevelgem
 15ème de Liège-Bastogne-liège
 25ème du Tour des Flandres
 35ème e.a. de Milan-San Remo
 38ème au Het Volk

Pas de victoire au Tour de Suisse

1960

2ème du Critérium de Hasselt
 3ème à Zwijndrecht
 3ème de la 2° étape des 4 J. de Dunkerque

1961

2ème de Ath-Flobeck
 3ème à Breendonk
 3ème du Trophée des Flandres
 11ème du Tour de Champagne

1962

2ème à Oedelem
 2ème de la 2° étape du Tour de l'Aude
 3ème à Plévin
 3ème de la 10° étape de la Vuelta
 5ème de la 1° étape de la Vuelta
 6ème au Circuit Escaut-Dendre-Lys
A supprimer : 2ème à Zedzlgem

1963

3ème des Régions Frontalières à Mouscron
 (et non Régions Frontières)

C'est Ludo JANSSENS qui termine 3ème à Plouec du Trioux. Vélo effectue la même erreur.

1964

2ème à Achter-Olen
 2ème à Kampenhout

1965

4ème à Denderleeuw
 18ème du G.P. Escaut

**Denis COULON et
 Guy CRASSET**

**Avec nos remerciements à Mrs
 JANSSENS, RENOUX et ROVATI.**

RAYMOND IMPANIS

Le Chéri du grand public.

2ème partie



1946 voit l'éclosion définitive du petit boulanger de Berg. IMPANIS va éblouir la saison de son impériale supériorité.

Les indépendants belges se sont découverts un chef de première valeur. L'énumération de ses succès est éloquent: Circuit des Régions Flamandes, Liège-Charleroi-Liège, Championnat du Hainaut, G.P. de la montagne à Ruien, plus une pléthore de victoires acquises aux 4 coins du Royaume. En point d'orgue, il enlève en surclassement le Tour de Belgique, achevant l'épreuve avec 22' d'avance sur le second, Lionel VAN BRABANT !

Le classement de Raymond dans les diverses étapes se passe de commentaires: 2ème, 3ème, 1er, 2ème, 1er, 1er, 4ème et 3ème...

Dans l'ultime étape Pont-de-Loup - Bruxelles, divers ennuis mécaniques le retardent à un certain moment de 15' sur la tête du peloton. Il entreprend alors une poursuite effrénée, n'échouant finalement dans

la capitale que de 90 secondes sur le vainqueur !

Assurément, le cyclisme belge détient là une perle rare. Raymond IMPANIS passe professionnel fin 1946 et tous les spécialistes des deux roues lui prédisent un avenir souriant.

Durant l'hiver, le jeune champion en herbe se repose sur ses lauriers. Il a bien mérité cette récupération après une dernière campagne prolifique dans la catégorie rose.

Il sait néanmoins que, dès les premières épreuves de 1947, il sera attendu au tournant car il s'agira désormais d'affronter des routiers aguerris ne désirant pas se laisser dâmer le pion par un jeune, fut-il talentueux.

La période d'adaptation à l'étape supérieur est de courte durée. IMPANIS enlève son premier succès dans la dernière étape du Tour de Belgique. Dans les classiques, il montre très vite ses ambitions et ses aptitudes. Il se classe 4ème de Paris-Roubaix, ce qui est un gage de grande valeur, mais surtout second de Liège-Bastogne-Liège, devancé seulement par le regretté Richard DEPOORTER.

Avec de tels résultats, la sélection du Brabant pour le Tour de France ne fait aucun doute. En effet, IMPANIS est embrigadé dans l'équipe belge en compagnie de SCHOTTE, SERCU, CALLENS, MATHIEU, BREUER, GYSELINCK, OREEL, MOLLIN et DEPREDOMME remplaçant in-extremis Sylvère MAES souffrant de furonculose.

Pour la première fois de son histoire, le Tour fait étape en Belgique. Dans la seconde étape Lille-Bruxelles, René VIETTO, le grimpeur, réalise une superbe échappée en solitaire sur les pavés. Loin derrière, sentant l'air du pays, le jeune IMPANIS se défonce sans compter, accompagné dans sa contre-attaque par le bruxellois Prosper DEPREDOMME.

Par une chaleur torride, le tandem belge roule à fond la caisse sans réfléchir, comme si la grande boucle s'achevait à Bruxelles et ce pour une pécadille !

Une telle débauche d'efforts se paie souvent cash. Le lendemain, en effet, le jeune brabantien reçoit la visite logique de "l'homme au marteau".

Sous la canicule, il rallie, comme beaucoup d'autres, Luxembourg, terme de la 3ème étape avec un énorme retard. IMPANIS retombe de haut: il n'est pas le surhomme annoncé; comme le commun des mortels, il apprend à souffrir et surtout à doser ses efforts. Le moral d'airain du jeune prodige subit une chute de tension, tout comme celui du public belge, refroidi par ce camouflet psychologique.

Le Tour, épreuve de la découverte de soi, se pousse à vaillant pour Raymond qui fait connaissance avec les grands cols alpestres puis pyrénéens.

La course remonte ensuite vers Paris. René VIETTO, l'idole de tout un peuple, porte le maillot jaune. Il demeure pourtant un obstacle redoutable à franchir: les 139 kms disputés contre la montre entre Vannes et St Brieuc.

Sur un tel parcours digne d'un G.P. des Nations, le jeune IMPANIS âgé de 22 ans, néo-professionnel et bien entendu néophyte de l'épreuve, réussit une performance hors du commun. Il écrase ses rivaux sur cette distance inusitée, rejoint COGAN et GOASMAT, deux anciens vainqueurs des Nations et gagne l'étape en surclassement avec 4'54" d'avance sur Jean ROBIC, futur vainqueur de ce Tour de reprise.

Pierre BRAMBILLA, le nouveau leader concède 8', tandis que le pauvre VIETTO termine à 14'40" !

Cet exploit de légende est l'oeuvre d'un homme exceptionnel. Un être pétri de classe qui ne fait que confirmer ses immenses qualités montrées dès 1945 mais surtout en 1946.

Finalement, Raymond IMPANIS termine le Tour dans un état de fraîcheur étonnant et décroche une 6ème place finale plus que prometteuse de lendemains qui chantent.

L'espace d'un exploit, IMPANIS se remonte au summum dans le coeur versatile de ses admirateurs. Toute la carrière de Raymond se déroulera à l'image de son comportement dans ce Tour de France de reprise. Il décevra régulièrement quand chacun croira à ses chances et que les données lui seront favorables. Par contre, il ravivera sa flamme par une prouesse inattendue parce que les médias et la vox-populi lui préparent un enterrement de première classe.

Bien vite, Raymond IMPANIS se voit taxer d'individualisme, de coureur ne sachant pas souffrir, de lymphatisme, voire de paresse. Il déconcerte régulièrement ses proches par une attitude nonchalante.

En 1948, il confond une première fois ses détracteurs en se classant à nouveau second d'un Liège-Bastogne-Liège disputé par un temps épouvantable. Il prouve ensuite sa bonne condition... et sa bonne volonté en enlevant le circuit des Régions Flamandes ainsi que Kampenhout-Charleroi et retour.

Plus tard, Raymond IMPANIS retourne tout naturellement sur les routes du grand Tour.

Personne n'ayant oublié sa fin de Tour éblouissante de 1947, il est cité parmi les principaux favoris avec les BARTALI, ROBIC et FACHLETNER.

Dès les Pyrénées, IMPANIS déçoit et perd son rang parmi les ténors. Aux yeux de nombreux suiveurs, il apparaît désabusé, timoré, manquant d'initiative et de combativité. La presse belge se déchaîne et n'est pas tendre à son égard.

Piqué au vif, Raymond connaît un sursaut d'orgueil et de panache qui est seulement l'apanage des grands champions. Il remporte coup sur coup, les étapes Toulouse-Montpellier et Montpellier-Marseille. Dans la première, il réalise un exploit formidable, attaquant en solitaire et luttant durant 100 Kms contre le mistral. Dans la seconde, il gagne au sprint après avoir été l'instigateur et le principal animateur de la bonne échappée.

Voilà comment se comporte l'insaisissable Monsieur IMPANIS ! A Paris, il obtient une modeste 10ème place qui n'est pas le reflet de sa juste valeur, quand on voit le besogneux Briq SCHOTTE terminer second.

Il est vrai que le "dernier des landriens" compense son manque de classe innée par une hargne et une volonté peu courantes. A méditer mon cher Raymond...

A suivre

Claude DEGAUQUIER.



Très frais, Raymond IMPANIS franchi souriant la ligne d'arrivée de la 9ème étape du TDF 1948 Toulouse-Montpellier.

CES REVUES DU TEMPS PASSE.

Revue CRACK

Hebdomadaire belge omnisports paraissant en format 31 cm X 24 cm.

Le N° 1 est paru le 27 juin 1945. Le dernier n° paru est le n° 15 du 3.10.1945. Je n'ai jamais trouvé un n° 16 ni au delà.
Qui possède un n° 16 ?

La revue (noir et blanc) traite beaucoup de cyclisme et on trouve en couverture KETELEER (N° 1), MEULENBERG (N° 2), MASSON (N° 7) et BOUMON (N° 9).

à suivre

Claude DEGAUQUIER.

Avis de Recherches

A) Réponses aux questions de C.D.P. n° 31.

1) Q. de TRANSON Philippe
R. de MEEUS Hugo

Le lien entre Angelo et Felice GREMO est parental: Angelo étant le père de Felice.

Leurs principales performances:

Angelo (né en 1887 - † en 1940)
Pro de 1911 à 1926.

Vainqueur

de Milan-San Remo 1919 (4/1913 - 3/1915 - 3/1917 - 8/1923);

du Tour de Romagne 1913 et 1925;

du Tour d'Emilie 1917;

du Tour du Piémont 1922 (2/1914 - 3/1919 et 1923);

du Tour de la Province de Milan 1919 (+ Girardengo) et de la 2ème édition de 1921 (+ Belloni) (2/1917 - 3/19 Ed. de 1921 et de la 2° Ed. de 1922);

du Tour de Campanie 1921 (2/1911, 1er de la 1° étape);

de Milan-Spezia 1918.

Au Giro, il s'est classé 2/1912 (par équipes) - 6/1919 - 2/1920 (1er e.a. de la 8° étape) et 5/1921. Il a aussi remporté la 1ère étape en 1914. Il s'est en outre classé:

Tour de France - 25/1926

Milan-Turin - 3/1924

Paris-Caen - 3/1926

Milan-Modène - 3/1912

Paris-Soissons - 2/1925

Paris-Nancy - 2/1925

Felice (né le 23.11.1906)

Il a notamment remporté le Tour de Calabre en 1928 et 1929, le G.P. de Nice 1931 (3/1930) et Milan-Modène 1929. Il s'est également classé:

Tour de Campanie - 2/1929 (1er de la 1° étape)

Coppa Bernocchi - 3/1929

Tour d'Emilie - 3/1929

G.P. de Cannes - 19/1929

Tour de Suisse - 5/1933

Tour de Lombardie - 4/1929

Au Giro - 12/1929 - 7/1930 - 9/1931 - 9/1932 - 15/1933

2) Q. de MEEUS Hugo

Aucune réponse

B) Réponses aux questions de C.D.P. n° 30.

Q. de MOUNIER Antoine

R. complémentaires de MEEUS Hugo et PAUWELS Koen

PIETERS R. (Roger ?) (équipe Arliguic 48) *

Source: Het Nieuwsblad

JANSSSENS René "F" (également Métropole 47 et Erka 48)

Source: Rode Vaan

JANSSSENS René "K" (Alevon 46)

Source: Gazet Van Antwerpen

JANSSSENS René "F ou K ?" (Helyet 43)

Source: CDP n° 21

JANSSSENS René "K" (Trialoux 44)

Source: de Gazet

JANSSSENS August (Helyet 43)

Source: Circuit de France

JANSSSENS René "F/K ?" (Métropole 48)

Source: Het Nieuwsblad

JANSSSENS René "K" (Girardengo 51)

VERMEIREN Pierre (Rochet 48)

Note R.R.: Ont été par ailleurs confirmés les renseignements du n° 31.

C) Les nouvelles questions.

1) Q. de RICAULT Marcel

Je recherche divers renseignements sur Paris-Nice:

a) Les prénoms des coureurs PETIT (1934) -

LADRON (1935) - GESTRI (1951) -

REDILLAC (1953) - BUFFET (1954) -

SCUDELLARO (1959) - VAN RYSEL-

BERGHE (1933) - BERBARD (1933) -

MAROLLOU (1935) - BERMUDEZ (1952)

- DELAHAYE (1954)

b) Le nombre de classés en 1938-46-54 à 60-63 à 68-71 à 80-84-85.

Note R.R.: La suite des autres questions dans le prochain n°.

2) Q. de PAUWELS Koen

Je recherche les lieux et dates de naissance des coureurs suivants:

PATTERSON John (Elro '83)

GARLEY DOUGH (Wintermans '84)

LOPTEZ-DURAN Marco (Ariosaes '84)

COLOMBO Jurgen (Pro en '80)

ACKER René (Rauler '80 ???)

EWELEIT Klaus (Rauler '80)

WARBEL Dieter (Rauler '81)

KARLE Wilhelm (Rauler '81)

KURZWEG Detlef (AMKO '82)

3) Q. de CHAINET Jean-Claude

Quel est ce coureur ? Seul indice: un timbre belge de 15c avec un cachet daté du 20.6.1922 et carte adressée à une brasserie de Coq-sur-mer (Ostende).



4) Q. de MEEUS Hugo

Je voudrais connaître les liens de parenté avec Fiorenzo MAGNI, ainsi que les dates de naissance et la période d'activité de:

MAGNI Secondo

MAGNI Giuseppe

MAGNI Vittorio

MAGNI Giovanni

MAGNI N.

Adresse responsable rubrique

DARGENTON Michel

69B, rue de Bridoux

6769 ROBELMONT (Belgique)

Tél: (063) 57 02 45.

CYCLES MOXHET

MAGASIN ET ATELIER

Rue de Fraigneux, 52

4100 BONCELLES (SERAING)

TEL. 36.64.40

LE TOUR 1939 50 ans plus tard

Une série de Jean TRACLET

JOSEPH SOFFIETTI né le 9 septembre 1912 à Monasterolo del Savigliano (Turin) (1). Dossard n°76 (Equipe du Sud-Est), 48ème et avant dernier du classement général.

Joseph SOFFIETTI, s'il nous a accueilli avec le sourire, ne s'est cependant pas montré heureux de notre visite et malgré la brièveté de notre entretien, était visiblement pressé d'en finir. "D'ailleurs, nous a-t-il dit d'emblée, je ne me souviens de rien... mais, enfin, que voulez-vous savoir?"

service, mais il n'a pas gagné... Il était 2ème à l'arrivée, il y avait donc un peu d'argent à partager, c'est ce qui explique que notre équipe est rentrée presque au complet à Paris. Ne manquait que BOUFFIER au Parc des Princes."

- "Pas exactement: en général, on s'échappait à deux. J'étais bon rouleur et je l'emportais à l'emballage final.

J'ai couru jusqu'en 1949, à l'âge de trente-sept ans, après quoi j'ai tenu dans la banlieue lyonnaise, à Venissieux, un commerce de cycles jusqu'à l'heure de la retraite. Et maintenant, je vis retiré ici et ne m'occupe plus de rien. Je n'assiste même pas au Critérium des Anciennes Gloires qui se déroule chaque année à Charbonnières et n'ai plus de contact avec le cyclisme..."

CDP: Le fait de demeurer Place Carnot, à deux pas de Lyon-Perrache, ne vous donne-t-il pas envie d'aller vous promener? Et le T.G.V.?

- "Non, non, je suis tranquille comme cela!"

Moins de dix minutes après notre arrivée, Joseph SOFFIETTI le Lyonnais nous laissa partir, comme soulagé. Sa femme, dans le salon voisin de fort belle allure, nous regarda avec indifférence, accaparée par la télévision...

J. TRACLET.

Lyon, le 10 Février 1989.

A suivre.

CDP: A vrai dire, pas grand-chose. Par exemple, comment s'est passé pour vous ce Tour de France 1939, ce que vous avez fait pendant la guerre, vous voyez, rien de bien grave...

- "Le Tour 1939, vous savez, ce ne fut pas compliqué.

Comme notre leader VIETTO avait pris le maillot jaune très tôt, à Lorient, je crois, il nous a tous fallu se mettre à son

CDP: Ah! Vous voyez bien que vous n'avez pas perdu la mémoire!

- "C'est vrai que lorsqu'on me parle de tout cela, la mémoire me revient. Il y eut ensuite la guerre.

Après la démobilisation, j'ai couru dans la région et j'ai gagné Avignon-Lyon puis deux fois Dijon-Lyon.

CDP: Toujours au sprint?

(1) Joseph SOFFIETTI a tenu à nous préciser qu'il était d'origine Piémontaise (natif de Monasterolo del Savigliano) à 40 kilomètres au sud de Turin et qu'il n'a rien à voir avec Monasterolo (province de Ferrare).

Voici la suite de la liste des photos FRANK

101 Hector PICAVET
102 Alfred HAEMERLINCK
(3 différentes)
103 Ferdinand GORIS
104 Louis MES
105 Piet VAN KEMPEN
106 Léon SONNET
107 Pol MATTON/Piet VAN
KEMPEN
108 Piet VAN KEMPEN
109 Henri STOCKELYNCK
110 Louis GUERLACHE
111 BRAGAERD
112 Jan KEMPEN/Gaston DE
BRUYCKER
113 Omer DE BRUYCKER
(2 différentes)
114 César BOGAERT
115 Cor BAKKER
116 Albert MAES
117 Albert de BUNNE
118 Klaas VAN NEK
119 Joseph SCHERENS
(2 différentes)
120 Jean ROSSIUS
121 Maurice SEYNAEVE
122 A. CASTERMAN
123 Georges FAUDET
124 B. VAN RYSELBERGHE
125 Henri CORNELIS
126 Pe VERHAEGEN
127 Jan MERTENS
128 Ferdinand CLOESTYN/Hector
VAN ROSSEM
129 Jef WAUTERS
130 Jan MEEUWIS
131 Jean AERTS
132 Jacques ARLET
133 Gust VERDYCK
134 Piet VAN DER HORST
135 Jan PUNENBURG
136 A. BRASPENNINCKX
137 Albert BUYSE
(3 différentes)
138 Filémond REDEL
139 Hubert PAGNOUL
140 Aimé DEOLET
141 Léon HUYPENS
142 Louis VAN DER BEMPT
143 Armand DEMBRUAENE
144 Joseph DEMUYSERE
145 Piet GOOSSENS
146 Jules VERVUYST
(2 différentes)
147 R. VAN GROOTENBRUEL
148 Maurice RAES
149 Albert BILLIET
150 André MORTIER
151 Odile VAN HEVEL
152 Georges DRAPPIER
153 Alfons STANDAERT
154 André RAYNAUD



OCTAVE DAYEN.

155 Jules DES SCHEPPER/Octave
DAYEN
156 ??
157 Frans ALEXANDER
158 Alfons DELOOR
159 Léop. HAEGLSTEENS
160 Désiré GOOSSENS
161 Pol DE SCHEPPER
162 Alois MEERSCHAERT
163 Léon LOUYET
164 Alfred ODERIC
165 Louis ROELS
(2 différentes)
166 Auguste REYNS/Giuseppe OLMO
167 Jan WAUTERS
168 Oscar HOUTMAN
169 Learco GUERRA
170 Constant DIJZERS
171 Alex MAES
172 V. GERNAYE

173 Emile JOLY
174 Henri AERTS
175 Remi WYNANT
176 BOUCIERON
177 Armand DELIEGE
178 Frans GOOSSENS
179 Marcel CLOQUET
180 Constant VAN
IMPE
181 Constant
STRUYVEN
182 Lucien CHOURY
183 Louis FABRE
184 Joseph
HOREMANS
185 Maurice DE
CORTE
186 Frans
STOCKMAN
187 Maurice
DEPAUW
188 R. LEFEVRE
189 Gust
MEULEMAN
190 Camille
DEGRAEVE
191 Gaston REBRY
192 Jan VAN
BUGGENHOUT
193 Frans GURICKX
194 Alfred LUDOVIC
195 Louis DIERLOO
196 Alfons
SCHEPERS
(2 différentes)
197 Jean-Joseph
HOREMANS
198 O. THIERBACH
199 G.
MORTELMANS
200 Romain GYSSELS
(2 différentes)
André LEDUCQ
201
Herman BUSE
202 H. BUSSON
203 Gust DANNEELS
204 R. HENDRIKX
205 R. WATTIEZ
206 R. DE WOLF
207 ??
208 G. VAN GEYT
209 Leander GYSSELS
210 DE MEDICIS
211 Frans ROELS
212 Raffael DI PACO
213 (3 différentes)
FALCK-HANSEN
214 J. VAN DER HEIDEN
215 Cor WALS
216 (2 différentes)
Sidney COZENS
217 Lucien FAUCHEUX
218

36