

de pédales PS

Périodique belge des Collectionneurs
et Archivistes du Vélo

LA SAGA DES FRÈRES DELOOR

Périodique bimestriel - 3^e année
SEPTEMBRE-OCTOBRE 1994 N° 44

Abonnement annuel

Belgique: 1.000 FB France: 200 FF Autres pays: 1.200 FB
Prix par numéro: Belgique 135 FB - France 40 FF



Administration, annonces

5, rue des Alouettes
4121 NEUPRE (BELGIQUE)
Tél.: 041/71.57.22
Fax:
C.C.P.: 000-1517180-03
Membre de l'O.M.P.P.

Responsable de la publication

CLAUDE DEGAUQUIER

Comité de Rédaction

Claude DEGAUQUIER
Guy CRASSET
Denis COULON

Rédacteurs

Willy ANSEWUW
Michel DARGENTON
Rudi CREETEN
Robert JACOB
Jean-Pierre MARCUOLA

Recherches-archives-statistiques

Michel DARGENTON
Denis COULON
Guy CRASSET

Pascal DEGAUQUIER

Correspondants

Bretagne: Jean-Pierre LARIVIERE
Eric LE BALCH
André PERON

Midi France: Jean TRACLET
Région Parisienne: Robert JACOB
Suisse: Jean-François NICOD

Ernst BRETSCHER
Espagne: Juan Luis Lopez RUIZ
Jose Luis Sanchez ESTEBAN

Hollande: Wout KOSTER
Italie: Stefano FIORI
Pologne: Piotr EJSMONT
Allemagne: Bernd GOHR
U.S.A.: Bill KLINE

Photographe

Denis COULON

Imprimerie

Michel DUCHESNE 4100 SERAING

Montage

Chris Orca & Alain B.

SOMMAIRE

LA SAGA DES DELOOR

LE TOUR D'EUROPE 1954

SCHOENBACHER, LE TOUCHE A TOUT

LE TOUR DE FRANCE 1939

RUBRIQUES HABITUELLES

EDITO

LES CHOIX

La vie est une suite de choix qu'il faut, ne fut ce que par crédibilité, assumer.

Ainsi, en faisant de Tony ROMINGER le favori du Tour de France, j'avais choisi en mon âme et conscience, surtout par sentimentalité.

Je me suis planté, mais je n'en démons pas: sans la maladie, le Suisse aurait été le seul à réellement inquiéter INDURAIN. Les autres, tous les autres atomisés à Bergerac, n'ont fait que taquiner l'Espagnol, profitant de bons de sortie.

Construire une Grande Boucle, est aussi une question de choix. Je souris sous cape, lorsque j'entends certains acteurs s'insurger contre les difficultés du parcours et la longueur de certaines étapes. La plus belle épreuve cycliste du monde doit demeurer fidèle à ce qui a fait sa légende: c.à.d. une épreuve d'exception avec un parcours d'exception.

Le repêchage d'un demi-peloton dans les Alpes est lui un choix dirigé. Le mien aurait été l'élimination pure et simple. A mes yeux, "l'autobus" serait retourné au garage avec ses passagers fatigués. Comme l'équipe "Kas" de Fuente aurait dû l'être à Marseille en 1971.

Tout comme Henri Desgrange, je rêve d'un retour à Paris avec une poignée de rescapés.

La légende des événements extrêmes est un must qui ne cesse de m'habiter. L'homme est fait pour se dépasser, c'est cela qui le grandit.

"Coups de Pédales" se retrouve lui aussi souvent à l'heure des choix. Voyez la photo couverture de notre n° 43. Nous avons reçu une vingtaine de lettres vantant la qualité de cette couverture new-look.

Par contre, une missive - une seule - trouve cette présentation horrible, surtout aux yeux des jeunes que nous tentons d'attirer.

Sans vouloir "fossiliser" CDP, ne perdons néanmoins pas de vue notre vocation rétro.

La couverture du présent numéro est similaire. Un certain rétro est parfois d'actualité. Il s'agit d'une question de choix.

Claude DEGAUQUIER
Rédacteur en chef

Photo de couverture:

Les frères DELOOR version 94:

*A gauche Gustave présentant son trophée de la Vuelta 36
A droite, son frère Alphonse*

GUSTAVE DELOOR :

VAINQUEUR DES DEUX PREMIERES EDITIONS DE LA « VUELTA »

Pour beaucoup, les frères Alphonse et Gustave DELOOR font office de précurseurs dans le cyclisme. Leur nom est étroitement lié à l'histoire du Tour d'Espagne dont Gustave, le cadet, a épinglé les deux premières éditions à son palmarès. Ouvrir le livre d'or d'une grande épreuve est toujours signe de notoriété pour les générations à venir lorsqu'elles se penchent sur le palmarès d'une course.

Pour beaucoup - dont je le reconnais, faisait partie votre serviteur - Gustave Deloor, expatrié aux U.S.A. en 1940 (source Vélo-Gotha) à l'âge de 27 ans, ne devait plus faire partie de ce monde. Son frère Alphonse né en 1910 devait avoir connu ce même destin, la roue de la vie continuant à égrener inexorablement ses rayons ...

bornes de Bruxelles, et ce à quelques rues l'un de l'autre.

Accompagné de notre bouillant ibérique, nous avons rendu visite au double lauréat de la Vuelta. « Coups de Pédales » se réservant en solo une visite chez Alphonse Deloor ... le plus ancien vainqueur de Liège-Bastogne-Liège (en 1938) encore en vie.



Gustave Deloor, un superbe athlète du vélo.

59 années après la victoire de Gustave Deloor dans la Vuelta d'Espagne, M. DIAZ, directeur de la belle revue « ciclismo fondo » a voulu retrouver la trace du premier vainqueur.

Quelle ne fût pas ma surprise, et à présent probablement la vôtre, d'apprendre par la voix de mon ami DIAZ que les deux frères vivent à Malines, à 20

Le Tour d'Espagne 1935

Gustave Deloor habite un quartier résidentiel du sud de Malines. En pénétrant chez lui, dans sa villa cossue, on sent immédiatement que le cadet des Deloor a réussi sa vie sociale ! Avec un amalgame de français mêlé d'anglais (il a passé 31 ans aux Etats-Unis), nous allons réaliser un reportage surtout basé sur la cordialité.

Écoutez notre aimable interlocuteur disert et affable :

« Avant ma participation à la première édition du Tour d'Espagne, j'avais déjà participé au Tour de Catalogne 1934 où je m'étais classé 10ème. Lorsque Alphonse Versnick, qui était connu là-bas, fut chargé de sélectionner une équipe belge, il fut surpris de la réticence des gros bras du cyclisme national refusant la sélection, prétextant la peur de l'inconnu, le climat, la nourriture, etc...

Finalement, après des vicissitudes, le chanfre du cyclisme belge sélectionna 3 flamandais (Antoine DIGNEF, mon frère et moi-même) flanqués de 3 wallons (le Hennuyer Léon LOUYET, le Verviétois François GARDIER et le Liégeois François ADAM).

Après un voyage en train, long de deux jours et une nuit, nous sommes finalement arrivés à Madrid. Nous avons obtenu un contrat avec la firme B.H. qui nous a fourni un vélo, un maillot et le matériel. Ce fut tout et il n'était pas question d'argent.

De Belgique, nous avons apporté l'essentiel de la nourriture sous forme de céréales.



Gustave triomphe en solitaire à Bilbao sous la liesse de la petite colonie belge (Vuelta 1935)

A chaque étape, nous nous chargeons nous-mêmes de nos repas, souvent agrémentés d'omelettes.

Durant notre séjour en terre ibérique, nous buvions... du lait de chèvre.

Cette première édition du Tour d'Espagne s'est disputée dans des conditions climatiques défavorables (pluie, froid, boue, vent) et sur des routes et sentes dans un état lamentable.

Nous avions équipé nos vélos de boyaux Wolber spéciaux. Nous ne possédions qu'un plateau de 50 dents et 3 pignons de 16, 17 et 19 dents. Sur le plat, nous tirions à la main la chaîne vers l'arrière pour changer de braquet. En montagne, il fallait descendre de vélo pour effectuer cette opération.

Il y avait beaucoup de lacunes dans l'organisation et nous restions souvent en selle de 9h00 du matin à 7h00 du soir. Il n'y avait aucun médecin sur l'épave et notre équipe ne comptait qu'un masseur et un mécano en plus de notre mentor M. Versnick.

Arrivée triomphale à Madrid (Vuelta 35)

La course à vite pris son orientation car dès le 3ème jour, je me suis lancé dans une attaque solitaire qui m'a permis de triompher et d'endosser le maillot orange que j'ai conservé jusqu'au bout. Ma figne fut facilitée par le bris de fourche qu'a connu Mariano Canardo, mon plus coriace adversaire ».

Que pensez-vous des coureurs espagnols de l'époque?



«Ils manquaient assurément d'expérience et de contacts internationaux. Néanmoins, ils étaient d'excellents grimpeurs. En montagne, je renonçais à vouloir les suivre, évitant ainsi l'asphyxie.

J'étais certain de les retrouver au pied du col suivant car ils étaient piètres descendeurs.

Les coureurs espagnols étaient des garçons sympathiques et jamais, il ne se sont ligues contre nous. Celui qui m'a laissé la meilleure impression fut Berrendero (en 1936), mais le plus rusé était Canardo ».

Quel fut l'impact de cette belle victoire ?

« Cette victoire dans la Vuelta 1935 m'a rapporté 100.000 FB, ce qui était énorme à l'époque. Tout fut mis en commun et partagé équitablement. En Belgique, on a peu parlé de ce triomphe. Ce fut différent en 1936 où je fus accueilli avec chaleur à Anvers. A la gare Centrale, un carrosse nous attendait, pour nous conduire jusqu'au local de mon club du Stuyvenberg ».



Arrivée victorieuse au sprint à Almeria (Vuelta 1936)

Le Tour d'Espagne 1936

« Des les premiers mois de 1936, j'ai axé ma préparation pour disputer la seconde Vuelta

J'ai parcouru 500 km par semaine à l'entraînement souvent en compagnie de mon frère Alphonse

Cette seconde "Vuelta" était mieux organisée. Il y avait même des "miss étape" (rires).

La course fut aussi plus dure que 12 mois plus tôt. Le scénario de 1935 s'est renouvelé et j'ai produit mon attaque dès le second jour par un temps à ne pas mettre un coureur dehors.

Sur des routes qui n'en portaient que le nom, je fus épargné par la guigne et j'ai triomphé avec une avance confortable. Je me souviens que la police a dû abattre des chiens et moutons errants qui provoquaient la chute des coureurs et surveurs.

Je croyais avoir course gagnée et que plus rien ne pouvait m'arriver. Dans l'étape Barcelona - Saragoza, je fis couche au sol et touche au dos. Dans les étapes suivantes, je ne pouvais plus me pencher sur le vélo et je n'avais aucun médecin pour me fournir des calmants. Lorsque j'étais victime d'une crevaison, c'étaient mes équipiers, Schepers et mon frère qui devaient effectuer la réparation.

Enfinement, au prix de mille souffrances, j'ai rallié Madrid en vainqueur

Rentré en Belgique, un spécialiste a diagnostiqué la fracture de 3 vertèbres. Il m'a prescrit un repos total au lit long de deux mois sans bouger. Ma guérison fut à ce prix. »

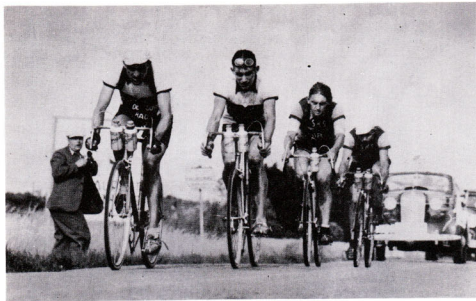
Le CHPT du Monde 1936 à Berne

Grâce à sa forte constitution, Gustave Deloor réussit à s'aligner dans le Tour de Suisse.

Sans un accident mécanique à un moment stratégique de la course, le cadet des Deloor pouvait supplanter Max Bulla. le vainqueur. Gustave est fier de nous montrer une superbe assiette souvenir en faïence qu'il obtint pour sa seconde place.

Vint alors le Championnat du Monde disputé à Berne. Après le naufrage des favoris italiens, le tandem Antonin Magne - Gustave Deloor se détache nettement, à un point tel, que dans le dernier tour, le futur porteur du maillot arcenciel ne peut plus être que le Français ou le Belge.

Gustave Deloor commence à rêver car il se sait plus rapide au sprint. Hélas pour lui, à quelques bornes de l'arrivée, le Belge est victime d'une crevaison : adieu veaux, vaches, cochons, couvées et maillot irisé qu'endosse Antonin Magne.



*Echappée lors du Tour de Suisse 1936.
De g. à dr. DECROIX, DELOOR, BULLA et DIGNEF*

Une Etape du Tour de France 1937 puis ...

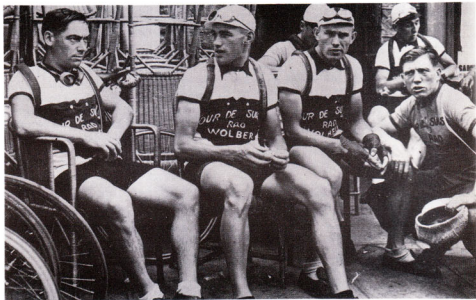
Gustave Deloor, double lauréat de la Vuelta est logiquement sélectionné pour la Grande Boucle 37 Il part avec de l'ambition :

« Au départ de Paris, j'espérais réaliser une excellente prestation. Hélas, après 10 km de course seulement, alors que nous étions encore dans les faubourgs de Paris, je fis à nouveau malchanceux. Victime d'une crevaisson, je ne fus pas attendu et j'ai chassé seul toute la journée. C'en était déjà fini de mon ambition. J'ai terminé 16ème après avoir eu le plaisir d'enlever une étape J'étais déçu ».

Comment expliquez-vous qu'après ce Tour de France, vous n'avez plus rien réalisé de notable ?

« En 1938, je me suis marié avec Marguerite. N'en déduisez pas que c'est à cause de cela que j'ai mal roulé (rires). En réalité, il faisait détestable en Belgique en 1938 et comme j'étais un homme de la chaleur, je n'ai jamais trouvé le bon coup de pédale.

Enfin, en 1939, je fus rappelé sous les drapeaux. Nous étions à la veille de la seconde guerre mondiale et le cyclisme allait entrer en veilleuse ».



Avant le départ du Tour de Suisse 1936, Gustave DELOOR entouré de deux de ses équipiers : DECROIX (à g.) et son frère Alphonse

Prisonnier de guerre

Gustave Deloor est affecté à la défense du fort d'Eben-Emael sur les hauteurs de Liège, en défense du passage sur la Meuse.

Après la guerre, Deloor fait la connaissance d'un officier américain qui lui conseille de tenter sa chance Outre-Atlantique.

Dès l'aube du 1er jour de l'invasion allemande, un commando s'empare du fort et Gustave se retrouve prisonnier derrière le Rhin. Il se souvient qu'il était affecté au stalag 11 B.

Grâce à sa notoriété, il fut muté à la cuisine du camp et ne souffrit pas trop de sa captivité qui dura quasi un an.

Retré en Belgique, Gustave Deloor, qui n'a pourtant que 28 ans, ne remonte plus sur un vélo de compétition. L'envie s'était envolée et en outre, Gustave n'avait plus ni vélo ni matériel.

Pour subsister, Deloor devient fabricant de pneus ... de vélos ! Afin d'éviter d'être envoyé en Allemagne comme travailleur obligatoire, l'ancien lauréat de la Vuelta se cache et écoute le fruit de son labeur ... en noir vers la France.

En 1949, Gustave et Marguerite s'embarquent vers l'aventure sans connaître un seul mot d'anglais !

Les débuts à New-York sont difficiles. Gustave devient mécanicien de garage et effectue les réparations au "pifomètre" vu sa méconnaissance linguistique des devis de réparation. Durant la première année passée sur le sol américain, Gustave va connaître une dizaine d'employeurs.

l'oncle Sam aidant, Deloor devient un mécano coté.

En 1956, un client huppé lui propose un travail dans l'aéro spatiale qui devient une science en expansion. La famille Deloor s'embarque alors pour Cap Canaveral où le champion belge restera jusqu'en 1978.

Retraité en 1978, Gustave Deloor revient en Belgique en 1980 et coule des jours heureux à Malines, malgré des problèmes cardiaques.

Son épouse est décédée en 1966 et il s'est remarié en 1967 avec Roza Maria, une belge qui vivait avec ses parents aux States.

De cette union est née Janette, une superbe blonde aujourd'hui âgée de 25 ans. Cette dernière vient de réussir ses études de médecine et entame une spécialité en gynécologie. Elle est la grande fierté de notre héros.

De nos jours, l'ancien champion belge s'intéresse toujours au cyclisme et suit d'ailleurs sur la TVI le déroulement de la Vuelta, ce qui le rend nerveux, explique Madame.

C'est sous un superbe rayon de soleil que nous quittons ce gentleman souriant et courtois. Espérons que le destin de la vie permette qu'il soit au départ en 1995 de la Vuelta du cinquantenaire, invité par M. DIAZ.

Quelle émotion ce serait de voir côte à côte sur le podium Gustave Deloor entouré de Tony Rominger et Miguel Indurain.

Claude DEGAUQUIER

SON PALMARES

INDE

1931

3° à Stekene (avec les pros)

1932

1° du Tour des Flandres

1° à Vilvorde

2° du Circuit du Sud (Audenarde)

4° de Bruxelles - Liege

Avec les pros

1° du Tour du Noord-West-Brabant (NL)

(1)

PRO

1933

3° à Westmalle

4° du Grand Prix de l'Escant

15° de Paris - Roubaix

1934

1° à Stekene et à Heist-op-den-Berg

4° du Tour de Belgique

Gustave Deloor, un as d'avant-guerre.

Après ce régime de la douche écossaise, Deloor effectue une chevauchée vers l'Ouest et plante ses pénates en Californie à Los Angeles où l'intégration est plus facile. Les notions de la langue de

Durant 12 ans, Gustave est affecté au Service "Rockets", vivant dans le désert lors des nombreux essais. Il n'est plus au courant de l'actualité cycliste en Europe.



10^e du Tour de Catalogne
10^e de Bruxelles - Ayeneux

1935

1^{er} de la VUELTA
1^{er} des 3, 11 et 14^{èmes} étapes
2^e des 5 et 13^{èmes} étapes
3^e des 2, 6 et 12^{èmes} étapes
1^{er} de la 2^{ème} étape de Paris - Saint-Étienne (9^e)
2^e à Melsele et à Kloosterzande (NL)
3^e du Circuit de Paris
3^e du Grand Prix de l'Escaut
3^e à l'Aragon (cr)
7^e de Reus-Barcelone-Reus
9^e de Paris - Brusschaat
11^e de Paris - Nice
2^e de la 1^{ère} étape
16^e du grand Prix des Nations

1936

1^{er} de la VUELTA
1^{er} des 2, 4 et 6^{èmes} étapes
2^e des 1, 7 et 10^{èmes} étapes
3^e des 9 et 13^{èmes} étapes
1^{er} à Poperinge et à Bâle (cr)
2^e du Tour de Suisse
8^e de Paris - Nice
8^e de Paris - Bruxelles
12^e du Championnat de Belgique
Abandon au Championnat du Monde

1937

1^{er} à Mons (cr)
2^e de LIEGE-BASTOGNE-LIEGE
3^e des Trois Villes Sœurs
16^e du Tour de France
1^{er} de la 6^{ème} étape
2^e des 13^{ème} (A) et 14^{ème} (C) étapes
20^e de Paris - Bruxelles

1938

1939

1^{er} à Hoboken, Rijkvorsel et Saint-Nicolas
3^e à Berchem

(1) Cette course a bien été remportée par Gustave et non Alphonse comme mentionné dans *Vélo Gotha*. Gustave est cité par les journaux contemporains et Alphonse se classait au Circuit de l'Allier le même jour.

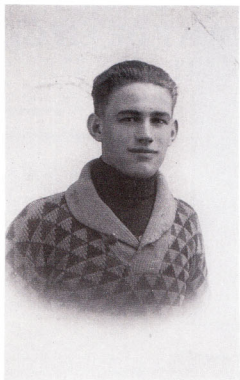
Palmarès établi par Denis COULON et Guy CRASSET



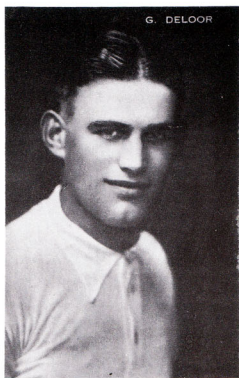
Gustave et Alphonse DELOOR (Photo CDP)



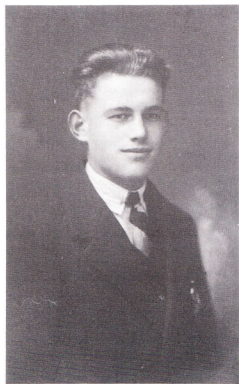
Gustave et Madame (photo CDP)



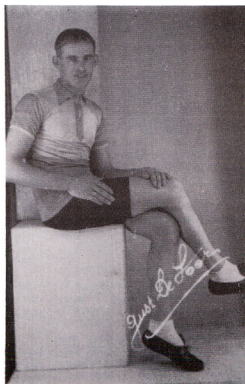
Gustave DELOOR en 1928



Gustave DELOOR en 1933

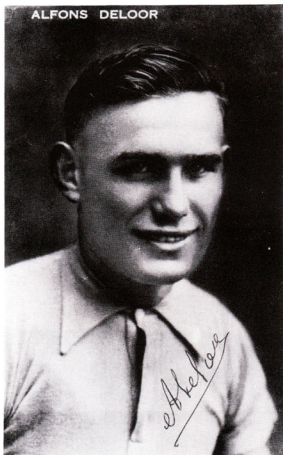


Gustave DELOOR en 1929



Gustave DELOOR en 1936

ALPHONSE DELOOR : LE PLUS ANCIEN LAUREAT DE LIEGE - BASTOGNE - LIEGE EN VIE



A l'inverse de son frère Gustave, Alphonse Deloor est plus taciturne et il faut insister afin qu'il développe ses souvenirs.

L'aîné des Deloor est né le 3 mars 1910 à Bois d'Haine dans le Hainaut. Cela s'explique par le fait que son père était mineur dans le Borinage.

Professionnel à l'âge de 19 ans, Alphonse a vu sa carrière stoppée par la guerre en 1940 à l'âge de 30 ans. Ecoutons le narrer ses souvenirs :

Comment expliquez-vous que vous avez patienté durant 10 saisons pour enlever, avec la Doyenne, une victoire probante ?

« J'ai longtemps couru sans marque. De ce fait, j'étais considéré comme un petit coureur. A partir de 1933, grâce à Alphonse Versnick, j'ai obtenu un contrat auprès de mon frère et j'ai disputé avec lui le Tour de Catalogne. Après avoir terminé second du Tour de Belgique, j'ai posé ma candidature pour le Tour de France. Je n'ai pas obtenu de réponse. Mon club a lui aussi écrit à la ligue et il lui fut répondu que pour être sélectionné, je devais obtenir des résultats dans les courses à venir.

Je me suis classé 2 fois dans les 5 premiers d'autres épreuves. Finalement, après bien des palabres, j'ai obtenu le feu vert. Liège - Bastogne - Liège 1938 était encore loin. Je devais au préalable faire mes preuves ».

Gardez-vous un bon souvenir de ce Tour 1933 ?

« Oui et non. Je me suis classé 27ème, ce qui n'est pas mal pour un néophyte, mais mon rôle fut strictement celui d'équipier et plus spécialement envers Ronse.

Sur la route d'Aix-les-Bains, je suis resté avec Ronse en perditon. Lorsque ce dernier a abandonné, je suis rentré in-extremis dans les délais. Je me suis alors mis au service de Schepers et ce fut plus facile car il grimpait beaucoup mieux.

Un jour qu'il faisait chaud, je suis descendu dans la cave d'un café pour prendre quelques bouteilles. La porte s'est refermée derrière moi et j'ai perdu plusieurs minutes dans l'aventure, avant que l'on ne donne suite à mes cris (rires) ».

Pourquoi n'avez-vous obtenu qu'une sélection ?

« A cause des sélections basées sur une répartition par provinces. A Anvers, je n'étais considéré que comme 3ème coureur après Vissers et Moerenhout ».

En 1935, vous avez enlevé un superbe circuit de Belgique ?

« En effet et pourtant, il s'agissait d'une épreuve longue et difficile. Le départ était donné à minuit à Berchem. Achille Vandenbrouck avait écrit dans "la Gazet van Antwerpen" qu'il me considérait comme favori. Je n'avais toujours pas de marque et j'avais un vélo et un maillot "Aime Dossche", oui ce Dossche qui lui aussi courait. Au ravitaillement à Mennin, j'ai démarré et seuls Huyghe et Braeckveldt sont revenus à Wetteren. A l'entrée d'Anvers, j'ai de nouveau attaqué et j'ai gagné en solitaire. Grâce à cette victoire, j'ai obtenu un contrat de 3 ans chez "Colin" ».

Vous avez aidé Gustave sur les routes espagnoles ?

« Nous avons décidé de rouler l'un pour l'autre. C'est ainsi que lorsque Gustave est tombé dans un ravin et que son vélo étant abîmé, il voulut abandonner, je l'ai remis en selle et j'ai mené la poursuite durant 40 km. Lorsque Versnick est venu à sa hauteur, Gustave lui a demandé combien de bornes il restait, le directeur a répondu dix alors qu'il en restait cent ! Nous sommes revenus en tête à 5 km de l'arrivée et ... Gustave a gagné ».

Vous avez disputé le Giro ?

« Oui, en 1937 dans l'équipe de Guerra qui était en fin de carrière. J'ai reçu un superbe matériel, ce qui m'a motivé.

Dans les Dolomites, j'étais le 1er étranger au classement général devant Amberg, Bartali, Di Paco et Camusso se trouvant à l'attaque mais je n'étais pas loin. Hélas, j'ai alors crevé 4 fois et je n'avais que 3 boyaux sur moi. J'ai attendu plus d'un quart d'heure après le camion avec le matériel. Mes illusions s'évanouaient.

Je garde le souvenir extraordinaire de Gino Bartali qui se détachait dans les cols sans véritable démarrage : il pouvait simplement se permettre de pousser plus grand ».

Et cette fameuse victoire dans Liège-Bastogne-Liège 1938 ?

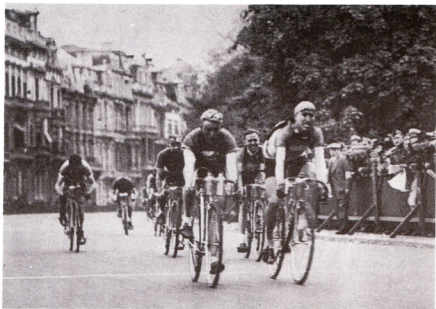
J'ai gagné parce que j'étais dans un bon jour et que la chance fut de mon côté. Je ne me suis pas aligné avec l'idée de l'emporter. Les Demmyssere, Sehepers et Aerts étaient mieux armés que moi. A mi-course, le peloton s'était coupé en deux et mon frère et moi étions dans le second.

Gustave étant fatigué, je suis revenu seul en tête. Les attaques furent alors nombreuses et Kint a longtemps fait figure de vainqueur.

Avec quelques autres, j'ai rejoint Kint aux portes de Liège. Pour le sprint, j'ai décidé de prendre la roue de l'Aigle Noir. Ce fut ma chance et j'ai remporté la plus belle course de ma carrière devant Kint et Vervaecke ».

Cette victoire allait être sans lendemain ?

« En effet car après avoir enlevé en fin de saison le G.P. de Brasschaat derrière moto, la saison 39 fut quelconque à cause de la mobilisation. Le GP du 1er mai 1940 demeura ma dernière course.



Surprise à Liège : Alphonse DELOOR devance Marcel KINT pour la victoire dans Liège - Bastogne - Liège 1938

Quelques jours plus tard, la guerre éclatait alors que je projetais de devenir stayer en obtenant le matériel de Georges Ronsse ... hélas !

Je fus fait prisonnier durant 5 semaines puis libéré, je suis devenu pilote de grue. Je suis resté jusque ma retraite chez le même entrepreneur et j'ai participé à l'élaboration de digues à Willebroeck lors des fameuses inondations ».

Séparé de son frère durant de longues années, Alphonse a retenu le séjour de Gustave en Belgique en 1969.

Actuellement, les 2 frères se fréquentent régulièrement et c'est Alphonse, toujours très actif, qui rend visite en vélo à son cadet qui habite à moins d'un kilomètre de son domicile.

Alphonse s'est marié en 1933. Il est père de 3 filles et un garçon. Il est 9 fois grand-père et 2 fois arrière-grand-père. La série n'est probablement pas achevée car Alphonse reste solide.

Pascal DEGAUQUIER.

SON PALMARES

1929
1° à Lebbeke
3° à Deurne
10° du Championnat de Belgique
20° de Paris - Bruxelles

1930

1931

1° à Tamise
2° à Sint-Amandsberg, Merchtem,
Harelbeke et Stekene
3° du Circuit de Belgique et à Deinze
9° de Liège - Bastogne - Liège

1932

1° du Circuit des Régions Flamandes
1° à Kontich
2° du TOUR DES FLANDRES
2° à Mol et à Wouw (NL)
3° du GP Saint-Michel, à Kruikebe,
Burcht et Ypres
5° de Paris - Lille
5° ex-aequo de Paris - Bruxelles
7° du Circuit de l'Allier
10° de PARIS - ROUBAIX
11° du Grand Prix des Nations

1933

- 2° du Tour de Belgique
- 2° du Tour du Limbourg
- 2° du Tour de Corréze
- 3° du Grand Prix de Villeneuve-sur-Lot
- 4° du TOUR DES FLANDRES
- 4° de Paris - Nice
- 3° de la 3ème étape
- 6° de PARIS - ROUBAIX
- 8° de PARIS - BRUXELLES
- 27° du Tour de France

1934

- 1° à Tamise
- 2° du Tour de Catalogne
- 1° de la 2ème étape
- 2° de la 7ème étape A
- 3° des 5 et 6èmes étapes
- 2° à Steenberg (NL.)
- 3° du Tour de Belgique
- 2° de la 3ème étape
- 11° de Paris - Nice (ou 12°)
- 12° de Paris - Bruxelles
- 16° de Paris - Roubaix

1935

- 1° du Circuit de Belgique
- 3° à Jabbeke et à Melsele
- 5° de Paris - Brasschaat
- 6° de la VUELTA
- 7° de LIEGE-BASTOGNE-LIEGE
- (6 classés ex-aequo)
- 8° de Reus-Barcelone-Reus
- 9° du Grand Prix de l'Escaut
- 10° de Paris-Nice

1936

- 2° de la VUELTA
- 1° de la 14ème étape
- 2° des 2 et 19èmes étapes
- 3° de la 16ème étape
- 2° de Landen - Awans - Bierset
- 3° de Paris - Nice
- 3° de la 1ère étape
- 3° à Bruxelles (cr)
- 6° du Tour de Suisse
- 2° de la 1ère étape
- 3° de la 2ème étape
- 7° de Paris - Bruxelles
- 19° de Paris - Roubaix

1937

- 2° à Lokeren
- 8° du Circuit des régions Flamandes
- 22° de Paris - Bruxelles
- 31° du Giro
- 2° de la 5ème étape B

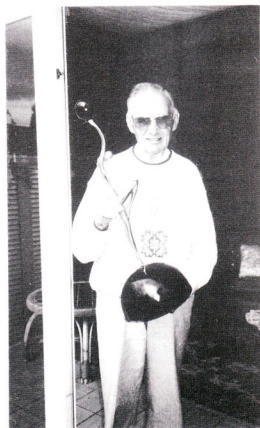
1938

- 1° de LIEGE-BASTOGNE-LIEGE
- 1° à Brasschaat (cr), Nimove, Moerbeke et Herentals
- 2° à Waregem, Courtrai et Stekene
- 3° des Trois Villes Soeurs
- 3° à Machelen et à Herk-de-Stad
- 28° de Paris - Roubaix



*Gustave et son assiette souvenir du Tour de Suisse 1936
(photo CDP)*

*Gustave présente son trophée de
la Vuelta 36
(Photo CDP)*



- 1939
- 2° à Saint-Nicolas
- 3° à Wingene et à Merelbeke

- 1940
- 5° du Circuit de Belgique

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

Louis BOGRAND

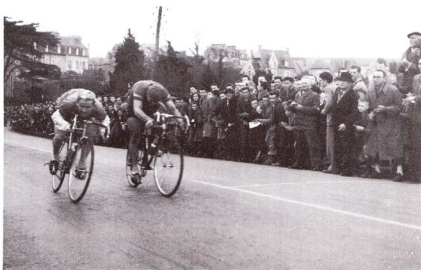
L'homme qui survolait le ... PARIS - ROUBAIX Breton.



Départ de la course en 1932

Rarement encensés, souvent décriés, s'exprimant peu dans les médias: les organisateurs ! Et pourtant... Combien d'entre eux ne remuent-ils pas ciel et terre pour préserver "leur" course ! Louis BOGRAND ne nous démentira pas...

Issus d'une famille de colporteurs et de démarcheurs (dont on retrouve des ascendants en 1773), c'est tout naturellement que Louis Bogrand et son frère Pierre prennent en 1920 la suite de leur père, marchand de tissus à Saint Briec. Dans cette ville Bretonne, les enseignes à connotation religieuse sont alors nombreuses: "A Saint Joseph", "A la Charité", "A l'Espérance"... Les deux frères faillirent à cette tradition leur magasin s'appellera "Au Bon Accueil" ! En 1921, ils décident de monter leur propre manufacture du "Vêtement Bien Fait". L'affaire est prospère et une succursale est créée à Rostrenen: c'est le point de départ d'une longue, d'une très longue aventure... La décision est prise: une course cycliste St Briec - Rostrenen et retour, patronnée (on ne sponsorisait pas encore à l'époque !) par le "Vêtement Bien fait" est mise sur pied. En mai 1922, se déroule donc la première édition. A 20 km de l'arrivée, Le Provost, le futur vainqueur, doit s'arrêter: chaîne grippée



Édition 1954: Joseph GROUSSARD (à dr.) bat de justesse Joseph THOMIN devant la toute grande foule.

Les "plus anciens des anciens champions" apprécieraient l'incident ... La chaîne de ce pionnier est devenue une véritable "tige de fer" qu'il dégriffera à doses intensives de ... savon de Marseille dans la première ferme vente, non sans avoir porté sa monture plusieurs kilomètres durant sur des chemins qui, longtemps plus tard, seraient des routes ! Couverts de boue ou habillés d'une épaisse couche de poussière selon la météo du jour, nos hussards tracent la voie d'une course qui deviendra la plus grande classique bretonne.

En 1927, les deux frères, comme dans toute bonne famille, se brouillent ... et l'épreuve change de nom pour prendre celui du magasin géré par Louis, "Le Bon Accueil" Ouverte à toutes les catégories sur l'itinéraire (qui variera peu au cours des années) St Briec - Guingamp - Lannion et retour, son palmarès s'ornera des noms de Paul Le Drogo, Pierre Clourec, Pierre Cogan ...

commerciale est à remonter mais "Le Bon Accueil" est maintenu ! Ouf. La course se déroule alors en deux étapes avec un arrêt-banquet, fort agréable pour les suiveurs, beaucoup moins pour les coureurs, à Lannion ! D'année en année, le nombre d'engagés ne cesse de croître: la course est en effet encore ouverte aux professionnels, aspirants et indépendants et les listes de partants sont longues ! 298 en 1952, sans commentaire ! Première classique bretonne, toujours organisée en mars, tout le gratin du cyclisme s'y donne rendez-vous: on vient faire le point ... et voir où en sont les autres. Les Butteux, Ruffet, Picot, Thomlin, Pipelin, J. Bobet, Groussard, Ignolin ne nous démentiront pas: "Le Bon Accueil" acquiert définitivement ses lettres de noblesse: presse et coureurs ne l'appellent-ils pas le Paris - Roubaix breton ...

Le succès appelle le succès ... Des magasins à l'enseigne du "Bon Accueil" mais qui n'ont rien à voir avec la

passage de la Poste" (du nom de l'endroit où était situé le magasin à Saint Briec).

Si la direction du Tour de France a longtemps été symbolisée par un casque colonial, celle du tout nouveau "Passage de la Poste" le sera par ... un avion, la passion de toujours de Louis Bogrand. N'a-t-il pas en effet initié Louison Bobet lui-même au pilotage et donné le baptême de l'air à notre spationaute Jean-Louis Chrétien ! Chaque épreuve, à partir de 1956, sera survolée par son célèbre appareil rouge et blanc, symbole du prestige d'une épreuve attendue chaque année par tous, champions, presse et public confondus ... jusqu'en 1964, où, la mort dans l'âme, Louis Bogrand amputera son affaire du plus beau de ses fleurons.

Harcelé par les pouvoirs publics qui au fil des ans lui compliquaient la tâche (vous pensez, lâcher 100 coureurs en dimanche de printemps sur des routes de plus en plus encombrées ...), fatigué par des



Louis Bogrand en compagnie du vainqueur 1955: Yvon MARREC

Les hostilités de 1939/1945 voient bien sûr une pause dans l'organisation et, en 1948, Louis Bogrand passe le flambeau à son fils ... Louis, alors mécanicien de l'aviation maritime. L'affaire

maison Bogrand (!) pousse comme des champignons dans toutes les Côtes du Nord (ancienne appellation du département des Côtes d'Armor). Après un procès en justice en 1955, nouveau changement de nom de l'épreuve qui s'intitulera désormais "Le

démarches incessantes (tous les maires des communes traversées étaient contactés ... physiquement chaque année), emporté par des règlements fédéraux, il décide que son avion restera au sol en mars 1965 ...



L'organisateur en conversation avec Georges GILLES avant le départ 1956.



L'arrivée victorieuse d'Edouard BIHOUEE en 1956.

Une page de la riche histoire du cyclisme breton venait d'être tournée.

LARIVIERE Jean-Pierre

*COURSES CYCLISTES DU
"BON ACCUEIL"*

PALMARES

1922	LE PROVOST
1923	Paul ALAIN
1934	GOUPIL
1935	Paul LE DROGO
1936	P. CLOAREC
1937	P. COGAN
1939	TAERON
1940	Jean SAUZEAT
1942	CAVAN
1948	RUFFET
1949	BUTTEUX
1950	ALLAIN
1951	BEGHETTI
1952	GUERINEL
1953	DELANOE
1954	J.GROSSARD
1955	MARREC
1956	BIHOUEE
1957	GUERINEL
1958	BIHANNIC
1959	GUERINEL
1960	FLOCHAY
1961	IGNOLIN
1962	IGNOLIN
1963	FOLGAR
1964	J.C. LEHEC

De 1922 à 1926

Course du "Vêtement Bien Fait"

De 1927 à 1955

Course du "Bon Accueil"

De 1956 à 1964

Course du "Passage de la Poste"

1993

GRAND CONCOURS

La seconde épreuve de notre concours concerne Paris - Roubaix.

Nous retrouvons trois lecteurs français sur le podium: l'ami MOUNIER, un habitué, mais aussi D. JULIEN et J.C. LIGIER, récompensés par leur constance.

2ème épreuve

PARIS - ROUBAIX

1er ex-aequo: D. JULIEN, J.C. LIGIER et A. MOUNIER.
(1.3.4.6.7.13) = 34 - 10 (2 hommes réponses) = 24

Remarquons la similitude des résultats des lauréats. La cause vient d'une question subsidiaire qui a éloigné du classement quelques candidats.

Réponses

1) Les 11 individuels de Paris - Roubaix 1955 étaient: ADRIAENSSENS, CAPUT, CARLE, CONTE, COSTES, DELEDDA, DJOT, DE GRAVELEYN, GIANNESCHIL, LEOCAT et TEISSEIRE (il fallait en citer deux).

2) En 1955, Stanislas BOBER était équipé par « Thomann ».

Les 3 lauréats reçoivent le livre sur Stan OCKERS ainsi que les C.P. 91.

3ème épreuve

GIRO D'ITALIE

Pour maintenir l'équité de notre concours envers les participants, vu la parution tardive de C.D.P., j'ai décidé de ne pas tenir compte des questions subsidiaires dans le pronostic. Je rappelle toutefois que pour ces questions, il fallait répondre que le Belge THIÉUNS a terminé 46ème du GIRO 1959 et que A. CONTERNO était le gagnant des étapes volantes.

Pour cette troisième épreuve, nous avons vu l'ami J.C. TRANCHARD terminer premier, en étant le seul à amener ses 8 coureurs dans les 20 premiers. Ensuite, le retour au premier plan de "Togre" des saisons précédentes, M. DELESTINNE et l'avènement d'un fidèle abonné suisse, J.L.

GONELLA. Cela nous donne un tiercé international et c'est très bien ainsi.

1. J.C. TRANCHARD (1.3.4.5.8.9.10.12) = 52 (8 coureurs classés)
2. M. DELESTINNE (1.3.4.5.9.10.11) = 43 (7 coureurs classés)
3. J.L. GONELLA (1.3.4.8.9.10.12) = 47 (7 coureurs classés)

Félicitations aux lauréats et persévérance pour tous les autres.

M. TRANCHARD reçoit le livre sur Stan OCKERS et les C.P. 91.

Suite à l'intermède de mon ami Degatquier dans le CDP n° 43, je confirme que le GIRO a reçu de nombreuses réponses, et de fait a été homologué. Le Championnat de Zurich devient donc un petit concours séparé, et les lauréats seront récompensés à part.

Nous avons eu pour notre 4ème épreuve "Le championnat de France" un gagnant fidèle à notre concours, et encore jamais couronné, c'est chose faite, il a été le seul à placer 7 hommes dans les 20 premiers.

4ème épreuve

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

1. D. DIEBOLD (1.4.6.8.9.12.15) = 55 (7 coureurs classés) ceci sans l'apport des questions
2. A. MOUNIER (3.4.6.8.9.13) = 33 (43 - 10 de réponses) = (6 coureurs classés)
3. F. LEGARRE (1.4.6.8.9.11) = 39 (6 coureurs classés)

Réponses

1) L. LAUCK a terminé 6ème en 1951
2) R. PAVARD s'est classé 9ème en 1960

Quelques participants belges m'ont demandé de choisir une autre épreuve l'an prochain, j'en tiendrai compte.

M. DIEBOLD reçoit la même récompense.

5ème épreuve

LE TOUR DE FRANCE

Ce Tour a été celui des surprises, sauf pour le vainqueur, et nombre de participants n'ont pu éviter le naufrage avec les abandons de ROMINGER, DE LAS-CUEVAS, CHIAPPUCCI, BUGNO et consorts. De ce fait, placer 5 hommes dans les 20 premiers était une excellente performance, qui a été réalisée par M. Y. FOUILLAT qui a remporté la palme, les suivants n'arrivant qu'avec 3 coureurs sur les 8 annoncés.

1. Y. FOUILLAT (1.2.4.5.8) = 10 (20 - 10 de réponses - 5 coureurs classés)
2. P. TRANSON (1.3.4) - 2 = 8 - 10 de réponses - 3 coureurs classés)
3. J.C. TRANCHARD (1.3.5) - 1 (9 - 10 de réponses - 3 coureurs classés)

Réponses

1) S. MAES est décédé le 5.12.1966
2) L. TOMMIES était de nationalité Belge

Suivent 8 participants avec également 3 coureurs placés, mais battus en majorité par les questions annexes. A ce sujet, vu cette situation peu fréquente plongeant les résultats dans les signes -, une modification sera apportée pour la cotation des questions. Je précise aussi que j'ai en quelques interventions au sujet du coureur TOMMIES qui n'aurait pas pris le départ du Tour 1933.

Possédant le Journal avec la Carte de ce Tour 1933, et la liste des engagés par pays, de bonne foi, j'ai pensé qu'il avait couru. Ceci n'a pas grande importance puisque la question demandait la nationalité du coureur, mais on pouvait le préciser.

M. FOUILLAT gagne le livre sur Stan OCKERS et les C.P. 91.

De retour de vacances, nous clôturerons le Concours avec Paris-Tours et le Tour de Lombardie en octobre. Ce seront les ultimes joutes pour le Super Classement de fin de saison.

Voici les questions pour:

PARIS - TOURS

1. Il a remporté Paris-Tours et le Chtp de France dont il était un spécialiste. Il s'est tué dans un accident. De qui s'agit-il?
2. Il est belge, il a fait 2ème d'un Tours-Paris que son homonyme a remporté deux

fois sous l'appellation de Paris-Tours. De qui s'agit-il ?

TOUR DE LOMBARDIE

1. Un seul Français dans les 10 premiers de cette classique en 1947. De qui s'agit-il ?
2. Quel a été le meilleur belge cette année-là ?

Bonne chance à tous et à bientôt.

Robert JACOB.
2, rue des côtes
78600 MAISONS-LAFFITE
(France) - Tél.: 139628540

Classement de fin de saison

Prix

1er: reçoit un lot préparé d'une valeur de 300 FF offert par la librairie le Sportsman + les Stars du cyclisme belge + les 3 jeux de C.P.

2ème: reçoit un abonnement d'un an à C.D.P. + les 3 jeux de C.P.

3ème: reçoit un abonnement d'un an à CDP

4 au 6ème: reçoivent le tome I des Stars du cyclisme belge

7 au 10ème: reçoivent le livre sur Stan OCKERS

11 au 15ème: les C.P. 91 et 92.

L'ANNEE CYCLISTE 1942

L'annonce du n° 43 de CDP était un tantinet erronée.

Le Tome I de l'année 1942 (janvier à juin) est paru (il y en aura trois).

Ce recueil me fait penser aux BVI, à la différence qu'il est très complet pour ces années de guerre.

150 pages conçues par Pierre WEECXSTEEN et Frédéric GIRARD. Indispensable dans votre bibliothèque.

120 FF à verser soit sur le CCP 8092 13 L de Frédéric GIRARD - 1327 route d'Avignon - 13750 PLAN D'ORGON (F) soit par mandat postal international ou espèces.

H.S. N° 8

A l'occasion des 80 ans de Gino BARTALI, Coups de Pédales par l'intermédiaire de notre correspondant Stefano FIORI, a rencontré le grand champion.

Sur 72 pages tirées sur papier glacé, vous pourrez découvrir 4 grands thèmes:

1. Son interview, son avis sur ses duels avec Coppi, ses coups de coeur sur ses succès, la mort de son frère, ses échecs, etc...
2. Son palmarès complet avec ses 203 victoires
3. Un large panorama de sa carrière, saison par saison
4. Une grande étude comparative de ses duels avec Coppi ainsi que toutes les positions dans les cols gravis en commun par les deux championnissimi.

Préface de Jean TRACLET

Couverture en quadrichromie avec les seules photos couleurs format CP du champion.

Le clou de HS réside dans la diversité de ses 60 photos tirées soit de la collection privée de Bartali, soit du prêt de superbes clichés de nos lecteurs et des archives de l'agence Belga.

Vous y découvrirez 5 ou 6 photos inédites et exclusives.

Prix:	Belgique	600 FB
	France	110 FF
	Autres pays	660 FB
	Par avion	720 FB

Paiement via les modalités habituelles.
Emballage renforcé: + 30 FB (5 FF)

Hâtez vous car la vente ne connaît pas le moindre temps mort !

La rédaction.

BOURSE D'ECHANGE

Le samedi 5 novembre 94 aura lieu de 9 à 14h00 une bourse sur le cyclisme en la salle Brandstoffen V.D. Hamnekenhoek 10 à Herentals (B) à l'endroit habituel.

Entrée 50 FB

Prix pour une table: 100 FB à réserver auprès de M. VERVOORT Jos - Drabstraat 107 - 2640 MORTSEL
Tél.: 03/4497245

AVIS

J.M. GRUET vient de publier un recueil de 56 caricatures en noir et en couleur (16x22 cm) sur le cyclisme.

Bon de commande à adresser à l'auteur J.M. Gruet, 221 rue Guynemer - 45200 AMILLY (F) en précisant si vous souhaitez une dédicace autre qu'à votre nom: coût 48 FF + frais envoi 12 FF par livre

Préface de J.P. Tiberi.

PETIT CONCOURS

A la surprise générale, il s'est un jour classé sur le podium d'une étape clim d'un Tour de France d'après guerre. Inconnu avant cela, il ne devait ensuite plus réussir aucun résultat valable.

De qui s'agit-il ?

A vos plumes et courez vite à vos boîtes aux lettres pour obtenir les livres "Les Stars du Cyclisme Belge" et Stan Ockers "Un Eternel Sourire"

Le cachet de la poste départagera les ex-aequo.

Avant reçu plusieurs lettres dans ce sens, dorénavant, quatre bonnes réponses seront choisies après tirage au sort effectué par mon fils Jean-François (10 ans). Chacun étant de ce fait placé sur un même pied d'égalité

Le rédacteur en chef

LE TOUR D'EUROPE 1954

"Il ne s'agit pas de chercher à connaître le nom du futur vainqueur du 1er Tour d'Europe, mais simplement de savoir si cette épreuve pourra se

dérouler sportivement." Tel est le titre de l'éditorial de Jean Leulliot dans sa revue *Route et Piste* parue le 21 septembre 1954, date du départ de ce Tour d'Europe.



La suite de l'article révèle à merveille les sentiments du père de l'épreuve à quelques heures du départ. Écoutons-le.

"Que d'efforts, que de nuits blanches, que d'acrobaties nous avons dû effectuer depuis un mois pour parvenir à aligner 80 coureurs au départ. Comme nous l'avons déjà dit, rien ne nous a été épargné.

La mafia internationale du sport a placé chaque jour deux ou trois bombes, quand ce n'était pas cinq sous nos pas et ceci jusqu'à la dernière minute ...

Nous sommes en droit de nous demander ce que nous réserve l'avenir. Nos adversaires - et Dieu sait s'ils sont actifs et acharnés - ont dû nous préparer quelques pièges d'importance sur le parcours.

Nous sommes avertis, nous nous y attendons ...

Nos ennemis se sont dévoilés et nous savons maintenant qu'ils ne reculeront devant rien pour essayer de nous stopper.

Tous les coups, même les plus trahés, les plus lâches et déloyaux leur sont permis ...

Ce sont uniquement des "gangsters" et des racketteurs, un point c'est tout.

Qu'importe donc si nous succombons, car ils tomberont à leur tour un jour prochain."

Entre le machiavélisme des uns et la paranoïa latente des autres, il est bien difficile de retrouver la vérité et, comme dans bien des cas, elle doit se trouver à mi-chemin entre ces deux positions extrêmes.

Jean Leulliot, souvent plus riche en idées et en bonnes intentions qu'en moyens pour les réaliser a effectivement rencontré bien des difficultés pour mettre sur pied cette nouvelle épreuve.

Organisateur de Paris - Nice et de la Route de France, il avait voulu ce Tour d'Europe essentiellement pour donner une chance aux jeunes coureurs français qui étaient trop souvent oubliés lors de la constitution des équipes pour le Tour de France et un nouveau champ d'action (et de publicité) aux marques de cycles.

Imposer cette nouvelle course ne fut pas chose facile. Leulliot empiétait sur les plates-bandes des "grands" (l'Équipe, le Parisien Libéré, la Gazzetta dello Sport ...) et ceux-ci ne tenaient vraiment pas à recevoir un nouveau venu à leur table.

Les Problèmes de calendrier

Lors des premières réunions préparatoires à l'élaboration du calendrier 54, les organisateurs ont demandé que leur épreuve soit inscrite en avril (à la place du défunt Tour d'Algérie) ou en mai. Cela souleva un tollé général et un refus catégorique des autres organisateurs. Tout un chacun avançant de bonnes raisons pour interdire cette course avant le Tour de France ou y opposant son veto pour une question de principe (?).

Leulliot n'eût d'autre choix que d'accepter les dates qui lui furent imposées, à savoir 13 étapes entre le 21 septembre et le 3 octobre.

En réalité, il ne s'agissait là que d'un épisode de la guerre larvée qui opposait Jacques Goddet et l'Équipe aux organisateurs qui osaient mettre en doute leur quasi-monopole à l'intérieur de l'Hexagone.

Et Jean Leulliot qui avait l'habitude de dénoncer haut et fort ce genre de situation et de se battre pour défendre ses idées, figurait au premier rang de ces intrus.

Les Problèmes de parcours

Le premier itinéraire concocté par les organisateurs (Leulliot était secondé par Jean Bidot, Romain Gysseles et Werner Miethe) prévoyait 13 étapes de Paris à Strasbourg par la Belgique, les Pays-Bas, la Belgique, le Grand-Duché, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Suisse et la France.

Ce projet a été respecté dans ses grandes lignes. Seule la Hollande a dû être supprimée du parcours prévu. A quelques jours du départ, la ville d'Amsterdam reniait la parole donnée et dénonçait le contrat signé avec l'organisation, et ce après qu'elle eut conclu un accord avec les organisateurs du Tour de France pour être le théâtre du départ de la Grande Boucle en 55. Coïncidence ?

Cette défection de dernière minute (ainsi que celle de Stuttgart à une semaine du départ) allait obliger les organisateurs à modifier leur parcours et à intercaler une étape supplémentaire dans la traversée de l'Allemagne. Obligés de faire halte là où l'on voulait bien les recevoir, ils proposent 11 étapes en ligne d'une longueur moyenne de 251 km, ce qui est franchement excessif en fin de saison. En outre, les cols sont souvent situés trop loin des arrivées que pour jouer un rôle vraiment décisif dans le déroulement de la course.

Cette épreuve a quand même l'immense mérite de franchir 11 frontières et de traverser 8 pays (dont la Sarre), à une époque où les tours nationaux restaient cantonnés dans leurs frontières.

Les Problèmes de participation

Là aussi, Jean Leulliot a dû déchanter au fur et à mesure que la date fatidique du 21 septembre approchait.

Il espérait aligner 13 équipes de marque et une équipe réunissant les meilleurs espoirs de sa Route de France. Pour ce, il commença à sélectionner les équipes dès mars. Six mois plus tard, il ne restait plus rien de ces grands projets. L'une après l'autre, les grandes équipes françaises et italiennes espérées déclaraient forfait: pas de Mercier, pas de Terrot, pas de Helvetti, pas de Gitane, pas de Rochet, pas d'Alcyon. Seul Francis Pélissier est fidèle au poste avec une solide équipe des Cycles La Perle Côté italien, pas de Bianchi, pas d'Atala, pas de Lygie, pas de Legnano, mais bien une équipe Arbos privée de son leader Bruno Monti ...

En effet, gros coup dur pour les organisateurs: le 16 septembre, l'UVI (Union Velocipédique Italienne) et son président, l'inéffable Rodoni, décidaient de suspendre toute une charrette de coureurs pour fait de grève lors de la dernière étape du Giro, trois mois plus tôt. Parmi les victimes, Monti et surtout Bartali qui devait être la figure de proue du peloton.

Au sein des équipes présentes, les forfaits de dernière minute se succédaient: Darrigade (La Perle), Adriaenssens (que Terrot refusait de laisser partir avec les Belges de Libertas, comme prévu), les Lazarides (Arliguie), Morvan et Pipelin

(Bretagne), Clerici (le vainqueur du dernier Giro), ...

A trois jours du départ, la fédération allemande retirait son équipe, estimant les garanties présentées par l'organisation insuffisantes.

Finalement, il n'y eut que 11 équipes au départ, d'un niveau trop inégal pour garantir une lutte passionnante. Trois équipes dominent le lot: les Arbos, emmenés par Nino Assirelli, le 3ème du dernier Giro, les Belges (si l'on veut bien anticiper la naturalisation de Cerami) de Peugeot renforcés par Couvreur (habituellement chez Terrot) et les Français de La Perle, qui n'ont toutefois pas de vrai leader. Jean Robic, blessé à l'épaule durant le Tour de France, constitue le grand point d'interrogation. Il semble le seul capable d'inquiéter les trois équipes précitées.

LA COURSE

Alors que Jean Leulliot a pour sa course les yeux que Chimene avait pour le Cid, les comptes-rendus de l'Equipe dégonflent trop souvent de fiel et de mauvaise foi. A force de trop vouloir prouver, on ne prouve rien ...

Nous nous sommes donc basés sur d'autres documents, et notamment des journaux belges, pour reconstituer l'histoire de ce Tour d'Europe.



LES PARTICIPANTS

LIBERTAS

3. Sjoerd DE VRIES (NL) (Ab 3^e ét)
4. Marcel RIJCKAERT (B) (Ab 3^e ét)
5. Fernand BLOCKX (B) (NP 4^e ét)
6. Jean VLIJGEN (B) (Ab 3^e ét)
7. Gustaaf VAN VAERENBERGH (B) (NP 4^e ét)

HERCULES

11. Brian ROBINSON (GB) (Ab 9^e ét)
12. Dave BEDWELL (GB) (Ab 9^e ét)
13. Clive PARKER (GB) (Ab 2^e ét)
14. Fred KREBS (GB) (5^e)
15. Dennis TALBOT (GB) (Ab 1^o ét)
16. Derek BUTTLE (GB) (27^e)

URAGO

21.	Maurice COTTALORDA (F)	(Ab 1° ét)
22.	André PERRUGINI (F)	(Ab 2° ét)
23.	Charles GREGORINI (F)	(Ab 2° ét)
24.	Eugène CAVALERO (F)	(NP 10° ét)
25.	Emile ROL (F)	(NP 3° ét)
26.	André RIOLFO (F)	(NP 10° ét)
27.	André PAYAN (F)	(Ab 2° ét)

BRETAGNE

31.	Jean ROBIC (F)	(Ab 7° ét)
32.	Francis MËL (F)	(6°)
33.	Eugène TREMAUDAN (F)	(Ab 7° ét)
34.	Yvon MARREC (F)	(15°)
35.	Guy LANGLOIS (F)	(29°)
36.	André BERNARD (F)	(Ab 5° ét)
37.	Yves NEDELLEC (F)	(NP 8° ét)

PEUGEOT

41.	Alex CLOSE (B)	(14°)
42.	Pino CERAMI (I)	(11°)
43.	Hilaire COUVREUR (B)	(2°)
44.	Charles VANDORMAEL (B)	(10°)
45.	Henri VAN KERKHOVE (B)	(25°)
46.	Edgard SORGELOOS (B)	(9°)
47.	Henri JOCHUMS (B)	(16°)

LA PERLE

51.	Maurice DIOT (F)	(8°)
52.	Jean LERDA (F)	(Ab 7° ét)
53.	Francis SIGUENZA	(19°)
54.	Pierre MANCISIDOR (F)	(Ab 12° ét)
55.	Bernard BULTEL (F)	(Ab 6° ét)
56.	Pierre MICHEL (F)	(28°)
57.	Siro BIANCHI (F)	(Ab 9° ét)

ROUTE DE FRANCE

71.	Olivier DESSOLES (F)	(Ab 1° ét)
72.	Joseph COSTA (F)	(26°)

LA COURSE

1ère étape: Paris - Gand (287 km)

C'est donc un peloton de 70 concurrents qui se rassemble sur la Place de la Concorde pour affronter les 287 longs kilomètres de l'étape initiale. Poussés par un vent favorable, les coureurs restent sagement groupés durant les 5 premières heures de course. Peu avant Carvin (km 190), Luciano Pezzi et Trémaudan déclenchent enfin les hostilités sur un tronçon de pavés emprunté au parcours de Paris - Roubaix. Les meilleurs reviennent sur les deux échappés par petits paquets.

73.	Pierre DOS SANTOS (F)	(Ab 2° ét)
74.	Roger DE CLERCQ (B)	(Ab 1° ét)
75.	Charles ROCA (F)	(Ab 7° ét)
76.	Emile LEBIGAULT (F)	(24°)
77.	Wim VANDEBOSCH (B)	(Ab 2° ét)

SUISSE

81.	Marcel HUBER (Ch)	(4°)
82.	Max SCHELLENBERG (Ch)	(13°)
83.	Armin WINTERBERG (Ch)	(Ab 1° ét)
84.	Walter RUSSENBERGER (Ch)	(30°)
85.	Martin METZGER (Ch)	(Ab 7° ét)
86.	Roland JACQUET (Ch)	(décédé 6° ét)
87.	Jean-Claude GRET (Ch)	(Ab 1° ét)

ARLIGUIE

91.	Jean BOIS (F)	(Ab 12° ét)
92.	René BURGAT (F)	(Ab 12° ét)
95.	Henri PERLY (F)	(Ab 7° ét)
96.	Raymond REISSER (F)	(Ab 12° ét)
97.	Bruno MODENESE (F)	(23°)

ARBOS

101.	Ugo MASSOCCO (I)	(18°)
102.	Luciano PEZZI (I)	(3°)
103.	Nino ASSIRELLI (I)	(21°)
104.	Luciano FROSINI (I)	(22°)
105.	Mauro GIANNESCHI (I)	(7°)
106.	Odino BALDARELLI (I)	(Ab 1° ét)
107.	Primo VOLPI (I)	(1°)

EQUIPE MIXTE

111.	Heinz ZOLL (D)	(Ab 3° ét)
112.	Alfredo PASOTTI (I)	(Ab 12° ét)
113.	Armando PARA (I)	(17°)
114.	Donato ZAMPIERI (I)	(12°)
115.	Rolando VERRINI (I)	(20°)

L'inventaire du groupe de tête nous donne une liste de 30 coureurs avec tous les favoris, sauf Robic qui n'a pu cacher très longtemps sa melrome. Les "grosses" équipes se taillent la part du lion: les Peugeot affichent complet tandis qu'un seul des protégés de Francis Pelhissier a raté le bon wagon.

Au passage de la première frontière de l'épreuve, au km 231, le peloton de tête précède déjà de 3'30" le groupe Robic.

Au fil des attaques et des tronçons pavés, le groupe de tête perd quelques unités. La dernière offensive est lancée à Deinze (km 267) par les Lionceaux de Peugeot qui se retrouvent tous les 7 dans le bon wagon ainsi que Volpi et Pezzi (Arbos), Nedellec (Bretagne), BURGAT (Arliguie) et Michel (La Perle).

La dernière portion pavée, à l'entrée de Gand, est fatale à Pezzi et Nedellec. Avec 7 représentants dans un peloton de 10 rescapés, les Peugeot semblent imbattables. Hilaire Couvreur emmène le sprint pour le rapide Anversois Rik Jochums, qui part de très loin, de trop loin puisque le jeune Pierre Michel le saute dans les derniers mètres et s'impose devant 5 Peugeot.

Au moment de dresser un premier bilan, on constate que cette étape a provoqué de gros ravages: le 29ème classé est déjà à 10', certaines équipes ont perdu toute illusion (le premier Urago est à 10', le meilleur représentant de l'équipe mixte le suit à quelques secondes) et 7 coureurs ont préféré renoncer.



*Départ du Tour d'Europe: les coureurs défilent Place de la Concorde à Paris
(Photo Associated Press)*

LE PORTRAIT DU VAINQUEUR

Né le 16 novembre 1929 à Mestry dans le Calvados, Pierre Michel a conquis son premier titre en 1949 en devenant champion de Normandie.

L'année suivante, il s'installait dans le région parisienne et devenait un des meilleurs amateurs français tant sur route que sur piste. En 1950, il remportait notamment Paris - Evry, en 51 le Circuit de l'Est. Sa meilleure saison fut 1952, année durant laquelle il gagna le Championnat de l'Ile-de-France, le Grand Prix Danguillaume, Paris - Beauvais et le Grand Prix de l'Équipe Sélectionnée pour les Championnats du Monde, il s'y classa brillant 6ème.

Débutant aux côtés des pros à Paris - Tours, il fut victime d'une lourde chute qui faillit interrompre sa carrière. Il était cependant au départ de la course d'ouverture de la saison 53 (Le Grand Prix de l'Écho d'Alger) et il s'y imposait. Jusqu'à la victoire de ce jour, il avait dû se contenter de deux succès sans grande signification à Brigueuil-le-Chantre et à Villiers.



*Arrivée de la première étape à Gand: MICHEL triomphe devant JOCHUMS et semble surpris de la curieuse position du Belge
(Photo Belga)*

Contrairement à ce que l'on pouvait espérer, cette victoire n'allait pas être le vrai point de départ de sa carrière pro, même s'il obtenait la 3ème place de Paris - Tours quelques jours plus tard.

Après une saison 55 bien modeste (4ème du Tour du Loiret et 12ème de Paris - Tours), il remportait son dernier bouquet en 56 lors du Tour du Loiret.

Le Classement

1. Pierre MICHEL
les 287 km en 7h45'29"
2. Henri JOCHUMS
3. Henri VAN KERKHOVE
4. Alex CLOSE
5. Edgard SORGELOOS
6. Pino CERAMI
7. Primo VOLPI
8. Charles VANDORMAEL
9. René BURGAT
10. Hilaire COUVREUR
11. Luciano PEZZI 53"
12. Yves NEDELLEC 58"
13. Marcel RIJCKAERT 1'32"
14. Gustaaf VAN VAERENBERGH
15. Fernand BLOCKX 1'43"

18. Maurice DIOT 1'46"
27. Marcel HUBER 2'39"
34. Brian ROBINSON 12'49"
39. Jean ROBIC 12'57"
63. Eugene CAVALERO 39'32"

Abandons: Dennis TALBOT
Maurice COTTALORDA
Olivier DESSOLES
Roger DE CLERCQ
Armin WINTERBERG
Jean-Claude GREY
Odino BALDARELLI

2ème étape: Gand - Namur (251 km)

Après avoir subi l'épreuve des pavés au cours de la 1ère étape, les concurrents vont devoir affronter deux adversaires plus redoutables encore lors de la deuxième journée: la pluie et le froid ne vont pas les quitter de la plaine flamande aux côtes ardennaises en passant par les mines campinoises.

Il en faut plus pour impressionner Maurice Diot, un coureur d'une rare combativité que rien ne rebute, ni la distance, ni les mauvaises conditions climatiques, ni l'affrontement avec des adversaires plus forts ou plus titrés. Dès les premiers kilomètres, il s'en va à l'aventure avec son coéquipier Siro Bianchi et Nino Assirelli, le troisième du dernier Giro.

Leur avance atteindra 5'10" à Turnhout (km 102), mais le peloton commence à s'agiter sous l'impulsion des Peugeot, les grands absents de cette échappée. Les Belges se font encore piéger au contrôle de ravitaillement de Geel lorsque 5 contre-attaquants se dégagent:

Mancisidor, Bois, Pezzi, Gianneschi et Verdini.

A la sortie de Beringen (km 162), la jonction s'effectue. Nous avons donc en tête 3 coureurs de La Perle (Diot, Bianchi et Mancisidor) qui ne semblent guère se soucier de protéger le maillot blanc de Michel, 3 Arbos (Assirelli, Pezzi et Gianneschi), 1 Arliguie (Bois) et un "Mixte" (Verdini).

Plus que jamais, ce sont les Peugeot qui sont à l'ouvrage. Conscient de l'imité des efforts de ses coéquipiers, le coureur part seul à la poursuite des leaders à une cinquantaine de kilomètres de l'arrivée. A 20 bornes de Namur, il n'est plus qu'à 1'40" des leaders alors que le premier peloton suit à 3'35".

Sous la pluie battante, l'infatigable Diot continue à secouer le groupe de tête. Seuls Pezzi, Bois et Gianneschi peuvent le suivre tandis que leurs compagnons, vaincus par le froid, la fatigue et la distance sont rejoints et dépassés par Couvreur. Au sprint, jugé au sommet de la Citadelle, Diot prend plusieurs longueurs à Pezzi, l'autre grand bénéficiaire de la journée puisqu'il s'empare du maillot blanc de leader.



Maurice DIOT franchit victorieusement la ligne d'arrivée à Namur à la nuit tombante
(Photo Belga)

LES MALHEURS DE MICHEL ET DES PEUGEOT

Il n'entraînait apparemment pas dans les intentions de Francis Pélissier de défendre le maillot de leader de Pierre Michel: avec 7 Peugeot dans le même temps, c'était là une mission impossible. Aussi préféra-t-il suivre le groupe d'échappés au sein duquel se trouvaient trois de ses protégés. Pierre Michel, paralysé par le froid, s'accrochait tant bien que mal au peloton lorsqu'il fut victime d'une crevaison à 10 km du but. Incapable d'enlever le boyau tant ses doigts étaient engourdis, il perdit de nombreuses minutes pour réparer. Lorsqu'il put enfin repartir, ses muscles tétanisés refusèrent quasiment tout service et il céda finalement près de 16'.

Déjà malheureux la veille au cours du sprint (la défaite de Jochums serait finalement due à un bris de selle), les Peugeot ont été sur la défensive durant "leur" étape, la seule à se dérouler entièrement sur le territoire belge. Pire, dans les 20 derniers kilomètres, 4 membres de l'équipe ont perdu toute chance de lutter pour une place d'honneur. Van Kerkhove, victime d'une crevaison, et Vandormael qui l'a attendu, perdent près de 9 minutes. Sorgeloos, qui a également percé un boyau, arrive à 11' et Jochums, victime d'une chute, concède 13'. Désiré Timmermans, le directeur sportif des Lionceaux, sait désormais qu'il n'a plus que 3 leaders possibles.

Un autre malchanceux, le Suisse Marcel Huber, s'en tire à meilleur compte. Dépanné par Francis Pélissier, son directeur sportif durant la saison, mais non pour le Tour d'Europe qu'il dispute avec une équipe fédérale, il a coépé d'une minute de pénalisation. Tous les coureurs de La Perle sont sanctionnés d'une amende de 100 francs. Décision parfaitement réglementaire, même si elle n'est pas très compréhensible, surtout pour Maurice Diot qui possédait 5' d'avance sur le Suisse au moment de l'infraction !

Pierre MANCISIDOR, l'un des animateurs de l'étape

Le Classement

1. Maurice DIOT	les 251 km en 6h52'05"
2. Luciano PEZZI	
3. Jean BOIS	
4. Mauro GIANNESCHI	
5. Hilaire COUVREUR	1'56"
6. Pierre MANCISIDOR	2'11"
7. Siro BIANCHI	
8. Nino ASSIRELLI	3'01"
9. Rolando VERDNI	
10. Alex CLOSE	3'10"
11. Derek BUTTLE	3'44"
12. Henry PERLY	4'00"
13. Marcel HUBER	4'04"
14. Gustaaf VAN VAERENBERGH	
15. Jean ROBIC	
17. Primo VOLPI	4'10"
19. Pino CERAMI	4'51"
43. Pierre MICHEL	15'48"
57. Emile ROL	46'00"

Abandons: Clive PARKER
André PAYAN
Charles GREGORINI
André PERRUGINI
Pierre DOS SANTOS
Wim VANDEBOSCH

CLASSEMENT GENERAL

1. Luciano PEZZI	en 14h38'27"
2. Maurice DIOT	53"
3. Mauro GIANNESCHI	57"
4. Hilaire COUVREUR	1'03"
5. Alex CLOSE	2'17"
6. Primo VOLPI	3'17"
7. Pino CERAMI	3'54"
8. Pierre MANCISIDOR	3'57"
9. Gustaaf VAN VAERENBERGH	4'46"
10. Nino ASSIRELLI	4'50"



3ème étape: Namur - Luxembourg (169 km)

Les 56 survivants ont retrouvé le sourire au départ de Namur: le soleil est enfin au rendez-vous et le kilométrage reste pour la première fois dans les limites du raisonnable.

Les grands vaincus de la veille, les Peugeot, sont amnésés de projets revanchards. Dès les premières côtes, ils assurent le train et multiplient les démarrages. Luciano Pezzi epreuve de plus en plus de difficultés à hisser sa grande carcasse au sommet des bosses ardennaises et finit par s'avouer vaincu. Un groupe de 21 coureurs se forme en 2 temps et accroit régulièrement son avance: 2'10" à Libin (km 76), 4'10" à Neufchâteau (km 110), 5" à Arlon (km 137). Les Peugeot sont les mieux représentés avec 5 éléments. Les grands vaincus sont les Arbos (2 représentants) et La Perle (1 seul coureur, Bultel). On recense également trois Bretons (dont Robic), trois Britanniques de Hercules, trois Arliguie, 2 Suisses, un Libertas et un Urugo. Outre les 15 premiers de l'étape, on relève aussi les noms de Bultel, Robinson, Volpi, Burgat, Perly et Cavalero.

Dans les vingt derniers kilomètres, Huber démarre à plusieurs reprises sans succès. Couvreur et Robic ne sont guère plus heureux.

En vue du Stade Municipal, 4 coureurs réussissent à prendre une centaine de mètres et pénètrent sur la piste en cendree avec 6" d'avance sur leurs compagnons. Sorgeloos, entré en tête, remporte une victoire facile avec 3 longneurs d'avance sur le Breton Mel.

Cet ultime effort permet à Hilaire Couvreur de s'emparer du maillot blanc. Au départ de cette troisième étape, il comptait 6" de retard sur Gianneschi... Le décompte des points (19 contre 31) lui assure la première place.

Le Classement

1. **Edgard SORGeloos**
les 169 km en 4h41'22"
2. Francis MEL
3. Raymond REISSER
4. Hilaire COUVREUR
5. Dave BEDWELL 6"
6. Charles VANDORMAEL

7. Martin METZGER
8. Mauro GIANNESCHI
9. Fred KREBS
10. Marcel HUBER
11. Alex CLOSE
12. Pino CERAMI
13. Fernand BLOCKX
14. Jean ROBIC
15. Yves NEDELLEC

- | | |
|-------------------|--------|
| 39. Maurice DIOT | 8'24" |
| 41. Luciano PEZZI | |
| 52. André BERNARD | 27'40" |

Non partant: Emile ROL

Abandons: Sjoerd DE VRIES
Jean VliegEN
Marcel RUCKAERT
Heinz ZOLL

CLASSEMENT GENERAL

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. Hilaire COUVREUR | 19h20'52" |
| 2. Mauro GIANNESCHI | |
| 3. Alex CLOSE | 1'20" |
| 4. Primo VOLPI | 2'20" |
| 5. Pino CERAMI | 2'57" |
| 6. Henry PERLY | 4'49" |
| 7. Bernard BULTELE | 5'01" |
| 8. Yves NEDELLEC | 5'35" |
| 9. Francis MEL | 6'28" |
| 10. Charles VANDORMAEL | 6'38" |
| 11. Luciano PEZZI | 7'21" |

DE QUOI DEMAIN SERA-T-IL FAIT ?

Lorsque Jean Leulliot avait établi l'itinéraire de son épreuve, il était encore plein d'illusions quant à la participation. Persuadé que les meilleures équipes se boucleraient au portillon au moment du départ, il avait prévu pour la 4ème journée de course un contre la montre par équipe de 103 km, les temps réalisés étant pris en considération pour le classement général.

La réalité est tout autre. Les forfaits se sont multipliés et les forces en présence sont trop inégales. Les équipes Peugeot et La Perle sont encore au complet ainsi que les surprenants Bretons, et Arbos n'a perdu qu'une unité. Pour les autres équipes, c'est la Bérésina: les Suisses et les

Arliguie ne sont que 5; les Anglais et l'équipe "Mixte" n'ont plus 4 coureurs. Les Indépendants regroupés sous l'étiquette "Route de France" ne forment plus qu'une triplette tandis que les malheureux Libertas et Urugo ne sont plus que deux à table!

Pour ne pas tuer tout le suspense en ôtant toute illusion aux leaders des équipes les plus faibles, les organisateurs ont émis les propositions suivantes aux directeurs sportifs: soit disputer l'étape en ligne, soit regrouper les équipes trop décimées (les 5 Arliguie avec les 2 Urugo, les 6 Arbos avec les 2 Libertas...)

Dans un premier temps, les "grosses" équipes et plus particulièrement les Peugeot refusent ces propositions, soucieuses de bénéficier de leur avantage numérique.

En fin de soirée, aucune décision n'est prise...

4ème étape: Luxembourg (Remich) - Sarrebuck (69 km)

Après moult palabres, un compromis a pu être trouvé: la formule prévue reste maintenue, mais la distance est réduite de 103 à 69 km. Le départ est donné à Remich, près de la frontière.

Comme prévu, les 3 meilleures équipes dominent la situation. Deux conceptions de ce genre d'épreuve vont s'affronter. Les Italiens sont partisans d'un départ ultra-rapide, quitte à perdre rapidement les maillons les plus faibles de la chaîne. Effectivement, après quelques kilomètres, Assirelli et Frosini sont lâchés. Les Arbos ne sont plus que 4 pour couvrir la majeure partie du parcours et vont logiquement faiblir durant la dernière demi-heure de course. Les Peugeot, par contre, partent beaucoup plus prudemment et privilégient l'unité de groupe en attendant Van Kerkhove, mal à l'aise dans les côtes qui émaillent la première partie de l'étape. Dans les 30 derniers kilomètres plus roulants, leur moteur tourne à plein régime et ils réalisent nettement la meilleure performance chronométrique.

Les temps de passage sont significatifs: après 10 kilomètres, Arbos précède les belges de 34"; à mi-course, l'écart est monté à 1'07", mais à l'arrivée, les positions sont inversées et les Belges précèdent les Italiens de 9"...

Mais, tout ceci n'est qu'officieux et provisoire ...

En effet, les Peugeot ont été arrêtés à un passage à niveau et le brave commissaire qui les suivait dans la voiture du directeur sportif a scrupuleusement chronométré le temps perdu à cette occasion, à savoir 36". Les écarts mentionnés ci-dessus et ceux figurant dans le classement prennent en compte ces 36" défalquées du temps des Belges. Or, l'épreuve est organisée sous l'égide de la FFC et les règlements de celle-ci ne prévoient pas ce genre de calcul: seuls, les temps enregistrés sur la ligne sont pris en considération quels qu'aient été les obstacles rencontrés en route. Forts de cela, les Italiens déposent réclamation et il appartient au Comité Sportif de la FFC de trancher la question. En attendant, les temps notes par les commissaires restent valables et Couvreur occupe la place de leader, place qui reviendrait à Gianneschi si la réclamation était acceptée.

Pour en revenir aux performances sportives, il faut encore mentionner la bonne prestation des coureurs de La Perle éminentes par les excellents Signenza et Lerda, la révélation du dernier Grand Prix des Nations, et l'exploit inespéré des 4 Anglais qui ne concèdent que 2'25" aux 7 Belges.

Le Classement

1. Peugeot
les 72 km en 1h50'19"
2. Arbos 9"
3. La Perle 14"
4. Bretagne 2'08"
5. Hercules 2'25"
6. Suisse 3'12"
7. Arlignie 5'21"
8. Equipe Mixte 9'29"
9. Route de France/Urago 10'22"

Non partants:

Fernand BLOCKX
(Libertas)
Gustaaf VAN VAERENBERGH
(Libertas)

Classement officieux:

il s'agit du classement établi par les commissaires et contre lequel les dirigeants de l'équipe Arbos ont déposé plainte

CLASSEMENT GENERAL

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Hilaire COUVREUR | 21h11'11" |
| 2. Mauro GIANNESCHI | 9" |
| 3. Alex CLOSE | 1'20" |
| 4. Primo VOLPI | 2'29" |
| 5. Pino CERAMI | 2'57" |
| 6. Charles VANDORMAEL | 6'58" |
| 7. Bernard BULTEL | 7'15" |
| 8. Luciano PEZZI | 7'30" |
| 9. Yves NEDELLEC | 7'53" |
| 10. Francis MEL | 7'54" |

Classement provisoire

5ème étape: Sarrebruck (Hombourg) - Schwenningen (263 km)

Après 4 étapes, les écarts ont déjà pris des proportions importantes: le 20ème est déjà à 25'. Les organisateurs ont vite des rescapes (ou bien ont-ils peur de voir le peloton se réduire de plus en plus) et ils

décident d'écourter l'étape de 40 km en donnant le départ à la frontière entre la Sarre et l'Allemagne. Le parcours très vallonné pourrait se prêter à une guerre de mouvements, mais les gros bras semblent décidés à s'octroyer une journée de repos tout relatif.

Après plusieurs tentatives infructueuses, 5 courageux réussissent à sortir du peloton après 70 km de course: Van Kerkhove (Peugeot), Michel (La Perle), Massocco (Arbos), Roca (Route de France) et Para (Mixte). Les meilleures équipes sont donc représentées et Van Kerkhove, le mieux placé au général, est déjà à plus de 30'. Le peloton ne réagit donc pas et le quintette prend rapidement une avance confortable qui culminera à 22' au km 147. L'Italien Zampieri s'est entre-temps lancé dans un poursuite solitaire désespérée. Pierre Michel, victime d'une crevaison, doit réparer seul et perd toute chance de revoir ses anciens compagnons. Il va effectuer les 100 derniers kilomètres avec Zampieri.

Alors que les 4 leaders pensent de plus en plus à la victoire d'étape, le peloton se fractionne suite à plusieurs



Edgard Sorgeloos

démarrages de Volpi et de Pezzi qui provoquent le lâchage de leur leader Gianneschi. Couvreur et Close sont les principaux bénéficiaires de l'opération et occupent désormais les deux premières places au général. Cerami, souffrant du genou, perd 8' et rétrograde à la 13ème place. Bernard Bultel, 7ème et premier Français, malade, a concédé 25' aux meilleurs et ne repartira pas.

La ligne d'arrivée est tracée au bout d'une longue ligne droite en légère montée et "Kwik" Van Kerkhove s'impose sans grande opposition.

6ème étape: Schwenningen - Augsburg (239 km)

Le Tour d'Europe a retrouvé son maillot de leader au départ de Schwenningen. En effet, Couvreur n'avait pas voulu porter le maillot blanc la veille puisqu'il n'était pas certain d'y avoir droit. La défaillance de Gianneschi lui assure une avance supérieure aux fameuses 36" et, quelle que soit la décision de la FFC, il restera leader.

comptait 10' d'avance au centième km, 3 coureurs partaient en contre-attaque: Burgat, Metzger et Lerda. A Neu Ulm (à 75 km de l'arrivée), ils sont revenus à 4'. Burgat est alors éliminé sur crevaisson et Metzger subit le même sort un peu plus tard. Lerda, un moment revenu à 1'40", reste en équilibre (victime d'une défaillance selon les uns, de 2 crevaissons et d'une chute selon les autres) et Robinson reçoit un accueil triomphal au Rosenau Stadion de Augsburg.

Le Classement

1. Henri VAN KERKHOVE	
	les 260 km en 7h43'17"
2. Armando PARA	
3. Ugo MASSOCCO	6"
4. Charles ROCA	23"
5. Donato ZAMPIERI	6'17"
6. Pierre MICHEL	7'20"
7. Henry PERLY	11'44"
8. Hilaire COUVREUR	
9. Charles VANDORMAEL	
10. Jean ROBIC	
11. Francis SIGUENZA	
12. Primo VOLPI	
13. Alex CLOSE	
14. Marcel HUBER	
15. Luciano PEZZI	
21. Mauro GIANNESCHI	13'33"
49. Bernard BULTEL	36'08"

Abandon: André BERNARD

CLASSEMENT GENERAL

1. Hilaire COUVREUR	29h06'12"
2. Alex CLOSE	1'20"
3. Mauro GIANNESCHI	1'58"
4. Primo VOLPI	2'29"
5. Charles VANDORMAEL	6'58"
6. Luciano PEZZI	7'30"
7. Yves NEDELLEC	8'04"
8. Marcel HUBER	9'05"
9. Francis MEL	9'43"
10. Henry PERLY	10'00"



ROLAND JACQUET, VICTIME D'UN ACCIDENT MORTEL.

Le compte-rendu de l'étape se résume à un extraordinaire cavalier seul du Britannique Brian Robinson Spécialiste des épreuves contre la montre dans son Angleterre natale et second du dernier Tour de Grande-Bretagne, il a attaqué à 200 km de l'arrivée. Aidé par un fort vent favorable, il ne connaîtra pas un seul instant de faiblesse, même s'il fut sérieusement menacé par Lerda. Alors que le fuyard

Alors qu'il était sorti du peloton avec Siguenza et Verdini à la recherche d'une place d'honneur, Roland Jacquet est entré en collision avec une voiture qui

venait en sens inverse de la course et dont le chauffeur avait négligé les consignes de la police.

Le Malheureux coureur a été conduit à l'hôpital d'Augsburg où il est décédé durant la nuit du 27 au 28 septembre, victime d'une hémorragie interne.

Originaire de Genève où il était né le 15 décembre 1930, il avait commencé sa carrière en 48. Amateur de 1950 à 1953, il avait remporté chaque saison quelques victoires. Durant sa dernière année chez les amateurs, il avait gagné les Grands Prix de Fribourg et de Granchen ainsi que les criteriums de Sierre, Sion et Wohlen et s'était classé 2ème du championnat national.

Pour ses débuts dans la catégorie supérieure, il avait terminé le Tour de Suisse en 41ème position.

Le Classement

1. Brian ROBINSON	
les 239 km en 5h58"	
2. Jean LERIDA	1'08"
3. Martin METZGER	5'38"
4. Rolando VERDINI	9'05"
5. Francis SIGUENZA	
6. Dave BEDWELL	9'45"
7. Max SCHELLENBERG	
8. Raymond REISSER	
9. Luciano PEZZI	
10. Yvon MARREC	
11. Charles ROCA	
12. Hilaire COUVREUR	9'55"
13. Alfredo PASOTTI	
14. Henri JOCHUMS	
15. Eugène TREMAUDAN	
47. Bruno MODENESE	2'109"
Non partant	Bernard BULTEL

CLASSEMENT GENERAL

1. Hilaire COUVREUR	35h14'07"
2. Alex CLOSE	1'20"
3. Mauro GIANNESCHI	1'58"
4. Primo VOLPI	2'29"
5. Charles VANDORMAEL	6'58"
6. Luciano PEZZI	7'20"
7. Yves NEDELLEC	8'04"
8. Marcel HUBER	9'05"
9. Brian ROBINSON	9'16"
10. Henry PERLY	10'00"

7ème étape: Augsburg - Innsbruck (207 km)

Cette septième étape fait entrer le Tour d'Europe dans sa phase décisive. L'entrée en Autriche coïncide avec le début des grosses difficultés. L'étape du jour comporte les deux premiers cols de l'épreuve avec le Fernpass (1204m) et le Holzleiten (1086m).

Toute l'étape se déroule sous une pluie glaciale qui va éprouver les coureurs déjà bien fatigués et rendre les routes très glissantes.

Encore sous le coup de l'émotion provoquée par l'annonce du décès de leur compagnon, les coureurs mettent 2h20 pour couvrir les premiers 60 km. Robic, qui souffre toujours de son épaule blessée au Tour de France, préfère renoncer. Peu avant Oberammergau, Maurice Diot, dont la résistance à la souffrance est légendaire, lance l'attaque décisive en compagnie du Breton Marrec. Ils sont bientôt rejoints par Frosini, Vandormael, Para, Modenese, Pezzi et Bedwell. Couvreur, en vieux renard expérimenté, préfère économiser ses forces pour la finale et ne réagit pas alors que Pezzi est à 7' et Diot à 9' au classement général. Un épisode tragi-comique se joue derrière le peloton: Close et Gianneschi, les 2ème et 3ème, se livrent à un marquage aussi stérile que stupide et perdent toute chance de bien figurer à l'arrivée à Strasbourg.

Au sommet du Fernpass (km 151), nos huit hommes de tête précèdent le groupe Volpi-Couvreur de 6'10" tandis que Gianneschi et Close naviguent à 17'.

La finale de l'étape se joue à deux niveaux. L'inattendu Modenese se découvre des talents de grimpeur et attaque dans le Holzleiten: il compte jusqu'à 1'15" d'avance à 25 km de l'arrivée, mais il faiblit et est repris à 8 km du but. Au sprint, Maurice Diot remporte sa deuxième victoire partielle en repoussant le dernier assaut de Yvon Marrec "le taureau de Carantec".

A l'arrière, c'est le maillot blanc et la victoire finale qui se jouent entre Couvreur et Volpi. Celui-ci réussit à basculer au sommet du Holzleiten avec 100 m d'avance sur le Belge. Dans le descente, alors qu'il chasse avec le seul Mel à ses côtés et qu'il semble revenir sur Italien, Couvreur est victime d'une chute. Le temps de remonter en selle et Volpi est hors de vue. L'Italien qui a rejoint quelques coureurs intercalés, augmente son avance et finit par reprendre deux minutes au leader.

Mieux même, il devient leader virtuel (la FFC n'a toujours pas rendu son verdict dans la fameuse histoire du passage à niveau).

Paradoxalement, cette étape a resserré les positions au général. Vandormael (un équipier de Couvreur), Pezzi et même Diot sont revenus à bonne portée du leader et la course semble plus ouverte que jamais avec 5 vainqueurs potentiels représentant les 3 meilleurs équipés.

Le Classement

1. Maurice DIOT	
les 207 km en 6h22'40"	
2. Yvon MARREC	
3. Luciano FROSINI	
4. Dave BEDWELL	
5. Armando PARA	
6. Charles VANDORMAEL	
7. Luciano PEZZI	
8. Bruno MODENESE	
9. Fred KREBS	3'32"
10. Brian ROBINSON	
11. Primo VOLPI	
12. Max SCHELLENBERG	5'06"
13. Marcel HUBER	
14. Hilaire COUVREUR	5'35"
15. Francis MEL	9'13"
29. Mauro GIANNESCHI	18'27"
34. Yves NEDELLEC	23'07"
36. Alex CLOSE	27'15"
41. Henri VAN KJERKHOVE	53'06"

Abandons:	Martin METZGER
	Jean ROBIC
	Eugène TREMAUDAN
	Charles ROCA
	Jean LERIDA

CLASSEMENT GENERAL

1. Hilaire COUVREUR	41h42'22"
2. Primo VOLPI	25"
3. Charles VANDORMAEL	1'23"
4. Luciano PEZZI	1'45"
5. Maurice DIOT	4'42"
6. Brian ROBINSON	7'12"
7. Marcel HUBER	8'38"
8. Francis MEL	14'14"
9. Mauro GIANNESCHI	14'50"
10. Fred KREBS	16'41"

Ce classement prend toujours en compte les 36" de neutralisation dont ont bénéficié les coureurs de Peugeot lors de la 4ème étape.



Hilaire COUVREUR, toujours leader après la première étape de montagne.

8ème étape: Innsbruck - Mantoue (304 km)

Les 40 rescapés ne sont pas précisément enthousiastes au départ d'Innsbruck: la perspective d'une petite dizaine d'heures de selle après l'étape inhumaine de la veille calme les ardeurs des plus braves.

Heureusement, le soleil est de la partie pour la première fois depuis Paris. Le peloton groupé escalade le Brenner à un train de sénateur. Au pied de la descente, Riolfo lance la première attaque du jour. Il est bientôt rejoint par Frosini, Sorgeloos, Bois, Costa et Zampieri. L'écart prend rapidement des proportions inhabituelles. En effet, le mieux classé des fuyards est Sorgeloos qui se trouve à 20' de son coéquipier Couvreur.

Celui-ci, qui craint Volpi, meilleur que lui dans les courses contre la montre, décide de freiner le peloton et de favoriser l'échappée de son ami Sorgeloos. Au km 135, l'avance des échappés est de 9'. Leur bonus maximum se chiffrera à 17'45" au 216ème km. Entre-temps, les hommes de tête ont perdu Costa au moment même où Mancisidor et Siguenza les rejoignent après une poursuite de 80 km.

Sur leurs routes, devant leurs supporters, les coureurs d'Arbos se rendent alors compte qu'ils sont en train de se faire piéger et ils se mettent à rouler en tête du peloton. Ils résorbent assez facilement la majeure partie de leur retard, mais ne peuvent plus inquiéter les leaders qui se disputent la victoire d'étape sur le vélodrome de Mantoue. Jean Bois, dont personne ne se méfiait, finit par s'imposer dans la dernière ligne droite à la surprise générale.

JEAN BOIS, L'INCONNU DU TOUR.

A l'arrivée à Namur, il avait déjà failli créer la sensation en accompagnant jusqu'au bout les chevronnés Diot et Pezzi. Faisant preuve d'un beau tempérament d'attaquant, il affirme que pédaler sous la pluie ou dans le froid est moins pénible que le rude travail de mineur de fond qu'il effectuait encore quelques mois auparavant dans le bassin de la Loire.

Agé de 24 ans, il s'était jusqu'alors cantonné dans les épreuves régionales. Passé pro en début de saison, il avait terminé 2ème du Tour du Cher après avoir remporté les 3ème et 4ème étapes. Il avait aussi gagné (selon Route et piste) 7 courses régionales et s'était classé 20ème du Tour du Sud-Est. Malheureusement, pour ce garçon éminemment sympathique, il n'a pas pu confirmer durant les saisons suivantes.

Le Classement

1. Jean BOIS 103"
les 304 km en 8h50'49"
2. Luciano FROSINI
3. Francis SIGUENZA
4. Edgard SORGELOOS
5. Pierre MANCISIDOR
6. Donato ZAMPIERI
7. André RIOLFO 1103"
8. Alfredo PASOTTI 713"
9. Pierre MICHEL
10. Henri JOCHUMS
11. Hilaire COUVREUR
12. Yvon MARREC
13. Charles VANDORMAEL
14. Armando PARA
15. Primo VOLPI

et tout le peloton sauf

40. Guy LANGLOIS 38'51"

Non partant: Yves NEDELLEC

CLASSEMENT GENERAL

1. **Hilaire COUVREUR** 50h40'24"
2. Primo VOLPI 25"
3. Charles VANDORMAEL 1'23"
4. Luciano PEZZI 1'45"
5. Maurice DIOT 4'42"

6. Brian ROBINSON	7'12"
7. Marcel HUBER	8'38"
8. Edgard SORGELOOS	12'25"
9. Francis MEL	14'14"
10. Mauro GIANNESCHI	14'50"

**9ème étape:
Mantoue - Bologne
(196 km)**

Fait exceptionnel pour ce Tour d'Europe: le peloton est encore groupé après 140 km. Pourtant, nous avons assisté à une multitude d'attaques orchestrées par les Peugeot et plus particulièrement par Couvreur qui tient à tout prix à creuser l'écart qui le sépare de Volpi. Mais celui-ci et son équipe montent la garde et répondent à chaque assaut des Belges.

A une quarantaine de bornes du but, un orage d'une violence inouïe vient noyer le peloton sous un déluge de pluie et de grêle. Alors que les voitures suiveuses sont obligées d'interrompre leur route, les coureurs courbent l'échine et essaient tant bien que mal de retrouver leur chemin.

Lorsque le ciel s'éclaircit, deux courageux précèdent un premier peloton d'une minute: Pezzi, 4ème du général, et Vandormael, équipier de Couvreur. Celui-ci reçoit bientôt de son directeur sportif l'interdiction formelle de relayer l'Italien. Seul contre 20, Pezzi est obligé de s'avouer vaincu aux portes de Bologne. Frosini entre en tête sur la piste en cendrée et s'impose d'autant plus facilement que Jochums, qui était dans sa roue, est victime d'une chute. Il s'agit là du premier succès italien et aussi de la seule et unique victoire qu'un coureur remportera dans son pays.

La tourmente que le peloton a affrontée a provoqué quelques dégâts. Robinson, souffrant du genou, a été contraint à l'abandon. Sorgeloos (8ème) et Diot (5ème) ont perdu deux minutes: ce dernier a rebroussé chemin pour prendre un imperméable dans la voiture de Francis Pélissier et n'a pu rejoindre le peloton.

Le Classement

1. Luciano FROSINI	
les 196 km en 5h10'58"	
2. Pierre MICHEL	
3. Max SCHELLENBERG	
4. Alfredo PASOTTI	
5. Henri VAN KERKHOVE	
6. Rolando VERDINI	
7. Yvon MARREC	
8. Nino ASSIRELLI	
9. Bruno MODENESE	
10. Luciano PEZZI	
11. Henri JOCHUMS	
12. Ugo MASSOCCO	
13. Raymond REISSER	
14. Alex CLOSE	
15. Armando PARA	
26. Maurice DIOT	2'01"
37. Walter RUSSENBERGER	19'16"

Abandons:

Siro BIANCHI
Brian ROBINSON
Dave BEDWELL

CLASSEMENT GENERAL

1. Hilaire COUVREUR	55h51'22"
2. Primo VOLPI	25"
3. Charles VANDORMAEL	1'23"
4. Luciano PEZZI	1'45"
5. Maurice DIOT	6'43"
6. Marcel HUBER	8'38"
7. Francis MEL	14'14"
8. Edgard SORGELOOS	14'38"
9. Mauro GIANNESCHI	14'50"
10. Fred KREBS	16'41"



10ème étape: Bologne - Côte (261 km)

Après le forfait des deux derniers représentants de Urago (Riolfo et Cavalero), ils ne sont plus que 35 à prendre le départ sous un soleil resplendissant, une fois n'est pas coutume.

A la veille du contre la montre, les coureurs ne sont pas pressés de déclencher la bagarre. Après quelques escarmouches assez bénignes, Verdini et Schellenberg, le cousin de Ferdi Kubler, se détachent à 90 km de l'arrivée et augmentent régulièrement leur avance malgré plusieurs contre-attaques. Max Schellenberg part en tête sur le piste de Côte et résiste à l'ultime effort de Verdini.

Le Classement

1. Max SCHELLENBERG les 261 km en 7h31'15"	4'22"
2. Rolando VERDINI	
3. Henri JOCHUMS	5'09"
4. Alfredo PASOTTI	
5. Jean BOIS	
6. Raymond REISSER	
7. Armando PARA	5'09"
8. René BURGAT	
9. Pierre MICHEL	7'23"
10. Luciano FROSINI	
11. Guy LANGLOIS	
12. Fred KREBS	
13. Donato ZAMPIERI	
14. Walter RUSSENBERGER	
15. Hilaire COUVREUR	11'27"
et tout le peloton dans le même temps	
Non partants	André RIOLFO Eugène CAVALERO

LA FFC RESOUT ENFIN LA QUESTION DU PASSAGE A NIVEAU.

Durant une semaine, cette histoire du passage à niveau a empoisonné la vie des organisateurs et des coureurs concernés.

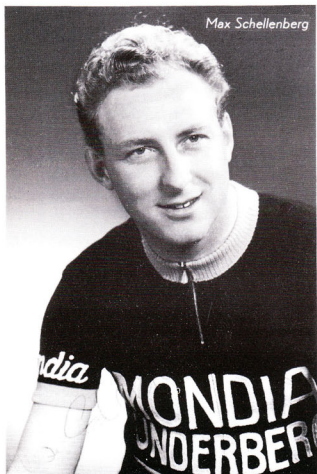
Rappelons brièvement les faits. Lors de la 4ème étape disputée contre la montre par équipes, les groupes Peugeot et Bretagne ont dû s'arrêter à un passage à niveau. Un commissaire international, qui n'était pas chronométré officiel, a note la durée de cet arrêt forcé. Au terme de l'étape, le jury des commissaires a décidé de rajuster les temps des deux équipes concernées. Les dirigeants d'Arbos ont déposé réclamation contre cette décision, réclamation qui a été rejetée. Cependant, pour apaiser les esprits - les Italiens envisageaient d'abandonner -, il fut décidé de poser le problème à la FFC, sous l'égide de laquelle l'épreuve était organisée.

La commission sportive a tranché selon la lettre du règlement de la FFC, qui ne prévoit pas ce genre de rajustement, sauf si le cas était explicitement prévu par le règlement de la course, auquel cas les temps devraient être pris en compte par des chronométrés officiels.

Le télégramme envoyé aux organisateurs était particulièrement laconique: "Neutralisation équipe belge annulée". Ce télégramme a d'ailleurs connu une existence assez rocambolesque. Les organisateurs l'ont escamoté et ont longtemps prétendu ne pas en avoir connaissance. Il semble bien qu'ils aient voulu ne le communiquer qu'après le clim individuel, espérant que l'écart entre Couvreur et Volpi dépasserait alors le cap des 36 secondes.

La question restait toutefois posée: une fédération nationale a-t-elle le droit d'annuler une décision prise par un jury international? La question n'aurait-elle pas dû être tranchée par l'UCI elle-même? C'est en tout cas l'opinion de la plupart des journalistes neutres présents. Apparemment, l'affaire en est restée là. Plus personne n'ayant vraiment intérêt à connaître la réponse au vu des écarts enregistrés au terme de la course.

En attendant, les Belges (lisez les Peugeot) ont défendu un maillot de leader qu'ils ne détenaient pas. Ils ont laissé là des forces qui leur auraient été précieuses pour défier Volpi et Pezzi. Au contraire, les



Italiens de Arbos ont profité du travail des Peugeot et n'ont pris qu'un minimum d'initiatives.

Le classement général ci-dessous tient évidemment compte de la décision de la FFC.

Pour les mordus de précision, rappelons que Gianneschi aurait dû être paré de blanc après la 4ème étape, Couvreur après la 5ème et la 6ème journée et que Volpi était le vrai leader depuis Innsbruck.

Quant à la 4ème étape, elle est finalement l'apanage des Arbos devant La Perle et Peugeot. Les coureurs de Hercules prennent la 4ème place aux dépens des Bretons.

Volpi a toutefois accru régulièrement son avance durant la seconde partie de l'étape et a apporté la confirmation de ses qualités de rouleur.

Cette étape dite de vérité n'a finalement apporté que peu de modifications au classement général. Les écarts se sont creusés un peu plus. Il ne reste plus que 4 candidats à la victoire finale: 2 Arbos (Volpi et Pezzi) et 2 Peugeot (Couvreur et Vandormael).

Si Vandormael n'avait eu la mauvaise idée d'attendre Van Kerkhove dans le final de la 2ème étape, il serait leader...

7h00 pour accomplir 40 km vers Locarno d'où est donné le départ officiel de cette avant-dernière étape et durant laquelle ils doivent escalader le Simplon (2009 m), le toit de l'épreuve.

Malheureusement pour les adversaires de Volpi, le sommet est situé à 147 km de l'arrivée, ce qui hypothèque sérieusement les chances des grimpeurs.

Les cent premiers kilomètres sont parcourus sur des routes en très mauvais état et l'ascension du Simplon est un véritable piège pour les boyaux des rescapés. La principale victime de cette ascension est Vandormael qui, après deux crevaisons, va perdre plus de 20' malgré l'aide de Close, toujours aussi dévoué. Marcel Huber passe en tête du sommet du col, précédant Sorgeloos et 7 autres coureurs dont Volpi et Couvreur. Pezzi a concédé 245", mais il va recoller au bon wagon au bas de la descente.

Les onze meilleurs grimpeurs (ou les plus chanceux ?) se sont regroupés et parcoururent en groupe les 100 derniers kilomètres. Pino Cerami met à profit la dernière bosse du jour, à 3 km de Montreux, pour démarrer avec Schellenberg et Gianneschi qu'il bat au sprint.

Il ne reste désormais plus que l'étape-marathon du lendemain à Couvreur pour inquiéter Volpi.

CLASSEMENT GENERAL

1. Primo VOLPI	
2. Hilaire COUVREUR	11"
3. Luciano PEZZI	1'20"
4. Charles VANDORMAEL	1'34"
5. Maurice DIOT	6'18"
6. Marcel HUBER	8'13"
7. Fred KREBS	12'12"
8. Francis MEL	14'24"
9. Mauro GIANNESCHI	14'25"
10. Edgard SORGELOOS	14'49"

11ème étape: Côme - Lugano (62 km ctm)

Il a fallu toute la persuasion de Jean Leulliot et de Kwik Van Kerkhove pour que les Peugeot reprennent la départ. Le moral de Couvreur est bien bas avant le départ. En outre, le parcours est plutôt favorable à Volpi avec des petites routes sinueuses et un petit col (Le Managgio). Enfin, Volpi est presque sur ses terres et les routes n'étant pas fermées à la circulation, il sera souvent "accompagné" de supporters en voiture ou en scooter ! La malchance se chargera d'enlever au Belge ses dernières chances: il est victime d'une crevasion après 10 km et son directeur sportif perd un temps précieux à dépasser des véhicules étrangers à la course qui s'étaient intercalés. Un peu plus tard, Couvreur devra s'arrêter une deuxième fois pour reprendre son vélo, celui qu'il avait reçu n'étant pas à sa taille.

Le Classement

1. Primo VOLPI	les 64 km en 1h33'32"	
2. Hilaire COUVREUR		2'06"
3. Francis SIGUENZA		2'13"
4. Marcel HUBER		2'56"
5. Ugo MASSOCCO		3'12"
6. Charles VANDORMAEL		3'15"
7. Luciano PEZZI		3'22"
8. Francis MEL		4'08"
9. Alex CLOSE		4'47"
10. Donato ZAMPIERI		4'52"
11. Fred KREBS		4'54"
12. Mauro GIANNESCHI		5'59"
13. Bruno MODENESE		6'13"
14. Pino CERAMI		6'51"
15. Alfredo PASOTTI		7'01"
21. Maurice DIOT		9'12"
35. Henri VAN KERKHOVE		22'54"

CLASSEMENT GENERAL

1. Primo VOLPI	en 65h08'01"
2. Hilaire COUVREUR	2'17"
3. Luciano PEZZI	4'42"
4. Charles VANDORMAEL	4'49"
5. Marcel HUBER	11'09"
6. Maurice DIOT	15'30"
7. Fred KREBS	17'06"
8. Francis MEL	18'32"
9. Mauro GIANNESCHI	20'24"
10. Edgard SORGELOOS	23'32"

12ème étape: Lugano (Locarno) - Montreux (245 km)

Lever particulièrement matinal pour la caravane de ce Tour d'Europe puisque les coureurs quittent Lugano à

Le Classement

1. Pino CERAMI	les 245 km en 7h35'56"
2. Max SCHELLENBERG	
3. Mauro GIANNESCHI	
4. Hilaire COUVREUR	3"
5. Fred KREBS	
6. Francis MEL	
7. Primo VOLPI	
8. Luciano PEZZI	
9. Edgard SORGELOOS	
10. Marcel HUBER	14"
11. Walter RUSSENBERGER	21"
12. Emile LEBIGAULT	9'59"
13. Maurice DIOT	
14. Nino ASSIRELLI	
15. Donato ZAMPIERI	
21. Charles VANDORMAEL	22'32"
30. Ugo MASSOCCO	36'16"

Abandons	Raymond REISSER Jean BOIS René BURGAT Pierre MANCISODR Alfredo PASOTTI
----------	--



CLASSEMENT GENERAL

1. Primo VOLPI	en 72h44"
2. Hilaire COUVREUR	2'17"
3. Luciano PEZZI	4'42"
4. Marcel HUBER	11'20"
5. Fred KREBS	17'06"
6. Francis MEL	18'32"
7. Mauro GIANNESCHI	20'21"
8. Maurice DIOT	23'26"
9. Edgard SORGELLOOS	23'32"
10. Charles VANDORMAEL	27'18"

13ème étape: **Montreux - Strasbourg** **(344 km)**

Menu bien indigeste que les 344 km proposés au maigre peloton de 30 coureurs qui quitte Montreux sur le coup de 6h30 !

Couvreur annonce des intentions belliqueuses, mais il ne les mettra que très timidement en pratique. Il comptait sur la dernière difficulté du Tour, la Vue des Alpes, pour porter son dernier assaut. Volpi, fort de ses 20 ans de pratique, anticipe l'attaque des Belges et passe premier au sommet (km 110) avec 30' d'avance sur ses poursuivants. Le regroupement général s'effectue dans la descente et le peloton entame une longue et monotone "promenade" jusqu'à 20 km du but. Pino Cerami, qui termine le Tour en boulet de canon, part alors en solitaire malgré une belle défense des coureurs de

La Perle et remporte sa deuxième victoire consécutive.

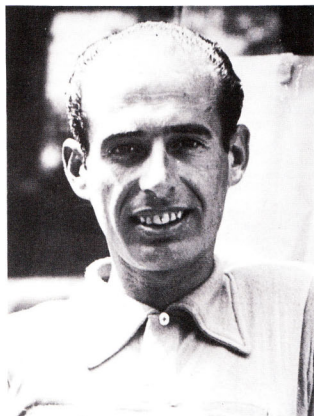
Le Classement

1. Pino CERAMI	les 344 km en 1h33'32"	
2. Francis SIGUENZA		1'54"
3. Alex CLOSE		
4. Bruno MODENESE		
5. Guy LANGLOIS		2'26"
6. Henri JOCHUMS		
7. Edgard SORGELLOOS		
8. Luciano FROSINI		
9. Fred KREBS		
10. Emile LEBIGAULT		
11. Maurice DIOT		
12. Charles VANDORMAEL		
13. e.a. 12 coureurs		

CLASSEMENT GENERAL FINAL

1. Primo VOLPI	en 83h31'59"
2. Hilaire COUVREUR	2'17"
3. Luciano PEZZI	4'42"
4. Marcel HUBER	11'20"
5. Fred KREBS	17'06"
6. Francis MEL	18'32"
7. Mauro GIANNESCHI	20'21"
8. Maurice DIOT	23'26"
9. Edgard SORGELLOOS	23'32"
10. Charles VANDORMAEL	27'18"
11. Pino CERAMI	37'58"
12. Donato ZAMPIERI	41'08"
13. Max SCHELLENBERG	43'28"
14. Alex CLOSE	50'27"
15. Yvan MARREC	52'41"
16. Henri JOCHUMS	1h02'51"
17. Armando PARA	1h09'49"
18. Ugo MASSOCCO	1h14'33"
19. Francis SIGUENZA	1h18'05"
20. Rolando VERDINI	1h20'14"
21. Nino ASSIRELLI	1h21'06"
22. Luciano FROSINI	1h25'47"
23. Bruno MODENESE	1h41'18"
24. Emile LEBIGAULT	1h41'53"
25. Henri VAN KIERKHOVE	1h48'39"
26. Joseph COSTA	1h54'36"
27. Derek BUTTLE	
28. Pierre MICHEL	
29. Guy LANGLOIS	2h24'10"
30. Walter RUSSENBERGER	2h32'33"

Il nous a été impossible de déterminer qui de Buttle ou Michel occupait la 27^{ème} place. Route et Piste, par exemple, accorde 10'10" d'avance à Buttle après la 12^{ème} étape. Alors que les deux coureurs sont 13^{ème} ex aequo dans la dernière étape, le classement final publié par les organisateurs attribue 1'06" d'avance à Pierre Michel.



Luciano PEZZI est monté sur la 3^{ème} marche du podium.

N.B.

Nous nous sommes trouvés face à plusieurs classements généraux au terme des 12^{ème} et 13^{ème} étapes, selon les sources consultées.

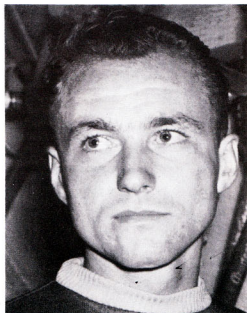
Le classement que nous vous présentons nous semble le plus logique, étant donné les écarts enregistrés aux étapes.

Selon Route et Piste, Sorgeloos serait 6^{ème} à 2'32" et Diot 9^{ème} à 25'26", ce qui ne correspond pas aux écarts mentionnés aux arrivées dans la même revue. Il est possible que le classement de la 12^{ème} étape ait été modifié après parution dans les quotidiens, ce qui expliquerait que certains journaux donnent des écarts différents entre les classements généraux qu'ils publient au terme des 12^{ème} et 13^{ème} étapes, alors que 26 des 30 coureurs sont classés dans le même temps le dernier jour.

BVL présente d'autres variantes pour les écarts à partir de la 7^{ème} place.



Marcel HUBER, très régulier, termine 4^{ème}.



LE PORTRAIT DU VAINQUEUR

Toscan tout comme Bartali, Primo Volpi a concouru avec son prestigieux voisin pour le titre de plus ancien coureur italien en activité. Son surnom était d'ailleurs "Il Vecchionissimo numero due".

Né le 25 avril 1916, Primo Volpi n'a jamais été une vedette du cyclisme italien, mais il en a été une valeur sûre durant une dizaine d'années. Réputé individualiste, il a toujours réussi à tirer son épingle du jeu dans les courses à étapes, usant parfaitement des latitudes du règlement de la fédération italienne qui ne faisait guère de distinction entre les statuts de professionnel et d'indépendant.



PRIMO VOLPI

Vincitore del Giro d'Europa 1954

Il a participé à 10 reprises au Giro et en a terminé 9, obtenant ses meilleurs résultats en 46 (10ème) et 48 (5ème). Pour ses débuts en 1940, il avait remporté sa seule victoire avant de terminer 21ème.

Il a participé à deux Tours de France (23ème en 47 et 27ème en 48) et s'est encore classé 7ème du Tour de Suisse en 54 (avec une étape).

Une de ses courses de prédilection était le Tour de Sicile, qu'il a remporté en 51 (avec deux étapes). Il s'y est également classé 5ème en 50 et 7ème en 53 (avec une étape). Il y avait déjà gagné une étape en 49.

Dans les autres courses, on le retrouve 6ème du Tour d'Algérie en 50 (avec une étape), vainqueur du Tour de Catalogne en 51 (avec une étape), 8ème du Grand Prix de la Méditerranée en 52 (avec une étape), 2ème du Tour de Belgique des indépendants en 50, tandis qu'il remporte sa dernière victoire à l'occasion d'une étape du Tour des Asturies en 56 (il avait alors passé les 40 ans).

Dans les courses en ligne, il a réussi le doublé dans la Coppa Sabatini en 52 et 53 et a remporté la Coppa Bernocchi en 52. Ses principales places d'honneur sont 2ème du Tour de Toscane en 50, 8ème du Tour de Lombardie en 51, 5ème du Tour de Championnat national en 52, 3ème du Tour de Calabre en 53, 4ème du Grand Prix de Lugano et 9ème du Tour de Lombardie en 54 sur sa lancée du Tour d'Europe.

A ces résultats, il convient d'ajouter plusieurs victoires dans des courses secondaires comme Turin - Biella en 43 et le Trophée UVI 53 (Challenge de régularité réservée aux indés).



Laissons la conclusion à deux grandes plumes de la presse française.

François Terbeen écrit dans "Paris-Normandie Sprint":

Qu'a valu l'épreuve 1954 ? Peu de choses, mais elle fut indiscutablement une perpétuelle démonstration de courage jusqu'à son avant-dernière étape et tous ceux qui atteignent cet havre de grâce ont bien mérité du cyclisme. Elle le fut en fonction du froid, de la pluie glacée, des trop longs kilométrages et des services d'ordre trop improvisés ... Mais elle a été, somme toute, menée à bien. Jean Leulliot n'a pas eu besoin de se déguiser en cowboy du Texas pour combattre les saboteurs qu'il redoutait de trouver à chaque carrefour ...

Au contraire, il a rencontré beaucoup de dévouement, il a bénéficié d'une publicité assez large ... Enfin, ce n'est pas sa faute si le vainqueur, Primo Volpi, a 38 ans, et s'il ne peut le situer au rang des révélations qu'il est accoutumé de dénicher. Mais quoi, Volpi a bel et bien été le meilleur.

Georges Pagnoud écrit dans le "Télégramme de Brest"

... Mais l'organisateur de ce nouveau-né n'est pas exactement un diplomate, et comme son enfant réclamait à la fois sollicitude et concours extérieurs, il fut tout à coup desservi par nombre de gens qui avaient promis leur appui et le retirèrent.

Fantastique succès du 1^{er} "TOUR

d'EUROPE"

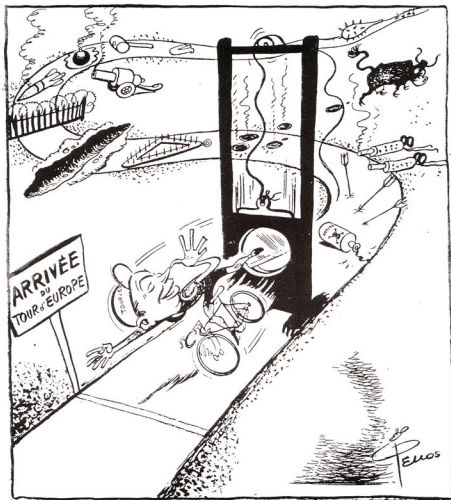
LE SEUL HEBDOMADAIRE DU CYCLISME

ROUTE

et piste

REMPORTE PAR
L'ITALIEN VOLPI
réalisant contre la
montre un meilleur « chrono » que Fausto Coppi

N° 329 MERCREDI 6 OCTOBRE 1954
1, Rue des Saussaies PARIS (8^e) - 30 FRANCS (BELGIQUE & FRS B) - PRIX 48-63



Tant et si bien que, relégué en fin de saison, le Tour d'Europe - hâtivement improvisé - fut évidemment loin de justifier son titre et son utilité même.

Mais le Tour d'Europe fut sauvé, finalement par la force embryonnaire qu'il représente et par ... ses plus farouches adversaires.

Ceux-ci, on s'en doute, sont ceux qui organisent toutes les classiques et en particulier le Tour de France ...

Et l'on peut dire que l'acharnement mis - en ayant l'air de faire de l'information - à détruire le T.E. valut finalement à celui-ci beaucoup plus de sympathies que ne lui en aurait rapporté son unique mérite ...

Il est évident que le maintien du Tour d'Europe et son remplacement à une date plus propice s'imposent ...

Nier l'utilité de ce Tour, c'est aussi nier l'utilité des courses cyclistes en général. Et si l'on estime que le calendrier est déjà trop chargé, qu'on abandonne les courses dont le passé ne justifie que ... pieusement le maintien ...



L'Anglais Fred KREBS, révélation du Tour d'Europe.

Malheureusement, à 3 semaines du départ, il dut renoncer à son organisation, disant qu'il ne voulait pas satisfaire les prétentions financières excessives des directeurs sportifs. Toutefois, il semble bien qu'il n'ait pas réussi à boucler le budget prévu. Il avait en effet prévu une étape à Berlin et ce transfert aérien grevait lourdement ses finances. En outre, il avait fait preuve d'un optimisme débordant au moment de la conception du programme, en envisageant un maximum de recettes et en sous-estimant certaines dépenses.

EPILOGUE

L'élaboration du calendrier de la saison 55 fut tout aussi difficile et tumultueuse que l'année précédente. Mais Jean Leulliot reçut l'appui du président de l'U.C.I., Achille Joinard, et vit son Tour d'Europe inscrit du 3 au 18 septembre.

Animé des meilleures intentions, il promettait la participation de 30 équipes (1), une augmentation substantielle du montant des prix, des étapes plus courtes ...

Le parcours devait mener le peloton de Paris à Bologne par la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, l'Autriche et la Yougoslavie. Jean Leulliot, en conflit ouvert avec le président d'une des fédérations suisses, avait préféré éviter ce dernier pays.

Le premier Tour d'Europe n'aurait donc pas de suite en 55. Dès septembre, Jean Leulliot annonçait un Tour réservé aux indés pour 1956. Cette épreuve aurait bien lieu et verrait la confirmation du talent de Roger Rivière.

Denis COULON

La Rédaction de Coups de Pédales remercie tous ceux qui nous ont envoyé des documents d'époque et plus spécialement Antoine Mounier, Bernard Ferry et Gérard Descoubes.

H.S. N° 8

Le coureur figurant sur la photo page 28 avec le maillot Dirkopp est Jean KIRCHEN.

La petite photo de couverture représentant Gino signant un autographe avait été prêtée par M. GIRARD Frédéric. Que ce dernier nous excuse pour l'oubli.

PATRONYMES

M. Lumineau a trouvé une série d'autres patronymes parmi les coureurs du Tour de France.

Publication dans le n° 45.

CHAMPIONNAT DU MONDE 1950

Rien n'échappe à Pierre WEECXSTEEN. Il nous apporte quelques petites rectifications.

Il faut Elia FROSIO et non Elio.

MARTINO se prénomme Giuseppe et non Alfredo.
René LO GIUDICE s'écrit René LO GIUDICE.

Merci à lui.

AVIS

Seuls les numéros 39, 40, 42 et 43 de "COUPS DE PEDALES" sont encore disponibles.

185 FB ou 40 FF pièce.

LIVRES-SERVICE

UN TOUR PENDABLE

Nous avons déjà dit dans ces colonnes: écrire aujourd'hui encore sur le Tour de France relève de la gageure, il s'en trouve pourtant, chaque été, pour tenir le pari... et le réussir. **Jacques SERAY** est de ceux-là.

Déjà auteur d'une remarquable ode à la Petite reine (**DEUX ROUES - LA VERIDIQUE HISTOIRE DU VELO** aux Editions du Rouergue - 1988), **Jacques SERAY** ne s'est pas fourvoyé dans une nouvelle histoire de la Grande Boucle, mais s'est attaché au contraire, à lever l'un des voiles obscurs qui enveloppe depuis près d'un siècle une course née de l'antagonisme de deux hommes et devenue en toute simplicité l'un des plus fabuleux événements planétaires annuels. Parce que l'édition 1904 - la deuxième - faillit être la dernière, l'auteur s'interroge et mène une enquête passionnante. Comment et pourquoi une course promise à un bel avenir a-t-elle pu s'enliser dans le scandale et l'opprobre au point d'asseoir sur un banc d'inflamie, et pour l'éternité, ses quatre premiers classes?

Jacques SERAY remplit avec talent sa double mission d'historien et... d'avocat. Il nous replonge dans la France profonde du début du siècle, condition *sine qua non* pour situer les mentalités et les responsabilités de chacun. Une fois planté le décor, les héros entrent en scène et l'auteur refait le **Tour 1904**, étape par étape. Les lecteurs de **L'Auto** étaient-ils, à l'époque, aussi bien renseignés? Pas sûr!

Dans son entêtement louable à rétablir la vérité, **SERAY** n'oublie rien: les classements complets figurent dans sa plaidoirie, ainsi que le communiqué officiel de l'UVF, en date du 30 novembre 1904, qui entérine pour la postérité un palmarès dont le Tour aurait pu ne jamais se remettre.

Grâces soient dès lors rendues à Henri Desgrange, l'obstiné, que tant de vilénies révolèrent mais qui trouva dans les coups bas portés à "son enfant" les raisons de continuer une oeuvre imparfaite mais durable. Dilapider un tel héritage eût constitué un crime contre l'humanité.

Et si demain, devait s'ouvrir un hypothétique procès en réhabilitation, 1904, **CE TOUR DE FRANCE QUI**

FAILLIT ETRE LE DERNIER serait une irremplaçable pièce à verser au dossier d'une aventure humaine exaltante qui connut les affres d'une mort annoncée alors que balbutiait seulement sa jeune et glorieuse existence.

1904: **CE TOUR DE FRANCE QUI FAILLIT ETRE LE DERNIER**, par **Jacques SERAY**, 175 P. A compte d'auteur, 8, Allée de Normandie, 78140 **VELIZY** - 120 FF port compris.

REVERIE D'UN GRIMPEUR SOLITAIRE

On ne présente plus **Christian LABORDE**, écrivain de grand talent et, ce qui ne gâte rien, amoureux fou de vélo. Ancien professeur de français, mis à l'index de l'Education Nationale pour avoir publié un roman sulfureux, **L'OS DE DIONYSOS**, aujourd'hui censuré (!), il nous avait éblouis par un dithyrambe **PYRENE ET LES VELOS**, paru aux **"BELLES LETTRES"** (voir **CDP n° 38**). Avec passion, l'auteur y glorifiait ses Pyrénées natales, théâtre grandiose à la (d)mesure des Géants du Tour. L'un de ces surhommes, **Charly Gaul**, alimentait en 1958 les discussions familiales - **Christian** avait 3 ans! - et rythmait les rêves idolâtres du père.

L'enfant prit possession du mythe et à défaut de le voir s'incarner, entretenit la flamme dans le culte de l'idole. Une idole plus inaccessible encore que ces sommets qu'elle avait si souvent apprivoisés, là où la solitude conquérante transforme le champion en misanthrope honni des foules. Aussi nimbé de mystère, Gaul, s'enfermant dans sa tour d'ivoire, laissa l'enfant pyrénéen à ses chimères. Ce dernier, devenu homme, n'en pouvait plus et décida de donner vie à la Légende dans un ouvrage intitulé: **L'ANGE QUI AIMAIT LA PLUIE**. Pas une nouvelle biographie de l'Ange de la Montagne, mais un véritable roman d'amour, écrit comme tel, tant il est vrai qu'une idylle charnelle unit depuis toujours ce géant solitaire qui défait les lois de la pesanteur et la pluie divine qui le sublimait. Alors, sur ce Tour 58, **Christian LABORDE** fait chanter les mots. La Belle s'acquiesce dans le Ventoux mais se refuse dans l'Isard, avant de s'abandonner sans

pruderie dans les lacets tourmentés du Luitel.

Un roman lyrique et pathétique, rafraichissant comme un orage d'été!

L'ANGE QUI AIMAIT LA PLUIE par **Christian LABORDE**, chez **Albin Michel**, 200 pages, 89 FF en librairie. (Peut s'obtenir à la rédaction contre 750 FB port inclus).

LIEUX DE PLAISIR

La revue littéraire **LIEUX D'ETRE** présente une collection thématique unique, au service de la poésie et des belles lettres. Profondément attachée à ses racines régionales, dans ce Nord laborieux où la sueur et les larmes égèrent le quotidien des hommes, elle consacre son numéro 17 au monde du sport, cette formidable aventure humaine qui accorda à la littérature quelques-uns de ses plus beaux titres de noblesse. Ce luxueux recueil édité sans gros moyens financiers, mais avec cette foi qui soulève des montagnes, constitue un florilège de textes pour la plupart inédits, tous voués, en 194 pages, au culte du mouvement sportif. L'on ne s'étonnera pas que, fidèle à sa propre légende, le cyclisme s'y taille la part du lion, le titre de l'album empruntant l'un de ses mythes, **PARIS-ROUBAIX** et ses célèbres pavés. A la lecture des signatures qui s'y bousculent - **De Bondt, Laborde, Salvaing, Sergent, Harel** et quelques autres, dans le sillage des illustres **Blondin, Laget ou Montagnac**, les amoureux de notre belle langue dégusteront avec le même plaisir que nos passionnés de cyclisme les riches histoires qui ont réinventé le rêve au détour des chemins chargés de gloire de Paris-Roubaix, du Tour ou même de Paris-Nice!

LIEUX D'ETRE, revue poétique et culturelle, n° 17: **PARIS-ROUBAIX**. Thème: **LE SPORT**. 194 p. Nombreuses illustrations et photos inédites, 90 FF (port compris) à **Madeleine CARCANO**, 17 rue de Paris - 59700 **MARCO EN BAROEUL**.

CYCLISME FRANCAIS

Les statistiques constituent l'un des ciments de **COUPS DE PEDALES**. Classements et palmarès remplissent nos cahiers d'archives et font la fierté de nos historiens amateurs. **Didier RAPAUD** voudrait apporter sa propre pierre à l'édifice. Avec: **CYCLISME FRANCAIS - LES COURSES PAR ETAPES**, il a recensé toutes les épreuves professionnelles, amateurs et féminines courues sur plusieurs jours et répertorié tous les vainqueurs d'étapes. Si quelques commentaires personnels accompagnent certaines éditions restées fameuses, **Didier RAPAUD** ne nous en voudra pas de souligner que la barre, pour une fois, n'a pas été placée bien haute. Ainsi chercherons-nous vainement les villes qui accueillirent chaque étape et surtout, frustration maintes fois ressentie dans nos annuaires modernes, n'apparaissent pas les leaders successifs qu'il serait pourtant si logique d'honorer. De plus, l'auteur, financé par le **Ministère de la jeunesse et des Sports**, s'est arrêté aux courses existant au départ de la saison 94. C'est bien dommage: un Tour de l'Ouest ou un Tour du nord méritaient assurément qu'on les sorte des loubis!

CYCLISME FRANCAIS - LES COURSES PAR ETAPES, par **Didier RAPAUD**, 125 p. - 95 FF port compris, chez l'auteur, 36 rue Trébois, 92300 LEVALLOIS-PERRET.

MONSIEUR ROULE-TOUJOURS

Marino LEJARRETA fut une figure du cyclisme espagnol, annonçant dans la discrétion et la permanence de ses actes la décennie lumineuse qui marqua le règne de **Miguel INDURAIN**. Celui qui disputa 11 Vueltas, 7 Giri et 8 Tours de France, bouclant à quatre reprises les trois dans la même année, s'était éclipsé par la petite porte un fineste jours d'avril 92 quand, dans son Pays Basque, une vilaine chute faillit le laisser infirme. Une sortie précipitée qui gâchait une carrière exemplaire, longue de 14 saisons chez les professionnels pendant lesquelles il accumula 383 628 km en 1462 jours de compétitions! Sa biographie, signée **Ramon ETXEZARRETA** et **Arritxu IRIBAR** et publiée en décembre 92 par **CICLISMO A FONDO**, sonne, dès lors, comme un hommage rendu à un champion attachant, fidèle serviteur d'un sport qui reconnaît toujours les siens. Avec **"LA FUERZA DE LA SENCILLEZ"**, magnifique album de 160 pages illustrées

de photos inédites, les supporters de **Marino** seront comblés, qui s'attarderont sur un palmarès sans commune mesure, certes, avec celui de quelques "monstres" du cyclisme, mais qui rappellera opportunément qu'avant sa cabriole d'Amorebieta, **LEJARRETA** figurait au 11ème rang mondial!

Comme un clin d'oeil à ce "Monsieur Roule-toujours", **CICLISMO A FONDO** édite également un album de plus de 200 photographies toutes en couleur, signées **Graham WATSON**: **LAS TRES GRANDES : VUELTA-GIRO-TOUR**. Tout un programme pour les amateurs de somptueuses images qui voudront se replonger dans les grands Tours Internationaux de 1977 à nos jours.

LA FUERZA DE LA SENCILLEZ, par **Ramon ETXEZARRETA** et **Arritxu IRIBAR**, 160 p. (220x300) - 300 photos, 3250 pesetas par mandat poste international à **DORLETA S.A. - CICLISMO A FONDO**, Aptdo 944, 48080 BILBAO.

LAS TRES GRANDES : VUELTA-GIRO-TOUR, par **Graham WATSON**, 192 p. - 200 photos, 4050 pesetas (3450 pour l'Espagne), même adresse.

Et pour mémoire (voir CDP n° 43): **INDURAIN, CORAZON DE CICLISTA**, 154p. (220x300) - 124 photos - 3500 pesetas (2950 pour l'Espagne), même adresse.

POUPOU, ENCORE SECOND ...

La légendaire mémoire de notre ami **Jean-Paul OLLIVIER*** en a parfois pris un coup lors des directs estivaux mais son talent de conteur reste toujours aussi prolifique. Ainsi a-t-il enrichi la collection **LA VERIDIQUE HISTOIRE** (Editions GLENAT) d'une biographie consacrée à **Raymond POULIDOR**. Bien entendu, le livre est surtout prétexte à l'étude d'un phénomène populaire qui intrigue - et intrigue encore - les sociologues. Ou : comment Monsieur Tout-le-Monde put-il donner naissance à une véritable religion, le poulidorisme?

Le Limousin dont la carrière fut bâtie contre nature - **Jean BOBET** a toujours affirmé que nous tenions là un redoutable chasseur de classiques dont on voulait, à tout prix, faire un maillot jaune! n'appartient peut-être pas à la caste des Géants, mais son nom résonnera toujours comme le symbole du courage et de la persévérance. Personne ne contestera, par

conséquent, sa place dans ce gotha aristocratique sélectionné par **Jean-Paul OLLIVIER** depuis quelques années. On sourira simplement en apprenant que, dans la même collection, **Poupu** fut devancé sur le fil par ... **Jacques ANQUETIL**, dans une réédition merveilleusement illustrée de **"L'Homme des défis"** paru chez **Flammarion** en 86 et enrichi du récit de son combat pathétique contre la maladie.

Anquetil devant **Poupu**: décidément, on n'échappe pas à son destin.

* Quelques lecteurs s'étonnent, à ce propos, des erreurs grossières qui émaillent ces biographies, notamment au regard de quelques chiffres fantaisistes mais non vérifiés par Polo-la-Science. Un comble pour de **Veridiques Histories**!

Jacques ANQUETIL - 336 p. - 139 FF - **Raymond POULIDOR** - 241 p. - 119FF - Collection **LA VERIDIQUE HISTOIRE** aux Editions GLENAT, B.P. 177, 38008 GRENOBLE CEDEX.

AVANT-TOUR

Alors que son numéro 5 nous a totalement échappé, **VELO UN** sort en kiosque un n° 6 de présentation de la Grande Boucle. Très esthétique avec son double poster **Indurain-Rominger** et la carte du **Tour**, il remplace, sans le faire oublier, le traditionnel avant-Tour du **MIROIR DU CYCLISME**, désormais aux abonnés absents. Mise en page sobre mais aérée, belles photos couleurs, contenu classique - parcours, favoris, équipes, historique et un émouvant adieu à **Luis Ocaña - VELO UN** s'installe timidement dans nos collections, sous la plume éclairée d'un rédacteur en chef fameux, **Jean BOULLY**, à qui l'on doit, en collaboration avec **Robert ICHACH, LES GRANDS VAINQUEURS DU TOUR DE FRANCE**, publié en avril 92 aux éditions **Critérion**.

VELO UN, magazine de 46 pages illustrées, 21x29 - le n° 6: 19,50 FF à Société Française de Revues, 60 rue Greneta - 75002 PARIS (Tél.: 1-44.76.85.15)

Jean-Pierre MARCUOLA

GERHARD SCHOENBACHER

LE TOUCHE A TOUT



Né le 25 janvier 1954 à Graz, Gerhard Schoenbacher a connu une trajectoire sportive fort particulière.

Dès l'âge de 10 ans, il pratique le hockey sur glace. Cinq années plus tard, il est sélectionné en équipe nationale autrichienne junior.

Afin de parfaire sa condition physique, son entraîneur lui préconise de rouler à vélo. C'est le déclic: le sport de glace perd un de ses adeptes et le jeune Gerhard éprouve le plus grand plaisir à disputer des épreuves cyclistes.

En 1971, il remporte sa première grande victoire junior à l'occasion du très prisé Dusika Tour disputé par étapes.

L'année suivante, la firme Longlife, une marque d'eau minérale, le sponsorise et Schoenbacher embrasse le métier de coureur cycliste.

Vos débuts furent-ils difficiles ?

"Afin de parfaire mon apprentissage, j'ai passé deux mois en Belgique, afin de découvrir la piste. Je suis régulièrement venu en stage durant plusieurs mois afin de m'aguerrir aux courses sur pavés.

Cette préparation m'a permis de me classer 53ème lors du championnat du monde 1975 disputé à Mettet. Un moment, j'ai espéré être sélectionné pour les J.O. de Montréal. Pour ce faire, je devais participer au Tour d'Autriche et y faire mes preuves. Malgré un succès d'étape, le sélectionneur ne m'a pas retenu. Déçu, j'ai alors décidé de passer pro."

Pourquoi avez-vous signé chez "Carlos" ?

"J'avais le choix entre "Ijsboerke" et "Carlos". J'ai opté pour la seconde firme

parce que je pouvais y jouer un rôle de coureur protégé. Parmi mes équipiers figuraient Dirk Baert et Walter Dalgaj.

Je n'ai réussi aucun résultat notable et j'ai rejoint l'équipe "Miniflat" dès la saison suivante. Cela m'a permis d'enlever une étape du Tour de l'Oise à Beauvais à 5^e devant Willy Teirlinck, en personne. Représenté par le regretté Fred Debruyne pour mes qualités d'équipier, je suis devenu sociétaire de "Daf-Trucks" dès 1979 pour épauler les jeunes Van Calster, Schepers et Jo Maas."

Vous avez alors disputé le Tour de France ?

"Pour mes débuts dans la Grande Boucle, j'ai terminé 89ème et lanterne rouge à plus de quatre heures de Bernard Hinault. L'année suivante, devenu l'équipier de Lucien Van Impe chez "Marc-Carlos-VRD", j'ai renouvelé ma performance, me classant 85ème et à nouveau excellente lanterne rouge à seulement 2h10'52" de Joop Zoetemelk. J'avoue avoir tout fait pour obtenir ce rang qui apporte une excellente publicité pour le sponsor... et le porteur de cette lanterne symbolique !

Félix Lévitan n'a pas apprécié et dès 1981, il a modifié le règlement afin de pouvoir éliminer durant plusieurs étapes le dernier du classement général. Il m'a fallu mouiller mon maillot "Puch-Wolber" afin d'éviter, cette fois, cette fatidique dernière place et rallier Paris au 112ème rang à quasi trois heures de Hinault".

Pourquoi n'avez-vous pas participé à l'édition 1982 ?

"J'étais au service de Stefan Mutter chez "Puch-Eorotex". Quoique ayant disputé une excellente Vuelta, terminant même second derrière Récio lors de la 13ème étape, le directeur sportif a préféré sélectionner des coureurs suisses. Cette même année, j'ai disputé un excellent Paris-Roubaix, me retrouvant même en tête. J'ai alors cédé ma roue à Mutter qui avait crevé à 40 km du but. C'était la fin de mes illusions"

VARTA



N
Nim schónas Gúok
Gárensidu



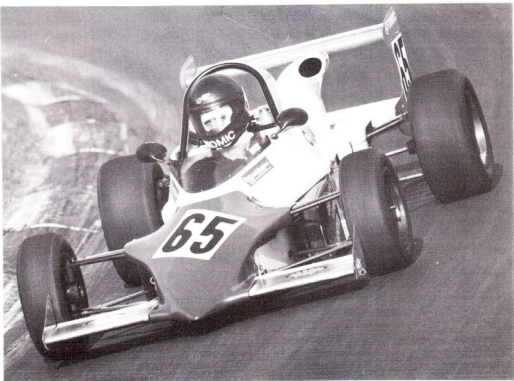
Equipe VARTA 1991

***Avez-vous représenté l'Autriche
lors des championnats du monde ?***

"J'ai porté le maillot national à plusieurs reprises, mais je n'avais aucune ambition personnelle. En 1978, j'ai roulé pour Thurau et en 1979, je me suis mis au service de Willems, mais il a crevé au mauvais moment. En 1981, j'avais le choix entre Maertens et De Vlaeminck. J'ai opté pour le Gitan ... c'est Maertens qui est devenu champion du monde"

***En 1983, vous roulez
avec un sponsor personnel ?***

"En effet, Puch a continué à me sponsoriser. Cela m'a permis de disputer des critères aux U.S.A., en Australie et même en Afrique du Sud. J'ai disputé le Mazda Tour à Johannesburg sous un nom d'emprunt (Hans Maier) ! C'est en 1983 que j'ai commencé à disputer des courses automobiles"



Schoenbacher au volant d'une formule 3 en 1985

Pour quelles raisons avez-vous renoncé à la compétition ... cycliste ?

"J'ai stoppé en 1985. Durant le Sun Tour en Australie, je fus renversé par une voiture. Je suis resté dans le coma durant une semaine. J'avais deux vertèbres cassées. J'ai observé une inactivité d'un an. Convalescent, j'éprouvais toujours des difficultés pour marcher. En Australie, je suis resté un mois à l'hôpital, puis deux mois en observation. Par la suite, en Autriche, je faisais des séjours en clinique d'une semaine par mois"

Oui, mais après 1987 ?

"Dès 1988, je suis devenu pilote en "teste driver" en Europe et coureur automobile aux U.S.A. en formule Atlantic!"

En 1989 et 1990, j'ai participé en Autriche à des courses de production. En 1991, j'ai remporté cinq victoires sur Ford Sierra Cosworth. En 1989, j'avais aussi un contrat pour disputer des épreuves en Australie. Je possédais une propriété dans le Queensland à 3.500 km de Melbourne.

"Non en effet: Hauer ne savait pas quitter ses habitudes. Wechselberger était trop cher, Zadbilek trop égoïste (il court en V.T.T.), Maier n'a pas voulu courir pour Varta. Les bons amateurs autrichiens gagnaient bien leur vie et ne désiraient pas passer professionnels, surtout chez Varta où les perspectives étaient réduites au départ".

Vous avez pourtant essayé de trouver d'autres sponsors ?



Pilote de rallye

En 1987, vous avez repris une licence professionnelle ?

"Oui, sur les conseils de mon médecin, je me suis remis à la bicyclette en juillet 87. J'ai disputé un criterium à St Louis où je me suis classé second derrière l'Américain Tom Schuler. Par la suite, j'ai continué à m'entraîner.

"Atomic", un fabricant de skis, une véritable institution nationale en Autriche m'a proposé un contrat intéressant pour disputer le championnat du monde organisé chez nous à Villach. J'ai accompli 150 km avec le peloton, puis j'ai abandonné. Ce fut ma dernière course professionnelle. Je ne suis plus jamais remonté sur un vélo. Actuellement, je pratique la planche à voile, le tennis, le squash et le golf"

En 1992, je l'ai vendue contre une autre située à Byron Bay. Elle possède un grand terrain et une ferme. Je pensais y ouvrir un hôtel touristique. En automobile, je détiens deux records en "top car-speed skiving": 235 km/heure sur l'autoroute de Graz en 1985 et 247 km en 1986 sur le circuit de formule 1 d'Adélaïde".

Pourquoi êtes-vous revenu dans le cyclisme ?

"En décembre 1989, Paul Popp m'a téléphoné. "Varta" voulait monter une équipe professionnelle et cherchait un directeur sportif. J'ai accepté le poste".

Vous n'avez pas réussi à engager les meilleurs coureurs autrichiens ?

En 1993, je croyais trouver un sponsor belge et engager des coureurs de chez vous. Ce ne fut guère aisé de progresser et de préparer les coureurs. Ainsi, pour les 3 Jours de La Panne en 1992, nous avons seulement été prévenus de notre engagement 48 heures avant le départ. En 1993, seuls Pflieger et Regeg m'ont apporté quelques satisfactions.

Quels sont vos projets ?

"Organiser une épreuve en Autriche en remplacement de la "Kika Classic" disparue par manque de moyens. Je recherche aussi un sponsor afin de continuer à disputer des courses automobiles.

En outre, je cherche à développer la société que j'ai créée en septembre 1992. Elle est axée sur la vente de vêtements et d'articles de sport".

Propos recueillis par Joël Flamme en 1993.



Touche à tout vous avez, dit ?

NB: Toutes les photos appartiennent à Gerhard SCHÖNBACHER

SON PALMARES

Né le 25 janvier 1954 à Graz,

48 victoires en débutant
43 victoires en junior

Principaux résultats en amateur

1973

- 1° de la 3ème étape du Tour de Basse-Autriche
- 1° de la 2ème étape de Vienne-Gresten-Vienne

1974

- 1° de la 8ème étape du Tour d'Autriche (2° de la 3ème étape)

1975

- 1° de la 2ème étape des Trois Jours de Schweinfurt (5°)
- 2° du Tour du Thiersee
- 3° de Amstetten-Vienne-Amstetten

53° du Championnat du Monde

1976

- 1° de la 6ème étape du Tour d'Autriche
- 4 victoires en Belgique

Professionnel

1977 **Carlos-Gipiemme**

- 9° à Mellet
- 18° du Grand Prix du Tournaisis
- 52° du Tour d'Indre-et-Loire

1978 **Mini Flat-Boule d'Or-Colnago**

- 1° de la 2ème étape (A) du Tour de l'Oise
- 4° du Circuit du Brabant Occidental (Ganshoren)
- 7° à Neeroteren
- 9° de Harelbeke-Poperinge-Harelbeke
- 10° à Helchteren
- 50° de la Flèche Wallonne

1979 **Daf-Lejeune**

- 3° à Ossendrecht (NL)
- 57° de la Flèche Wallonne
- 89° du Tour de France (lanterne rouge)

1980 **Marc-Carlos-VRD**

- (individuel à partir de août)
- 3° à Velaines
- 3° à Westrozebeke
- 8° à Berlare
- 17° du Grand Prix de Wallonie
- 60° du Dauphiné Libéré
- 85° du Tour de France (lanterne rouge)
- 10° de la dernière étape

1981 **Puch-Wolber**

- 8° du Sun Tour
- 2° de la 3ème étape B
- 53° de Paris-Nice
- 54° du Tour de Suisse
- 112° du Tour de France

1982 **Puch-Eorotex**

- 8° à Herk-de-Stad
- 8° à Wielsbeke
- 8° à Geelong (course handicap)
- 9° du Sun Tour
- 2° des 6ème et 8ème (B) étapes
- 3° de la 9ème étape B
- 53° des Trois Jours de La Panne
- 60° du Tour d'Espagne
- 2° de la 13ème étape
- 60° du Tour des Trois Provinces

1983 **Puch (Individuel)**

- 1° à Creswick (Autst)
- 1° à Richmond (Aust)
- 4° de la Griffin 1000
- 2° de la 1ère étape A
- 3° des 3ème (A), 3ème (B), 3ème (C) et 5ème (B) étapes
- 6° du Sun Tour
- 2° de la 4ème étape (D)
- 3° des 4ème (C), 5ème et 7ème (A) étapes

1984 **Puch-Rivat (Individuel)**

- 3° à Richmond (Aust)
- 3° de la 1ère étape (C) de la Griffin 1000
- 11° du Sun Tour
- 2° des 14ème et 15ème étapes

1987 **Atomic-Look-Top Hotels**

A participé et abandonné à 7 reprises au Championnat du monde (78, 79, 80, 81, 82, 83 et 87).

Palmarès établi par Denis COULON et Guy CRASSET

AVIS

En réponse à de nombreuses interrogations, il n'est pas prévu de rééditer les H.S. n° 1 et 3.

Pour le H.S. n° 7, nous réservons notre réponse.

Il n'est pas possible d'effectuer des photocopies des numéros ordinaires parus et épuisés.

Au sujet de la bible du cyclisme, patience ... l'éditeur espagnol reste muet pour l'instant.

Ils nous ont quittés

Lucien VLAEMYNCK

Tout comme Ward Vissers, Lucien Vlaemynck faisait figure de vainqueur potentiel du Tour après l'édition 1939 de la Grande Boucle. Pour ses débuts dans la grande épreuve française au sein de l'équipe B de Belgique, nettement moins bien encadrée que l'équipe A, il s'était classé excellent 3ème à l'35^e du second René Vietto. Vlaemynck avait une fois de plus prouvé qu'il était un des meilleurs routiers de l'époque, à qui il ne manquait que des qualités de sprinter pour entrer dans la galerie des tout grands.

Né le 19 août 1914 à Izenberge, Lucien Vlaemynck a fait ses classes sportives et sociales dans la région de Dunkerque où il travaillait comme apprenti boucher. Il a appris le dur métier de coureur cycliste dans les courses nordistes ouvertes à toutes les catégories de compétiteurs. Junior encore, il affrontait les indés et les pros, parfois 10 ans plus âgés que lui.



Passé pro en 35 chez Aleyon, il a perdu sa première saison à l'étape supérieure en raison de son service militaire. Dès 1937, il collectionnait les victoires et surtout les places d'honneur dans les principales courses françaises, remportant le Circuit du Midi en 37 et le Tour du Luxembourg en 38.

N'étant pas dans les petits papiers de Karel Van Wijnendael, le grand manitou du cyclisme flamand (ou peut-être le grand manie-tout), il dut attendre 1939 pour recevoir sa chance dans le Tour de France, chance qu'il saisit brillamment.

Après la drôle de guerre de 1940, il éprouva bien des difficultés à retrouver la forme: paradoxalement, il avait mené une vie de pacha dans sa caserne et il "courut" longtemps après son poids de forme et une condition satisfaisante.

Dès 1943, lorsque l'occupant toléra à nouveau les déplacements vers l'étranger, il retourna en France disputer les classiques de guerre. S'il n'eut plus l'occasion de jouer les premiers rôles dans les grands tours, il obtint néanmoins de très belles places d'honneur dans des classiques qui ne semblaient pas, à première vue, faites pour lui, apportant là une nouvelle preuve de l'étendue de sa classe.

Contraint à l'abandon dans la dernière étape du Giro 47, il ne retrouva plus le bon coup de pédale et il préféra renoncer à la compétition en 49.

Il reprit alors son premier métier et s'installa comme boucher à Ledegem.

Il était resté extrêmement populaire dans sa région: la kermesse d'Izenberge organisée de 1949 à 1978 portait son nom. Il a également exercé les fonctions de président de l'association des anciens coureurs de Flandre occidentale depuis 1963. En 1992, un livre lui avait été consacré sous le titre "De Straffe toeren van Lucien Vlaemynck".

Il est décédé ce 14 juin.

SON PALMARES

1934

- 3^e de Lille-Boulogne
- 3^e de Tourcoing-Béthune-Tourcoing
- 3^e de Tourcoing-Dunkerque-Tourcoing

1936

- 2^e à Lillers
- 3^e de Arras-Lille-Arras

- 6^e du Tour du Nord (vainqueur de la 4ème étape)
- 6^e du GP du Port de Dunkerque

1937

- 1^e de Toulouse - Paris (Circuit du Midi) (vainqueur des 1ère et 3ème étapes, 2ème de la 4ème étape)
- 2^e de Bruxelles - Verviers
- 2^e du Tour du Pas-de-Calais (2ème de la 1ère étape)
- 3^e à Hooglede
- 4^e de Paris - Rennes
- 5^e de Paris - Boulogne
- 5^e de Paris - Saint Jean d'Angely (en 4 étapes)
- 6^e du Circuit du Morbihan (vainqueur de la 2ème étape)
- 8^e de Marseille - Lyon
- 9^e du Circuit de l'Ouest
- 10^e de Paris - Valenciennes
- 14^e de Paris - Tours

1938

- 1^e du Tour du Luxembourg
- (2^e de la 2ème étape)
- 2^e du critérium de Luxembourg
- 3^e du Circuit des Régions Flamanides
- 3^e de la 1ère étape du Circuit du Morbihan
- 5^e de Paris - Tours
- 7^e de la Polymultipliée
- 7^e de Paris - Belfort
- 8^e du Critérium du Midi
- 8^e du Tour du Limbourg
- 9^e du Championnat de Belgique
- 9^e du Tour du Sud-Ouest (2^e de la 2ème étape)
- 10^e de Paris - Rennes
- 18^e du Tour de Suisse (2^e de la 6ème étape)

1939

- 1^e du GP de l'Exposition de Liège (clm avec F. Vervaecke)
- 2^e du Tour du Luxembourg (vainqueur de la 2ème étape, 2^e de la 3ème étape)
- 2^e du critérium de Cannes
- 2^e de la 1ère étape de Paris - Nice
- 3^e du Tour de France (3^e des 6ème et 17ème étapes B, 4^e de la 10ème étape B - toutes clm)
- 3^e du Circuit du Morbihan (en 2 étapes)
- 6^e de Paris - Bruxelles
- 10^e de Paris - Rennes
- 11^e de Liège - Bastogne - liège
- 14^e de la Flèche Wallonne

1940

- 10^e des Six Jours d'Anvers (avec Kint)

1941
16° du Championnat de Belgique
16° du Tour des Flandres

1942
1° à Micheroux
2° du GP des deux Nèthes (Lierre),
2° à Bruxelles et Scraing
3° du Championnat de Belgique
3° à Visé, Maldegem et Lembeke
4° de l'Omnumm de la Route (Paris)
(3ème de la course de côte)
5° de A Travers Paris
17° de la Flèche Wallonne

1943
1° du Gand Prix de l'Auto
(match franco-belge)
2° du Circuit de Belgique
(vainqueur de la 5ème étape clm/
équipe et 2° de la 1ère étape clm)
2° de l'Omnumm de la Route (Paris)
3° du Grand Prix du Tour de France
(classement au temps établi après les
principales courses en ligne)
5° du Criterium du Midi
9° de A Travers Paris
10° de Saint-Etienne - Lyon
11° de Bruxelles - Paris
13° de Paris - Roubaix
17° de Liege - Bastogne - Liege

1944
1° de la Flèche Française
(clm/équipes avec Alcyon)
2° à Maubeuge
3° à Bruxelles
6° du Circuit des Régions Flamandes
10° de Paris - Roubaix

1945
1° du Circuit de l'Ile-de-France
1° à Woluwe-Saint-Lambert, à Moorslede
2° de la Flèche Wallonne
2° du Circuit du Midi
(vainqueur de la 1ère étape)
2° du GP d'Esperanza et à Mons
3° à Namur
4° du Circuit de Belgique
6° du Tour de Belgique
6° des Boucles de la Seine
8° du Grand Prix des Nations
8° de la Course autour de Paris
14° du Championnat de Belgique

1946
1° à Courtrai et à Waregem
3° de Paris - Roubaix
3° du Circuit des Régions Flamandes
6° du Tour de Catalogne
6° de Armagnac - Paris (avec Schotte)
11° du Tour des Flandres
13° de Paris - Nice
(2° de la 2ème étape)

1947
2° à Bruxelles et à Mol
3° de Gand - Wevelgem et à Renaix

6° ex-aequo de Paris - Tours
8° de Paris - Bruxelles
10° de Paris - Roubaix
Abandon à la dernière étape du Giro

1948
2° à Vichte
3° à Sint-Kruis
5° du Circuit de Flandre Occidentale
(Roulers)
5° au Circuit du Houtland
11° du Championnat de Belgique
18° de Milan - San Remo

1949
3° du Circuit des Trois P
rovines

Robert TANNEVEAU

Robert Tanneveau s'est fait connaître du grand public en août 1935 en remportant le Circuit de l'Ouest, alors banc d'essai traditionnel des jeunes professionnels et inédits français et belges. Cette victoire était d'autant plus surprenante qu'elle survenait après deux saisons "blanches". En effet, il avait effectué son service militaire en 1933 et il avait été suspendu pour un an de mai 34 à mai 35 pour irrégularités commises lors du Grand Prix Wolber 1934.

Durant les saisons suivantes, il allait régulièrement jouer les premiers rôles dans les courses par étapes de l'Hexagone, s'imposant notamment dans le Grand Prix Wolber en 1936 et terminant trois Tours de France en bonne position.

La suppression des courses par étapes des 1940 allait précipiter la fin de sa carrière et on ne le revoyait plus dans les pelotons après 1942.

Il allait malheureusement refaire les titres de l'actualité quelques années plus tard, en 1951, lorsqu'il fut condamné à 20 ans de détention pour avoir participé à une agression à main armée. Après sa libération, il s'était retiré dans la région de Clermont-Ferrand. Ces dernières années, il avait rejoint ses enfants dans la région parisienne où il s'est éteint au mois d'avril à l'âge de 82 ans (selon les journaux des années 30, il serait né le 25 juillet 1911 et non le 22 juillet 1912 comme précisé dans Velo Gotha).

SON PALMARES

1934
2° de Paris - Le Havre

1935
1° du Circuit de l'Ouest (en 8 étapes)
4° de Vire - Cherbourg - Vire
(en 2 étapes)
4° du Circuit des Deux-Sèvres
5° du GP de Saint-Denis
9° du Circuit de l'Allier
10° de Paris - Arras

1936
1° du Grand Prix Wolber
(vainqueur de la 3ème étape et
3° de la 2ème étape)
1° du GP d'Esperanza
8° du Derby du Nord
(vainqueur de la 4ème étape et
3° de la 2ème étape)
8° du Grand Prix des Nations
8° du Criterium National
18° du Tour de France
(2° de la 2ème étape)
18° de Paris - Nice

1937
4° du Tour du Vaucluse
7° de Paris - Nice
(vainqueur de la 6ème étape)
13° du Grand Prix des Nations
17° de Paris - Saint-Etienne
(3° de la 2ème étape)
21° du Tour de France
(4° des 14ème étape B et
18ème étape A - clm/équipe)



ROBERT TANNEVEAU

1938
1° du Circuit de Maine-et-Loire
(vainqueur de la 1ère étape)
2° du GP de Plouay
2° du GP de Valognes

SON PALMARES

- 3^e de la Ronde des Mousquetaires (en 2 étapes)
- 3^e du Circuit du Morbihan (en 2 étapes)
- 3^e du GP de Auch
- 5^e de Paris - Rennes
- 6^e du Critérium National
- 13^e du Tour de France (4^e de la 17^eme étape)

1939

- 1^e du Circuit de Quimperlé (vainqueur de la 1^{ère} étape et 2^e de la 2^eme étape)
- 2^e de Paris - Laigle
- 3^e du Tour du Sud-Ouest (en 9 étapes)
- 4^e de Paris - Vimoutiers
- 5^e de Manche-Océan

1940

-
- 4^e de la Polymultiplée
- 4^e de Bordeaux - Angoulême
- 5^e de Paris - Nantes
- 10^e du Grand Prix des Nations (Z.O.)

1941

- 2^e du GP d'Autom
- 6^e du Championnat de France
- 6^e du GP de l'Île-de-France
- 8^e de Bordeaux - Angoulême
- 14^e de Paris - Tours

Jean PASINETTI

Quoique né en Belgique, à La Bouverie, dans le Borinage le 17 juin 1931, Jean Pasinetti a toujours conservé la nationalité italienne. Passé professionnel en 53 après une honnête carrière chez les amateurs (11 victoires en 50) et chez les indés, il s'est surtout orienté vers les courses disputées dans le Nord de la France où les routiers frontaliers belges allaient affronter les pros et les indés nordistes tels Stablinski, Deprez ou les vétérans Marcelak et Klabinaki.

Sa meilleure saison fut incontestablement 1957 avec 5 victoires dont le semi-classique Circuit du Limbourg et plusieurs places d'honneur dans des épreuves de bon niveau en France et en Belgique.

Après sa carrière, il avait tenu une librairie dans son village natal où il est décédé ce 8 mai.

1952 (Indé)

- 1^e de Liège - Charleroi - Liège
- 1^e de Oleye - Namur - Oleye
- 1^e à Bièvene et à Rumsdorp
- 3^e du Circuit Namurois (à Waret)
- 3^e à Ledegem
- 3^e à Chapellez-lez-Herlaimont

1953

- 2^e à Racour et à Boussut (F)
- 13^e du Tour du Nord

1954

- 1^e à Drieslinter (Circuit de la Gêthe)
- 2^e à Soignies
- 10^e du Tour de Belgique
- 34^e de la Fleche Wallonne

1955

- 1^e à Sous-les-Bois (F)
- 1^e à Feignies (F)
- 1^e à Cousolre (F)
- 3^e à Goegnies-Chaussée (F)
- 3^e à Ferrières (F)
- 3^e à Rocquignies (F)

1956

- 2^e de Roubaix - Huy

1957

- 1^e du Circuit du Limbourg
- 1^e du GP des Ardennes (Bièvre-Membre)
- 1^e à Soignies
- 1^e à Engiefontaine (F) (2x)
- 2^e à Aulnoye (F)
- 3^e de Bruxelles - Bost
- 3^e à Loverval
- 3^e à Maubeuge (F)
- 3^e à Goegnies-Chaussée (F)
- 5^e de Paris - Valenciennes
- 9^e de l'Étoile du Léon
- 10^e du Tour de Belgique

1958

- 2^e du Circuit de l'Ouest (3^e de la 2^eme étape A et 4^e de la 2^eme étape B)
- 4^e à Hakendover
- 5^e de Bruxelles - Bost
- 26^e du Tour de Belgique

Romano FERRI

L'ancien champion d'Italie de cyclo-cross, Romano Ferri, vient de mourir à l'âge de 66 ans. Originaire de Brentino (province de Vérone), il se spécialisa dans les épreuves courues dans les labourés.

C'est en 1957 qu'il conquist son seul titre national en précédant Pertusi et Rossi. Puis vint l'époque des Severini et Renato Longot il dut se contenter des places d'honneur au championnat d'Italie: 2^e en 1962, 3^e en 1958, 1961 et 1963, 4^e en 1959 et 6^e en 1960. Précédemment, il s'était classé 7^e en 1956.

A sept occasions il fit partie de l'équipe italienne au championnat du monde. En 1959, à Genève, il y réussit son meilleur résultat avec une 9^{ème} place derrière Longo, Wolfshohl, Severini, Dufraisse, Schmit, Van Keerebroek, Brùlé et Barutia. Successivement aux joutes mondiales, il se classa 15^e, 12^e, 19^e, 25^e, 21^e et 24^e en 1957, 58, 60, 61, 62 et 63.

Romano Ferri tâta également du demi-fond mais sans succès, terminant, entre autres, 5^e du championnat d'Italien 1958 à ... 17 tours de Pizzali.

Mario BARONI

Doté d'une certaine vélocité, Mario Baroni se défendit avec succès lors des arrivées massives dans les grandes épreuves par étapes parvenant à s'y classer 11 fois dans les 3 premiers. Il réussit à enlever le bouquet à l'issue de la 14^{ème} étape du Giro et de la 12^{ème} étape de la Vuelta en 1957. Cette même année, il réalisa l'exploit de terminer les trois grands tours. Il se montra moins à l'aise dans les classiques, sauf à Milan - San Remo de 1956 quand il prit la 6^{ème} place, précédée par Fred De Bruyne, Magni, Planckaert, Vammitsen et Piazza.

De 1951 à 1956, il fut l'équipier le plus apprécié de Fiorenzo Magni chez Ganna et Nivèa-Fuchs.

Né le 11 mars 1927 à Scarperia, en Toscane, il trouva la mort lors d'une sortie en vélo quand il entra en collision avec une voiture le 2 août dernier à Valdarno près de Florence.

1950 BARTALI

- 1^e à Vérone
- 7^e de la Coppa Placci
- 9^e du Tour de Venetie
- 35^e du GIRO

1951 TAUREA, puis GANNA

- 1^e du GP de Quarrata
- 1^e de la Coppa Gigante
- Champion de Toscane (Ind.)
- 2^e de la 3^{ème} étape du Tour de Suisse (20^e)
- 8^e du Tour de Toscane

18° du Tour de Lombardie
45° du Giro

1952 GANNA

2° de Sassari-Cagliari
3° de la 16ème étape du TOUR DE FRANCE (41°)
4° du Tour de Romagne
7° du Tour de Toscane

1953 GANNA

1° du GP Ignis à Varèse
2° de la 22ème étape du TOUR DE FRANCE (53°)
2° de la 12ème étape du GIRO (53°) + (1x4° et 1x5°)
4° de la 15ème étape du TOUR DE FRANCE
4° de Sassari-Cagliari
5° de Milan - Turin
5° du Circuit de Grattarossa
8° du Tour de Calabre
9° du Tour d'Émilie

3° de la 1ère étape du GIRO
4° du Tour de Toscane
4° du Trofeo Matteotti
6° de MILAN - SAN REMO
8° du Trofeo UVI (ind.)
14° du Tour du Tessin

1957 CHLORODONT

1° de la 14ème étape du GIRO (74°)
1° de la 12ème étape de la VUELTA (46°)
4° de la 11ème étape du TOUR DE FRANCE (53°)

1958 TORPADO

76° du GIRO

Denis COULON et
Guy CRASSET

*Avec nos remerciements à MM.
Franco Rovati, Jean-Claude Jolly et
Philippe Trauwart.*

Non, d'après le Sportsman ! Une seule pub est parue dans le n° 149 du 27/9/48 mentionnant "Tavez-vous lu" ? ou le tirage a été très limité.

Absence de parution

Les 26/6/46, 25/9/46, 27/10/47, 3/11/47 et 29/12/47.
Le 1er mars 48 (en compensation le n° du 8/3/48 comporte une double numérotation 119/120)
Idem pour le 7/6/48, pas de parution et double numérotation le 14/6/48 (n° 133/134)

Merci à Monsieur
Jean-Claude TRANCHARD

PRECISIONS

A. BARBOSA

En 1961, il a couru Paris-Nice avec le maillot "Merlin-Huret" avec MARCARINI et FLOCHLAY dans une équipe mixte avec 5 coureurs de "Rochet-Margnat".

B. BOURLES

En 1955 et 56, il était pro (liste officielle F.F.C.).

Ses équipes

1955

Glorius et Stella

1956

Glorius et Geminiani St Raphael

1957

Idem 1956 + Bozec Peterschmitt

1958

Bozec Peterschmitt et Onno

NB: L'équipe Onno était une sélection de coureurs bretons qui étaient regroupés pour courir les grandes épreuves par équipes (Paris-Nice, Tour de Champagne, etc...). Le Tour de Champagne 1958 fut gagné par Jean Gainche de l'équipe "Onno" qui a signé par après pour "Mercier-B.P." afin de disputer le Tour de France. Les patrons d'Onno s'estimaient floués, ont aussitôt mis la clef sous le paillasson et pour le Tour de l'Onest, l'équipe fut reprise par "Urugo-Princess".

Merci à Monsieur
Maurice BONNOT



CES REVUES DU PASSE

1. SPRINT (Edition de Lyon)

Informations supplémentaires

Dates de parution

n° 2 19 novembre 1944
n° 3 26 novembre 1944
n° 4 3 décembre 1944

Noméros spéciaux

Sprint présente d'un sport à l'autre (pas de date de parution) probablement janvier 1946

Sprint présente d'un sport à l'autre (4 février 1946)

Tous les Sports (24 février 1946)

Numéro spécial Cerdan champion du monde: Est-il paru ?

1954 NIVEA FUCHS

3° de la 19ème étape du GIRO (ab.)
(+ 1x5°)
6° du GP Prato

1955 NIVEA FUCHS

2° des 7ème, 8ème et 13ème étapes de la VUELTA (28°)
2° de Sassari-Cagliari
14° de Milan - San Remo
20° du GIRO (1x5°)

1956 NIVEA FUCHS

1° de la 1ère étape du Tour de Hollande (22°)
1° du GP Giulianova
1° à Florence (d. demys)
2° de la 20ème étape du GIRO (22°)

DOSSIER CLASSIQUES

1983 74^e MILAN - SAN REMO [19.03]

Le Classement

1. SARONNI Giuseppe

(294 Kms-7h07'59" - 41,216 km/h)

2. BONTEMPI Guido	44"	42. RODRIGUEZ Jean-François (F)	"	86. RUPEREZ Faustino (E)	"
3. RAAS Jan (NL)	"	43. MOERLEN Patrick (CH)	"	87. SUAREZ-CUEVA Jesús (E)	"
4. VANDERAERDEN Eric (B)	"	44. CHOZAS Edoardo (E)	"	88. AMADORI Mario	"
5. KELLY Sean (IRL)	"	45. RENOSTO Giovanni	"	89. CABRERO José-Antonio (E)	"
6. FERNANDEZ Juan (E)	"	46. VISENTINI Roberto	"	90. CAROLI Daniele	"
7. CHIOCCIOLI Franco	"	47. VERSLUYS Patrick (B)	"	91. SHERWEN Paul (GB)	3'16"
8. DEJONCKHEERE Noël (B)	"	48. PRIM Tomy (S)	"	92. BINCOLETTO Pierangelo	"
9. BITTINGER René (F)	"	49. DURANT Marc (B)	"	93. MADIOT Marc (F)	"
10. LANDONI Gabriele	"	50. RODRIGUEZ-MAGRO Jesús (E)	"	94. MONTELLA Giuseppe	"
11. MOSER Francesco	"	51. ANGELUCCI Mauro	"	95. HAFX Joseph (B)	3'22"
12. PIRARD Fritz (NL)	"	52. ROSSIER Cedric (CH)	"	96. NAESENS Dominique (B)	"
13. NULENS Guy (B)	"	53. POLLENTIER Michel (B)	"	97. ALARDI Giorgio	"
14. SERGEANT Marc (B)	"	54. VANDI Alfio	"	98. PIVA Valerio	"
15. MAC KENZIE Eric (AUS)	1'31"	55. GREZET Jean-Marie (CH)	"	99. DHAENENS Rudy (B)	"
16. LUBBERDING Henk (NL)	"	56. BRAUN Gregor (D)	"	100. DA SILVA Acacio (P)	"
17. DEMIERRÉ Serge (CH)	"	57. LORO Luciano	"	101. CORTI Claudio	"
18. KUIJPER Hennie (NL)	"	58. MUTTER Stephan (CH)	"	102. MACCALI Salvatore	"
19. CASTAING Francis (F)	"	59. KNETEMANN Gerrie (NL)	"	103. GOMEZ Marc (F)	"
20. DE CNIF Roger (B)	"	60. SCHIMITZ Gody (CH)	"	104. CLIVATI Walter	"
21. CHINETTI Alfredo	"	61. MASCIARELLI Palmiro	"	105. FREULER Urs (CH)	"
22. DALGAL Walter	"	62. ROOKS Steven (NL)	"	106. FAVERO Fiorenzo	"
23. VAN DEN HAUTE Ferdi (B)	"	63. GLAUS Gilbert (CH)	"	107. KEHL Peter (D)	"
24. VAN HAERENS Eddy (B)	"	64. WILLEMS Daniel (B)	"	108. PLANCKAERT Walter (B)	"
25. ANDERSON Phil (AUS)	"	65. DE VOOGHT Fabien (F)	"	109. FRACCARO Simone	"
26. BONNET Patrick (F)	"	66. LEALI Bruno	"	110. SALVADOR Ennio	"
27. SEIZ Hubert (CH)	"	67. MANTOVANI Giovanni	"	111. LEJARRETA Marino (E)	"
28. ARGENTIN Moreno	"	68. DUCLOS-LASSALLE Gilbert (F)	"	112. BOLTEN Uwe (D)	"
29. PEDERSEN Dag-Erik (N)	"	69. LUALDI Valerio	"	113. MILANI Silvestro	"
30. LEMOND Greg (USA)	"	70. PANIZZA Wladimiro	"	114. MOAS Jo (NL)	"
31. VAN DER POEL Adri (NL)	"	71. BATTAGLIN Giovanni	"	115. BOGAERT Jan (B)	"
32. COLYN Luc (B)	"	72. CERUTI Roberto	"	116. RIZZI Erminio	"
33. TORELLI Claudio	"	73. BONDUE Alain (F)	1'46"	117. VAN HOUWELINGEN Jan (NL)	"
34. ROGIERS Rudy (B)	"	74. BOURREAU Bernard (F)	"	118. FIGNON Laurent (F)	"
35. CONTI Franco	"	75. DOWDELL Gary (GB)	2'01"	119. FERNANDEZ Alberto (E)	"
36. MAECHLER Erich (CH)	"	76. TACKAERT William (B)	"	120. HEKIMI Siegfried (CH)	"
37. DALLA RIZZA Giocondo	"	77. MANDERS Henri (NL)	"	121. ALIVERITI Fiorenzo	3'35"
38. BECCIA Mario	"	78. POLONCIC Vinko (YU)	"	122. PEVENAGE Rudy (B)	"
39. PETITO Giuseppe	"	79. LIECKENS Joseph (B)	"		
40. WILLMANN Jostein (N)	"	80. VAN DONGEN Wies (NL)	"		
41. BOMBINI Emanuele	"	81. PEIPER Alan (AUS)	"		
		82. KOPPERT René (NL)	"		
		83. POISSONNIER Philippe (F)	2'18"		
		84. BAZZICHI Ettore	"		
		85. VAN MEER Jaak (NL)	"		

(227 Partants - 122 Classés)

Sources: Vélo 84 (1 à 30) et la GdS

1984

75^e MILAN - SAN REMO [19.03]

Le Classement

1. MOSER Francesco

(294 Kms-7h22'25" - 39,871 km/h)

2. KELLY Sean (IRL.)	20 ^e
3. VANDERAERDEN Eric (B)	"
4. ROSOLA Paolo	"
5. CAROLI Daniele	"
6. PEDERSEN Dag Erik (NL.)	"
7. PLANCKAERT Eddy (B)	"
8. DEJONCKHERE Noel (B)	"
9. HEKIMI Siegfried (CH)	"
10. MADIOT Marc (F)	"
11. VAN DER VELDE Johan (NL.)	"
12. ZAPPI Flavio	"
13. VERSLUYS Patrick (B)	"
14. MAFFIOLER Erich (CH)	"
15. CHINETTI Alfredo	"
16. VANDENBROUCKE Jean-Luc (B) ¹	"
17. ARGENTIN Moreno	"
18. SCHMUTZ Gody (CH)	"
19. GARDE Dominique (F)	"
20. BITTINGER René (F)	"
21. PEETERS Ludo (B)	"
22. ANDERSON Phil (AUS)	"
23. HAGEDOOREN Paul (B)	"

24. GAVAZZI Pierino	"
25. NULENS Guy (B)	"
26. RUPÉREZ Faustino (E)	"
27. MILLAR Robert (GB)	"
28. ROCHE Stephen (IRL.)	"
29. VISENTINI Roberto	"
30. SARONNI Giuseppe	"
31. BARONCHELLI Gianbattista	"
32. BOYER Jonathan (USA)	"
33. LAMMERTINK Jos (NL.)	"
34. SERGEANT Marc (B)	"
35. SCHEPERS Eddy (B)	"
36. CHOZAS Edoardo (E)	"
37. PANIZZA Wladimiro	"
38. BOMBINI Emmanuele	"
39. HOSTE Frank (B)	"
40. PRIM Tommy (S)	40 ^e
41. SILSETH Ole-Kristen (N)	"
42. CASSANI Davide	"
43. SANTIMARIA Sergio	2'50 ^e
44. WAMPERS Jean-Marie (B)	"
45. MORO Giovanni	"
46. FREULER Urs (CH)	"
47. PIVA Valerio	"
48. DIAENENS Rudy (B)	"
49. CONTI Franco	"
50. VAN DER POEL Adri (NL.)	"

51. BOGAERT Jan (B)	"
52. VAN VLIET Léo (NL.)	"
53. PEVENAGE Rudy (B)	"
54. BEUCHERIE Serge (F)	5'53 ^e
55. LEJARRETA Marino (E)	"
56. FARACA Giuseppe	"
57. VANDENBRANDE Jean-Phil (B) ¹	"
58. YATES Sean (GB)	7'13 ^e
59. ONESTI Piero	"
60. SCHIRANER Victor (CH)	"
61. MARIUZZO Dario	"
62. CORTI Claudio	"
63. DALLENBACH Alam (CH)	16'15 ^e

(227 Partants - 63 Classés)

Sources: Wielert-Revue et Vélo 85

Notes:

HOSTE (6^e) fut ensuite déclassé à la 39ème place pour sprint irrégulier.

Les premiers classements donnaient 16. PEPPER Alan (GB) au lieu de VANDENBROUCKE.

1985

76^e MILAN-SAN REMO [19.03]

Le Classement

1. KUIPER Hennie (NL)

(294 Kms-7h36'34" - 38,636 km/h)

2. VAN VLIET Teun (NL.)	6 ^e
3. RICCO Silvano	"
4. VANDERAERDEN Eric (B)	"
5. MANTOVANI Giovanni	"
6. CASTAING Francis (F)	"
7. KELLY Sean (IRL.)	"
8. FREULER Urs (CH)	"
9. BAUER Steve (CDN)	"
10. DE WILDE Etienne (B)	"
11. GAVAZZI Pierino	"
12. DE WOLF Alfons (B)	"
13. VANOTTI Ennio	"
14. MUTTET Stephen (CH)	"
15. LIECKFENS Joseph (B)	"
16. DA SILVA Acacio (P)	"
17. VICHOT Frédéric (F)	"
18. VAN DER POEL Adri (NL.)	"
19. ALL'OCCHIO Stefano	"
20. VAN DEN BRANDE Jean-Phil (B) ¹	"
21. PIHNNEY David (USA)	"
22. VALLET Bernard (F)	"
23. SERGEANT Marc (B)	"
24. CAVALLARO Salvatore	"
25. ARGENTIN Moreno	"
26. RONCHIATO Manrico	"
27. LEALI Bruno	"
28. HAEX Joseph (B)	"

29. GHIROTTI Massimo	"
30. PETITO Giuseppe	"
31. MOSER Francesco	"
32. LEJARRETA Marino (E)	"
33. PEDERSEN Jorgen-Vang (DK)	"
34. DIAENENS Rudy (B)	"
35. ZAPPI Flavio	"
36. IBANEZ Jesus-Ignacio (E)	"
37. PLANCKAERT Walter (B)	"
38. CAROLI Daniele	"
39. SHAPIRO Doug (USA)	"
40. VERLEYEN Frank (B)	"
41. CERRI Claudio	"
42. GARDE Dominique (F)	"
43. VERHOEVEN Nico (NL.)	"
44. PRIETO Celestino (E)	"

45. CHINETTI Alfredo	"	81. BOSSIS Jacques (F)	"	117. ZADROBLEK Gerhard (A)	"
46. DIETZEN Raimund (D)	"	82. RABOTTINI Luciano	"	118. GREZZ Jean-Marie (CH)	"
47. BROERS Johnny (NL)	"	83. VOLPI Alberto	"	119. SCREMIN Sergio	"
48. DEJONCKHEERE Noël (B)	"	84. MARIUZZO Dario	"	120. MILLANI Silvestro	703*
49. VAN DER VELDE Johan (NL)	"	85. MAGRINI Riccardo	"	121. GONZALEZ Eduardo (E)	"
50. SARONNI Giuseppe	"	86. ROGIERI Rudy (B)	"	122. ANDERSEN Kim (D)	"
51. ROCHE Stephen (IRL)	"	87. ANGELI Piergiorgio	"	123. VAN BINDSBERGEN Fritz (NL)	"
52. BINCOLETTI Pierangelo	"	88. BITTINGER René (F)	3'51"	124. GRADI Raniero	"
53. BERARD Charly (F)	"	89. CORTI Claudio	"	125. VITALI Marco	"
54. WELLENS Léo (B)	"	90. MORANDI Dante	"	126. VAN HOUWELINGEN Jan (NL)	8'15"
55. VANDENBROUCKE Jean-Luc (B)*	"	91. WJNANDS Ad (NL)	"	127. FERNANDEZ Juan (E)	13'00*
56. CASSANI Davide	"	92. RAAS Jan (NL)	"	128. FASOLO Claudio	20'10"
57. IMBODEN Heinz (CH)	"	93. PIETERS Peter (NL)	"		
58. GOMEZ Marc (F)	"	94. SCHULER Tom (USA)	"		
59. ANDERSON Phil (AUS)	"	95. BRADLEY Jeff (USA)	"		
60. CIOCCOLI Franco	"	96. CUELLI ARCE Faustino (E)	"		
61. RUTTIMANN Niki (CH)	"	97. LEMARCHAND François (F)	"		
62. EMONDS Nico (B)	"	98. VERSLUYS Patrick (B)	4'26"		
63. PEIPER Alan (AUS)	"	99. DE KEULENAER Ludo (B)	"		
64. PEETERS Ludo (B)	46"	100. OOSTERBOSCH Bert (NL)	4'57"		
65. AMADORI Mario	"	101. LAURITZEN Dag-Otto (N)	"		
66. ZOETEMEELK Joop (NL)	"	102. KIEFEL Ron (USA)	"		
67. SANTONI Glauco	"	103. YATES Sean (GB)	"		
68. VISENTINI Roberto	"	104. COLYN Luc (B)	"		
69. BARONCHELLI Gianbattista	"	105. VAN EYNDE Willem (B)	"		
70. NORIS Mario	"	106. SCHMUTZ Gody (CH)	"		
71. BOMBINI Emmanuele	"	107. KEMP Martin (NL)	5'06"		
72. LUBBERDING Henk (NL)	56"	108. AJA Enrique (E)	"		
73. CRIQUELION Claude (B)	"	109. VAN KATWIJK Alfons (NL)	5'31"		
74. PIRARD Fritz (NL)	"	110. NAVARRO José-Luis (E)	"		
75. MILLAR Robert (GB)	"	111. JACOBS Joseph (B)	"		
76. PANIZZA Wladimiro	"	112. THEUNISSE Gert-Jan (NL)	"		
77. VANDI Alfio	1'46"	113. PIVA Valerio	"		
78. FERRETTI Antonio (CH)	"	114. MULLER Jorg (CH)	"		
79. RENOSTO Giovanni	"	115. CAVALLO Domenico	"		
80. SALVADOR Ennio	"	116. FAVERO Fiorenzo	"		

(240 Partants - 128 classés)

Sources: Vélo 86, la GdS et journal italien

Notes:

Le classement homologué (25 premiers) donne: 20. Phinney, 21. Wampers, 22. Rodriguez-Magro, 23. Vallet, 24. Sergeant, 25. Cavallaro. Argentin deviendrait alors 26ème et tous ses suivants reculeraient d'une place, ce qui donnerait 129 classés. Peut-être y a-t-il eu aussi un second classement homologué rectifié ?

Selon Wierlerjaarboek: 20. Vandenbrande, 21. Rodriguez-Magro, 22. Vallet, 23. Sergeant, 24. Cavallaro, 25. Argentin, 53. Wiss, 93. Wijnands, 94. Raas, 95. Pieters, 102. Oosterbosch, 109. Kemp, 112. Van Katwijk, 114. Theunisse, 128 (et dernier) Van Houwelingen.

1986 77^e MILAN - SAN REMO (19.03)

Le Classement

1. KELLY Sean (IRL)		12. VOPI Alberto	"	26. MOSER Francesco	"
(293 Kms-6h57'19"-42,127km/h)		13. BOMBINI Emmanuele	"	27. CALCATERRA Giuseppe	"
2. LEMOND Greg (USA)	"	14. KIEFEL Ron (USA)	"	28. MULLER Jorg (CH)	"
3. BECCIA Mario	"	15. BONTEMPI Guido	"	29. CAVALLARO Salvatore	"
4. SARONNI Giuseppe	"	16. EMONDS Nico (B)	"	30. MORONI Ezio	"
5. WOJTINEK Bruno (F)	23"	17. ROOKS Steven (NL)	"	31. ZIMMERMANN Urs (CH)	"
6. RABOTTINI Luciano	"	18. WJNANDS Ad (NL)	"	32. FIGNON Laurent (F)	"
7. VAN DER POEL Adri (NL)	"	19. PEDERSEN Dag-Erik (N)	"	33. LAMMERTS Johan (NL)	"
8. PETTIO Giuseppe	"	20. BERARD Charly (F)	"	34. MADIOT Marc (F)	30"
9. SORENSEN Rolf (DK)	"	21. SERGEANT Marc (B)	"	35. MADIOT Yvon (F)	"
10. VANDENBRANDE Jean-Phil. (B)*	"	22. VANDERAERDEN Eric (B)	"	36. FREULER Urs (CH)	51"
11. SANTIMARIA Sergio	"	23. RUTTIMANN Niki (CH)	"	37. GLAUS Gilbert (CH)	"
		24. SCHMUTZ Gody (CH)	"	38. WAMPERS Jean-Marie (B)	"
		25. MARTINELLO Silvio	"	39. CESARINI Francesco	"

37. GLAUS Gilbert (CH)	"	96. IMBODEN Heinz (CH)	"
38. WAMPERS Jean-Marie (B)	"	97. PIOVANNI Maurizio	"
39. CESARINI Francesco	"	98. VAN POPPEL Jean-Paul (NL)	"
40. PAGANESSI Alessandro	"	99. BERNARD Jean-François (F)	"
41. MAINI Orlando	"	100. VANDELLI Maurizio	"
42. DE WOLF Alfons (B)	"	101. PETERSEN Steen-Michael (DK)	"
43. VITALI Marco	"	102. CARMICHAEL Chris (USA)	"
44. ROLL Bob (USA)	"	103. SHAPIRO Doug (USA)	"
45. VAN DE VUIVER Frank (B)	"	104. LOUVEL Eric (F)	"
46. HAGHEDOOREN Paul (B)	"	105. SCHONENBERGER Léo (CH)	"
47. ZANATTA Stefano	"	106. PAGNIN Roberto	"
48. ACHERMANN Alfred (CH)	"	107. TORELLI Claudio	"
49. CRIQUELJON Claude (B)	"	108. ABADIE Henri (F)	"
50. YATES Sean (GB)	"	109. PEDERSEN Jørgen-Vagn (DK)	"
51. GARDE Dominique (F)	"	110. GIANETTI Mauro (CH)	"
52. WORRE Jesper (DK)	"	111. BUGNO Gianni	5'55"
53. CORNILLET Bruno (F)	"	112. POELS Toine (NL)	7'31"
54. VANDELLI Claudio	"		
55. ROMINGER Tony (CH)	"		
56. DA SILVA Acacio (P)	"		
57. ECHAVE Federico (E)	"		
58. VISENTINI Roberto	"		
59. EARLEY Martin (IRL)	"		
60. BAUER Steve (CDN)	"		
61. ROSSI Maurizio	"		
62. LUBBERDING Henk (NL)	"		
63. WIJNANTS Ludwig (B)	"		
64. DUCROT Maarten (NL)	"		
65. GAVAZZI Pierino	"		
66. AMADORI Mario	"		
67. VAN DER VELDE Johan (NL)	"		
68. MOTTE Charly (F)	"		
69. PELIER Joel (F)	1'01"		
70. BEVILACQUA Antonio	"		
71. VAN VLIET Teun (NL)	"		
72. RICCO Silvano	"		
73. CAROLI Daniele	1'20"		
74. DHAENENS Rudy (B)	2'05"		
75. MARIUZZO Dario	2'37"		
76. ROSOLA Paolo	"		
77. CASTAING Francis (F)	2'45"		
78. COLAGE Stefano	"		
79. KUIPER Hennie (NL)	"		
80. BARTEAU Vincent (F)	"		
81. MAIER Harald (A)	"		
82. ALL'OCCHIO Stefano	"		
83. MANTOVANI Giovanni	"		
84. PIVA Valerio	3'13"		
85. CHIAPPUCCI Claudio	3'55"		
86. FESTA Elio	"		
87. CORTI Claudio	"		
88. WIJNANTS Jan (B)	"		
89. KOKA Jan (CS)	"		
90. BOMANS Carlo (B)	"		
91. BAFFI Adriano	"		
92. POZZI Alessandro	"		
93. CHIOCCIOLI Franco	"		
94. VANDENBROUCKE Jean-Luc (B)"	"		
95. POISSONNIER Philippe (F)	"		

(233 Partants - 112 Classés ?)

Sources: Vélo 87 et Wielerjaarboek

Note:
Vélo 87 donne par erreur 30. Zimmermann
Urs (classé 31ème). L'erreur n'apparaît pas
dans son palmarès.

AVIS DE RECHERCHES

Pourriez-vous donner un nom pour ces
deux coureurs ?



Les lettres reçues dans le cadre de
cette rubrique seront publiées dans le
prochain numéro.

SURNOMS CYCLISTES

MACKENZIE Erik	Le Kiwi	MERTHEOUR Pierre-Henry (F)	Mermoz
MADIOT Marc (F)	Krasu	MERCKX Eddy (B)	Le Fango de la bicyclette
MAES Romain (B)	Les Diables jaunes (avec Sylvère Maes)		Menthe à l'eau
MAES Silvere (B)	Lepe Peer (le malin Pierre ou père fûté)		Canni (surnom donné par Christian Raymond en 1968)
MAESSEN Frans (P-B)	Les Diables jaunes (avec Romain Maes)		Le Cannibale
MAGGINI Luciano (I)	Snacks (coéquipiers)		L'Ogre de Tervueren
MAGNE Antonin (F)	Il vecchietto		Le Brabançon
	Tonin le sage - Le Taciturne	MERVIEL Jules (F)	Merckxissimo - Le Roi Eddy
	Le laitier de Livry-Gargan	MESLET Alain (F)	M. Milan - San Remo
	Le Fermier de Livry-Gargan	MESSERI Guido (I)	Jack Palance (lointaine ressemblance avec cet acteur d'Hollywood)
	Le Valeureux Tonin	MESSINA Guido (I)	Julou
	Tonin-la-méthode	MEULENBERG Eloi (B)	Chocolat
	Tonin l'économiste	MICHAËL Jimmy (G-B)	La Foca
	Le sage de Livry-Gargan		L'Enfant champion
MAGNI Fiorenzo (I)	Le Lion des Flandres		Montagne du Moulin
	Magnino		Le Petit Prodiges
	Toscan des Flandres		Le Merveilleux Nain de la piste
	Vieille coquette déplumée (J. Goddet)		La Sauterelle
	Le Maillot jaune de la volonté	MICHARD Lucien (F)	Le Gosse
	Le Chauve	MICHAUX Willy (B)	L'Homme d'Acier
	Le Chauve qui peut	MICHELETTO Giovanni (I)	Nane - Le Comte de Sicile
	Le Loup blanc	MICHIELS Guillaume (B)	Le Tombeau (fabricant de cercueils)
	Le Colosse de Monza		Garollo
	Le Géant de Monza	MIELE (I)	L'Estomac
	Le Géant chauve de Monza	MILESI Jean (F)	Pipazza
	Le Marquis	MINARDI Giuseppe (I)	Mithou - La Mite
MALBRECQ René (F)	Trompe-la-mort	MITHOUARD Fernand (F)	Le Bon Samaritain
MALLET Auguste (F)	Kid de Buffalo		Toto
MANERA Jean (I)	Le Gars Jean	MOELLER Erich (D)	La Mort en route
MARECHAL Jean (F)	Manouche	MOERENHOUT Joseph (B)	Le Géant des Polders
	La Perruche	MOESKOPS Peter-Daniel (P-B)	Big Pete
MARINELLI Jacques (F)	Le Taureau des Flandres		Le Grand des Polders Hollandais
MARSY Elie (F)	Cafougnette	MOINEAU Julien (F)	Le Piaf
MARTINI Alfredo (I)	Alfred-le-vilain	MOLINERIS Pierre (F)	Maire-Pierre (Roger Bastide)
MASOTCCHI Schikawa (J)	Mastoche (Dingue)		Molimaigrenieris
MASSAL Henri (F)	Pitchoun (petite taille et accent)	MONSERE Jean-Pierre (B)	Jempi
MASTROTTO Raymond (F)	Le Taureau de Nay	MONTELOT Aimé (F)	Même
	Masse-trop-tard	MOORE James (G-B)	Parisien Volant
	le Scagnozzo	MORIN Louis (F)	L'Angelo
MATTEONI (I)	Le Voyou sympathique	MORVAN Joseph (F)	Job
MATTHYS Rudi (B)	Tino Rossi - Popaul	MOSER Aldo (I)	Il Nonno (le grand-père)
MAYE Paul (F)	L'Homme de Paris - Tours	MOSER Francesco (I)	Le Checco
	Ya-Ya - la vecchia volpe alias Petit-Breton		Roi de l'Heure
MAYER Henri (D)	Le Samaritain de la Canette	MOTTIAT Louis (B)	Le Poulidor Italien
MAZAN Lucien (F)	L'Homme de fer		Bouffloux
MAZZACURATI Italo (I)	Strong Man (Homme fort)		Le Joyeux Bouffloux
Mc NAMARA Reggie (Aust)	Le Fango du Cyclisme	MOUCHERAUD Maurice (F)	L'Homme de Fer
	Le Fleuriste niçois	MOUJICA Jacques (F)	Le Joyeux
MEIFFRET José (F)	Le Français volant	MOUTON André (F)	La Mouche
	Le Fleuriste volant		Jésus
	Le Démon de la route		La Brebis
	Le Poète du Sport		
	Le Chevalier Bayard		

Jean POPPE et J.P. de MONDENARD

à suivre ...

LE TOUR 1939, 50 ANS PLUS TARD

Une série de Jean TRACLET

Georges NAISSÉ né le 25 janvier 1914 à Ezanville (Val d'Oise)

EQUIPE DE FRANCE
19ème du classement général

Notre grand romancier François MAURIAC avait sûrement raison de proclamer que l'homme existait très tôt, dès l'enfance. C'est vrai en tout cas pour Georges Naisse qui, tout au long de sa vie, s'est comporté tel que le présentaient les gazettes de sa jeunesse: "Ce n'est pas un garçon qui fait beaucoup de bruit. Doux, timide, de maintien très réservé, il n'aime ni le bruit, ni la publicité tapageuse".

Cela se confirme dès l'abord de sa belle villa nichée dans le calme d'un nid de verdure, à Valbonne, sur les hauteurs de Cannes. Un havre tranquille, isolé, silencieux, bercé seulement par le chant des oiseaux dans les grands arbres.

Et tout au long de ce que va nous dire cet enfant d'Ile-de-France transplanté dans le Midi, transparaît une impression de modestie et de simplicité, sentiments n'excluant pourtant pas l'ambition et le souci du travail bien fait.

Georges Naisse, 1m81, reste svelte à l'âge de soixante-quinze ans, presque un jeune homme, oserions-nous dire sans exagérer beaucoup, deux fois sélectionné dans l'équipe de France de la Grande Boucle, nous parle sans détour, avec une franchise et une spontanéité qui forcent la sympathie.

"En fait, dit-il, je n'ai été professionnel que pendant deux années (1938-1939) et n'ai donc guère eu le temps de m'exprimer beaucoup, âgé de vingt-cinq ans à la déclaration de guerre, je n'ai pratiquement plus couru une fois le calme revenu. C'est peut-être ma timidité et un réel manque de confiance en moi qui me persuadaient que les autres étaient des champions et moi un minable. Je n'étais pas vraiment complexe, mais je n'arrivais pas à me sentir autoritaire. Peut-être y serais-je parvenu avec l'âge. Quoi qu'il en soit, quand je dresse le bilan de ma carrière cycliste, je n'éprouve pratiquement que des regrets."

"J'avais pourtant eu un début très encourageant puisque, dès mon entrée parmi les "grands", en 1933, j'avais remporté Paris-Briare, une épreuve très pénible (la seule qui se courait en pignon fixe) et je récidivais en 1935, signe que j'étais un bon rouleur. Entre-temps, en 1934, j'avais terminé cinquième du G.P. Wolber après avoir porté le maillot de leader et qu'Henri Desgrange, alors, m'avait proposé de courir le Tour, mais, toujours la timidité, la crainte de mal faire, j'ai eu peur et, invoquant mon jeune âge (vingt ans), j'ai refusé l'honneur de cette sélection et je crois que j'ai eu raison, car débuter dans le Tour trop jeune, c'est vraiment du sabotage. Voyez Vietto, né comme moi en 1914: après ses beaux Tours de 1934 et 1935, il n'a plus jamais rien fait ...

Et puis j'ai eu très souvent la poisse - et je vais y revenir - et sans vouloir me plaindre de quoi que ce soit, c'est incroyable mais je n'ai jamais rencontré un dirigeant qui m'ait donné un bon conseil. Ni Henri Pélissier au C.S.I., qui était froid et parlait peu (ce fut un très grand champion, mais comme directeur sportif, merci !), ni Ludovic Feuillet, chez Aleyon, une grande gueule, une vraie cloche qui ne pensait qu'à son intérêt personnel. Quant à Boudard, à la tête de l'équipe de France du Tour en 1938 et 1939, absolument zéro, demandez aux anciens, il m'étonnerait fort qu'il s'en trouve un seul pour dire le contraire !"

"Cependant, glissons-nous sous la direction de Ludovic Feuillet, la marque Aleyon s'est couverte de gloire et se constituant un palmarès presque incomparable dans les grandes épreuves ...

"C'est vrai, fait Naisse, en tout cas, avec moi, ça n'allait pas. Allez comprendre! J'étais trop timide pour être un patron de course et je pense qu'on en profitait. Je n'aurais jamais su, comme Bobet plus tard, frapper du poing sur la table. Pourtant, je ne manquais ni de sérieux à l'entraînement, ni de courage en course, ni de qualité d'ensemble, pour

preuve, mes performances citées plus haut alors que je n'étais qu'aspirant. Je marchais bien, je vous l'assure et j'en voulais !

J'ai eu mon premier contrat "pro" au début de 1937 et j'ai soigneusement préparé Paris - Nice, une course dure où il fait souvent froid. Pour cela, je m'étais installé pendant quinze jours en Bretagne, à mes frais, mais j'avais un contrat chez Aleyon. Je roulais par tous les temps. Avec le vent et la pluie qui sévissent là-bas en février, la préparation à la prétendue course au soleil devait s'avérer excellente. J'avais trouvé près de Vannes une très bonne pension. La patronne du restaurant me faisait de ces entrecôtes !...

Mais je vous l'ai dit, la poisse me guettait et, quelques jours avant le départ de Paris - Nice, je vis à mon poignet une tâche rouge, sorte de petit furoncle qui me faisait mal. (J'ai su par la suite que cela provenait d'un excès d'alimentation carnée). Cela me lançait dans tout le bras, jusqu'à l'épaule. Je vais trouver Ludo:

"M'sieur Ludo, je ne peux pas faire Paris - Nice, regardez mon poignet, j'ai mal !

"C'est rien ça, même, mets-toi des compresses, ça va passer !"

"Vous croyez ? C'est que depuis deux jours, j'ai des difficultés à tenir le guidon ..."

"En tout cas, tu pars absolument, déjà que Reby, lui, est grippé et ne partira pas ..."

Soit, je suis parti pour Paris - Nice, dans la froidure. Le premier jour, il y avait une demi-étape à Orléans. On attendit le départ du second tronçon pour Nevers dans un hangar glacial. J'ai crevé et terminé très attardé cette première journée et me suis retrouvé le soir, à Nevers, avec - tenez-vous bien - un furoncle, une crise de rhumatisme aiguë et une pneumonie, tout à fait ce qui peut convenir à un coureur

cycliste pour briller dans ce métier ! La nuit, à l'hôtel, j'avais chaud, je transpirais, j'avais de la fièvre. Pour me calmer et essayer de dormir, je me mettais la tête sous le robinet du lavabo d'eau froide ... sans résultat, comme vous l'imaginez bien ... Au départ de Nevers pour Saint-Etienne, je n'étais pas brillant et suis allé voir un pharmacien qui me badigeonna le furoncle avec de la teinture d'iode. Les erreurs succédaient aux erreurs. Je souffrais, mais m'accrochais, car mon entraînement breton portait quand même ses fruits. Ça ne se passait pas trop mal et j'étais dans le paquet de tête avec six ou sept gars, dont Archambaud qui allait gagner ce Paris - Nice, lorsque dans de petites montagnes - du côté de Roanne -, à une soixantaine de kilomètres de Saint Etienne, une neige dense et glaciale se mit à tomber ! Il faisait très froid. Nous étions obligés de frapper des mains et des doigts sur le guidon pour le maintenir. Le lendemain, malade et épuisé, je pris le départ de la troisième étape et il fallait gravir d'emblée le col de la République, mais après la descente sur la vallée du Rhône, j'abandonnais. Dans une petite gare, j'ai pris le train pour Cavaillon, terme de l'étape, et suis rentré chez mes parents, à Ezanville, pour me soigner.

Jusqu'à la fin août, je n'ai plus rien fait, sinon me rebéqueter. C'est alors que, en août, j'ai gagné l'une des cinq étapes des "Étoiles d'Angoulême", une épreuve en cinq jours que remporta Le Calvez et qui devait son nom au schéma du circuit, en forme d'étoile, qui revenait chaque soir au chef-lieu de la Charente.

Puis vint le Circuit de l'Ouest, une grande et difficile course. Je marchais bien, mais le troisième jour, ça devenait dur avec toutes ces côtes. Et ma roue arrière qui ne tournait pas ! Bloquée, elle refusait tout service. Je ne comprenais pas, car elle n'était pas volée et les patins de freins ne touchaient pas la jante. Le moyeu et les papillons étaient brillants, si bien que je n'ai même pas pu enlever la roue. J'ai dû abandonner. Par la suite, j'ai appris que les billes s'étaient cassées dans le moyeu. C'est la seule fois que j'ai pleuré sur la route. Tant de poisse et de malchance m'accablaient.

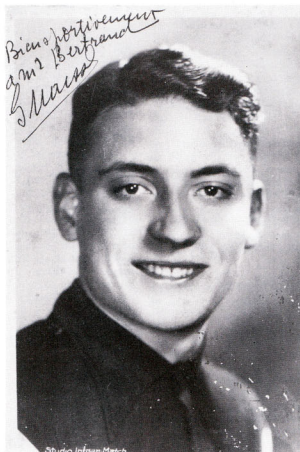
Physiquement, j'étais bien cependant, puisque dès le dimanche suivant, je gagnais détaché le Grand Prix de la Ville de Rouen, pas une grande course, certes, mais tout de même longue de deux cents kilomètres.

Vint la saison 1938 et je gagnais le Grand Prix Wolber, une épreuve très convoitée et au terme de laquelle ma sélection pour le Tour était assurée,

sélection que cette fois, à vingt-quatre ans, je n'ai pas refusée, d'autant plus que je fus affecté à l'équipe nationale. Nous étions douze, une belle équipe et j'étais en forme.

J'attendais la première étape de montagne Pau-Luchon pour voir ce que je valais dans les grands cols à répétition. Car je ne connaissais rien de la montagne, les cols des Vosges (ceux du Wolber) n'ayant rien à voir avec ceux des Pyrénées et des Alpes.

stupéfaction ? Speicher qui, un comble, appartenait lui aussi à l'équipe de France. Cela m'a foutu en boule et je suis reparti de plus belle, Speicher ayant du mal à suivre. Je descendais seul lorsque Speicher, s'il était pierre grimpeur était par contre un descendeur hors pair, me rejoignit et se mit à m'eng... "Tes pas fou de descendre comme ça, tu vas te casser la g..." Ce type là, je ne pouvais pas l'encaisser: c'était le champion, le seigneur, il n'admettait pas qu'un modeste équipier soit devant lui.



Vint donc cette grande étape classique comportant les ascensions d'Aubisque, du Tourmalet, d'Aspin et de Peyresourde. Bien entendu, de toute la journée, on n'a pas vu les grands grimpeurs Vervaecke, Bartali, Vissers qui caracolaient loin devant. Mais, très à l'aise ce jour là, je me trouvais, lors de l'escalade du dernier col - Peyresourde - dans le paquet de tête qui comprenait une dizaine de gars et escomptais bien me classer dans les tout premiers à Luchon quand je sentis soudain qu'on me tirait par le maillot. Je me retourne et qui vois-je, à ma grande

Bref, non loin de l'arrivée, il crève, je lui passe ma roue et finis à plat avec la sienne, tandis que de nombreux coureurs me dépassent. Ma déception et ma rage furent d'autant plus amères que, dans la soirée, on apprend que les commissaires mettaient Speicher hors course pour s'être longuement accroché à une voiture dans la montée du premier col. C'était bien la peine qu'il fasse tant d'éclats puisqu'il a du faire sa valise et qu'on ne l'a plus revu !

A propos des descendeurs, il y en avait quelques uns qui étaient terribles,

notamment le Bordelais Fréchaut. Celui-là, s'il ne s'est pas tué, ce n'est vraiment pas de sa faute. Quel dingue des descentes ! Un jour, je lui avais demandé s'il n'avait pas quelque appréhension à descendre aussi vite et il me répondit: "Non, pas du tout, pourquoi aurais-je peur ? J'ai une bonne évaluation des courbes, je maîtrise bien la notion de poids-frein en fonction de la pente et de mon propre poids et je fais bien vérifier mes freins la veille des étapes de montagne. Et puis, quoi, je suis coureur ... Si on a peur, mieux vaut être rond-de-cuir!"

Par exemple, continue Naisse à propos de Fréchaut, dans le Tour 1939, passé attardé au Tourmalet, il a trouvé le moyen de rejoindre les premiers malgré le brouillard opaque. En revanche, certains autres, dans les descentes, n'avaient pas plus vite que des tortues. Je crois que le pire de tous était Jean-Marie (lisez Gosmat). Lui c'est bien simple, il avait une telle trouille qu'il traînait ses pieds sur la route, les freins ne lui suffisaient pas. Par exemple, dans la descente du col de Vars, non revêtu en certains endroits, donc caillouteuse et poussiéreuse, et où je l'avais dépassé, il me reprocha un peu plus loin dans la vallée: "On n'a pas idée de descendre à cette allure ! non seulement j'ai eu peur pour toi, mais en outre, tu déplaçais une telle poussière que je n'y voyais plus rien."

Dans le Tour 1938, les Alpes ne me furent pas bénéfiques. Sans doute un manque de résistance pour une première apparition dans une épreuve de plus de trois semaines. Je n'étais cependant pas classe de façon ridicule (27^{ème}) lorsque dans la dix-huitième étape Strasbourg - Metz, je fis une chute et me relevais avec un coude déboîté. Il y avait comme un trou. J'ai beaucoup souffert pour finir l'étape et on me conduisit à l'hôpital! Le lendemain, je voulais repartir, mais on m'en empêcha. Peut-être l'hôpital eut-il raison, en tout cas j'étais bien triste car j'estimais mes débuts plutôt satisfaisants. La poisse vous disais-je, la poisse !

Avant mon abandon forcé, toujours dans le Tour 38, j'ai bien failli être moi aussi victime de l'accident grave qui contraignit à l'abandon notre bon camarade Auguste Mallet. Dans l'Zoard, il venait de me lâcher lorsque, quelques minutes plus tard, je passais devant un atterrissage auprès d'une voiture sous laquelle gisait un coureur. J'ai su le soir que c'était Mallet. Pour une fois, la poisse m'avait épargné. Que serait-il advenu, en effet, si j'avais pu suivre Auguste dont les qualités de grimpeur n'avaient d'égalées que la gentillesse et la sympathie? Je me serais sûrement trouvé moi aussi sous la voiture.

Notre camarade de l'équipe de France s'en est tiré miraculeusement avec quelques jours à l'hôpital, mais les miracles sont rares et le destin le guettait: Auguste Mallet mourut en 1946, à l'âge de trente-trois ans, écrasé par un camion Boulevard Saint Germain à Paris.

La saison 1939 débuta mal. Je casse une pédale dans Paris - Rennes: abandon. Dans Paris - Caen, je chute avec Fréchaut aux abords du vélodrome, perdant toute chance de bien figurer. Dans le "National", encore une chute et encore avec Fréchaut (ce n'était pourtant pas en descente !...) Toujours la poisse ...

Bien que les critiques, devant mon manque de résultats, se fussent montrés sévères à mon égard, Desgrange me sélectionna pour faire partie de l'équipe de France du Tour où j'étais décidé à bien faire. Vous me disiez qu'il n'y a que les mauvais ouvriers pour se plaindre de quelque outil ou de quelqu'un. Pourtant, si en 1938 ma bête noire fut Speicher, en 1939, ce fut - sans qu'il l'ait voulu toutefois - Marcaillou, là encore un gars de mon équipe. Sylvain voulait briller dans la grande étape pyrénéenne qui se terminait chez lui, à Toulouse. Mais j'étais nettement devant lui au sommet d'Aubisque et dans le Tourmalet. Or, à proximité du sommet de ce col, qui vois-je apparaître à mon côté sans être à l'ouvrage ni trahir la moindre fatigue ? Marcaillou! J'ai su qu'il avait été favorisé par une sélection organisée par ses supporters. Pas étonnant qu'avant été aidé de la sorte, il ait si fière allure dans la montée de ce terrible col! Passons ! Mais il me devançait nettement à l'arrivée à Toulouse ...

Je voulais alors réussir une belle course dans les Alpes et j'attendais l'étape Digne - Briançon, mais vous allez voir que sans le vouloir encore, le Toulousain me fit rater cette étape capitale. Le col d'Allos fut gravi au train, dans Vars, je marchais bien, grimpant dans le paquet, non loin des meilleurs. Plus loin, j'étais seul dans la vallée du Guil, derrière le petit groupe de tête comprenant les "tenors", lorsque derrière moi j'entendis soudain la grosse voix de Boudard, notre directeur technique, hurler dans son haut-parleur: "Attends Marcaillou qui n'est pas loin". Vous vous rendez compte: en pleine montée de l'Zoard, par un très grande chaleur, s'entendre dire cela alors que, montant les doigts dans le nez, vous êtes en état de grâce ... J'étais démoralisé et Boudard qui criait toujours: "Attends Marcaillou!"

Marcaillou me rejoignit. Je me suis arrêté plusieurs fois pour prendre de l'eau à une cascade ou un torrent et en arrosé Marcaillou ... puis j'ai crevé.

Marcaillou, lui ne m'a pas attendu. Près du sommet, victime d'un étourdissement, je suis tombé en pleine montée dans le gravillon et perdis mes lunettes, d'où ma mauvaise descente dans la poussière des voitures. J'ai fini assez loin à Briançon et, le lendemain matin (le départ eut lieu à quatre heures !), je partis sans ambition pour cette nouvelle grosse étape que je fis sans force, le ressort étant cassé. J'ai terminé ce Tour de France 1939 à une honorable dix-neuvième place. Mais c'est égal, m'avoir sacrifié pour défendre une sixième ou septième place - celle de Marcaillou - était-ce raisonnable ?

Cependant, je me promettais bien: "Fini" dorénavant d'être trop gentil, trop bête ! Dans le tour 1940, il ne faudra pas venir me chatouiller les oreilles. Hélas, je n'ai pas eu le temps de beaucoup y penser ...

Ma carrière se termina avec la guerre qui commençait. Je ne recourus plus ensuite malgré mon ami Jaminet qui insistait et, finalement, ma victoire dans le G.P. Wolber 1938 reste mon seul bon souvenir au milieu d'un océan de regrets. Ah si ... si ... tout de même, j'ai un autre bon souvenir, ma sélection, même comme remplaçant, pour les Jeux Olympiques de Berlin, en 1936, que remporta notre compatriote Robert Charpentier devant le Nizerlyh."

Vous avez vu le stade olympique?

"Oui, bien sûr! C'était impressionnant, tous ces oriflammes à croix gammée, une foule immense et enthousiaste. Quelle organisation extraordinaire! J'ai vu courir Owens. On apercevait Hitler, tantôt debout, tantôt assis. Il serait des mains constamment. Il portait une veste de couleur marron très clair. Parfois, il tendait les bras vers le ciel ...

A propos, y a-t-il un coureur qui vous ai particulièrement impressionné ?

"Si je dois en citer un, à l'exception des tout grands qui ont un palmarès, ce sera Vietto, car lui, vovez-vous, il aimait son boulot de coureur comme nul autre. Mais il s'est détruit en démarrant trop vite et trop fort. Finalement, son Tour 34 l'a tué. Et il a fini très mal, dans la déchéance. Ici, à vingt ans, il était un prince, un petit dieu pour les foules et la jeunesse. Il aurait pu être un roi, mais il n'a pas su faire. Il n'était pas liant, pas communicatif, un caractère fermé. Après sa carrière cycliste, on eut dit qu'il était en manque. Il changeait souvent de métier aussi bien que de domicile. C'est dommage.

car c'était un personnage. Il fut éleveur de porcs dans la région tarbaise, puis il a fini livreur en pièces de cycles. J'appelle cela décrocher. Comme il a du être malheureux sur la fin. Il m'arrivait de le rencontrer lorsqu'il demeurait sur les hauteurs de Nice, à Saint-Isidore et il me confiait: "Depuis que j'ai quitté la course cycliste, ma vie est finie. Même pour aller chercher le journal, je prends le vélo, ainsi j'évite le trottoir et n'ai à dire bonjour à personne". Pauvre roi René ! Mais au fait, nous fait Georges Naisse, vous travaillez pour quel journal ?

"Je suis amateur et fais cela d'abord par passion. J'espère que ces écrits pourront intéresser les vieux lecteurs qui avaient dix ou quinze ans lors du Tour de France 1939 dont nous fêtons cette année, non pas le bicentenaire, mais le cinquantième, ce qui n'est pas rien"

"En effet, mais vous êtes courageux de partir comme cela à la recherche des "survivants" du dernier Tour d'avant-guerre. Moi, je vous admire. Comment faites-vous pour les dénicher ?

J'ai exercé pendant trente-cinq ans la profession de représentant en vins fins et ne m'adressais qu'à la clientèle dite privée. J'ai un peu de métier, un peu de flair et, surtout je connais l'histoire du Tour de France. Ce que j'accablais là, voyez-vous, c'est un acte de foi et l'on sait bien que la foi soulève les montagnes.

"Il doit y avoir des manquants parmi les quatre vingt partants du Tour 39?"

Oui, hélas, au moins 33 % ... En vous quittant, je pars pour la Bretagne où je dois voir Pierre Cloarec à Quimper et Lucien Le Guevel à Morlaix.

"Ah, Cloarec, c'était un copain, nous sympathisons. Et si vous voyez Le Guevel, dites-lui "Bonjour de Poitiers-Saumur-Poitiers, d'août 1939". C'est la seule fois de ma carrière où j'ai vendu ma chance. Mais ne lui en parlez pas, il comprendra ..."

Heureux de votre vie, en définitive ?

"Bien sûr, pourquoi pas ? Une vie sans histoire, mais j'ai beaucoup travaillé. Mes parents tenaient un petit commerce à Ezanville, en Seine et Oise, à l'époque. En septembre 1939, je fus mobilisé dans les troupes algériennes. Nous cantonnions à Morhange, en Moselle. L'attaque allemande du 10 mai nous surprit à Fourmies, dans le Nord. Nous sommes entrés en Belgique, ce qui nous sauva de la captivité, puis c'est à Périgueux que j'ai été rendu à la vie civile.

En 1940, ne voulant pas vivre aux crochets de mes parents, je m'établis marchand de cycles à Sarcelles - Saint Brice, puis, alors marié, j'ai exploité un hôtel restaurant dans le petit bled de la Sarthe, Pruilhès-les-Guyers, à trente kilomètres du Mans, jusqu'en 1949. Puis en 1950 et jusqu'en 1964, j'ai tenu un commerce de cycles de nouveau, à Méru, c'était un ancien café-pas de porte; ensuite, nous avons fait nos valises et avons tenu un commerce de fleurs à Grasse tout près d'ici, jusqu'en 1978. J'ai gagné un peu d'argent et fait construire cette maison."

Le cadre est superbe ...

Oui, nous sommes bien, ici. Ce soir, le temps est couvert, sinon vous apercevriez sur la droite de belles montagnes enneigées. Mais c'est tout de même un peu isolé. Et puis, ma femme est malade et beaucoup plus âgée que moi", nous confia Georges Naisse avec tristesse et inquiétude en nous raccompagnant vers la route descendant sur Valbonne et Cannes ...

Jean TRACLET
Valbonne
(Alpes-Maritimes)
17 mars 1989

à suivre

VELO-STAR

La revue trimestrielle "des anciens et des amis du cyclisme" est à lire et/ou à découvrir. Don annuel pour devenir membre: 200 FF ou davantage à adresser à M. MACE Roger, 34 avenue Henri Barbusse - 92220 BAGNEUX (F)

Les Champs de Bataille 1919

M. Weexsteen, l'historien du cyclisme bino connu, nous précise que Louis ELLNER lui a un jour écrit qu'il avait bien été classé 21ème et dernier de cette terrible épreuve.

NDLR: Camille LEROY serait donc classé 20ème.

COMPLETEZ VOS COLLECTIONS

Pino Cerami

600FB ou 105 FF

L'histoire des Six Jours

600 FB ou 105 FF - Autres pays 630 FB

Ce que j'ai vécu (Freddy Maertens)

600 FB ou 100 FF

N.B. Ces 3 livres sont épuisés chez les éditeurs

Bouvet, la passion du cyclisme

400 FB ou 70 FF - Autres pays 430 FB

Mes Champions d'alors (Driessens)

595 FB ou 100 FF

Eddy Merckx, Homme et Cannibale

1495 FB ou 280 FF - Autres pays 1695 FB

Nids d'Aigles

600 FB ou 105 FF - Autres pays 630 FB

Hâtez-vous, il en reste peu !
Paiement selon les modalités habituelles.

EDITION COUPS DE PEDALES

HS n° 2 Paris-Brest-Paris

450 FB ou 80 FF

HS n° 4 Centenaire Liège-Bastogne-Liège

500 FB ou 90 FF (Réédition)

HS n° 5 Rik Van Steenberghe

450 FB ou 75 FF

HS n° 6 Histoire de la Flèche Wallonne

450 FB ou 75 FF

HS. n° 8 Gino Bartali

600 FB ou 110 FF. Autres pays 660 FB
Italie 35000 lire

Les HS n° 2, 4 et 5 sont dans le rouge !

Livres

Stan Ockers, un éternel sourire

700 FB ou 120 FF

Les Stars du Cyclisme Belge - Tome I

795 FB ou 140 FF. Autres pays (840 FB)

CP 91 et 92

300 FB ou 60 FF les 2 séries

CP 1993

300 FB ou 50 FF

Qu'on se le dise !

AUX COLLECTIONS DU SPORT

5, Route de Lyon
89400 CHARMOY
Tél.: 86 91 20 21
FRANCE

Des collectionneurs au service des collectionneurs

Magasin ouvert les vendredis et samedis de 10 à 12h00 et de 14 à 19h00 et sur rendez-vous.
Parking

Vente par correspondance

ACHAT ET VENTE de livres, revues, cartes postales, autographes, programmes, assiettes, affiches, fanions, médailles, philatélie, disques, photos de presse et tous objets sur tous les sports.

Revues et livres vérifiés avant mise en vente.

Adressez nous vos listes de recherches.

En stock:

- 30000 cartes postales
- 1000 livres
- 20000 revues
- 10000 autographes
- assiettes, médailles, fanions, disques.

CHARMOY se trouve sur la RN 6 entre JOIGNY et AUXERRE.

Par autoroute, sortie JOIGNY ou AUXERRE Nord.

Par SNCF, Magasin à 3 Kms de la gare de Laroche-Migennes.

Réponses MOTS CROISES n° 11

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	L	I	L	L	E		E	U	R	O	T	U	N	N	E	L
2	A	L	I		F	G	E	R		A		N	A			
3	B	E	R	G	E	R	A	C		S	O	U	S		T	R
4	E		E		T	E	L		H	A	U	T	A	C	A	M
5	L	U	Z	A	R	D	I	D	E	N				H	I	E
6		N		G	E		T	O	U	R	M	A	L	E	T	
7	C		R		L	E		R	E	U	N	I	R			
8	A	S	P	I	N			S	E	M	E		E			L
9	T	E		G	I	R	O		O		I	G	N	E	E	
10	A	L	P	E	D	H	U	E	Z		E	E	I	R	E	
11		N		O	N		O			E	U	T		C	I	D
12	E	L	U	T			V	A	L	T	H	O	R	E	N	S
13		A	V	O	R	I	A	Z		E		U				
14	P	R	O		I	L	U		N		R	A	C	L	E	
15	O	R	I	N		E	U	R	O	D	I	S	N	E	Y	
16	P	A	R	I	S		S	E	O	U	L		E	S	S	E

MOTS CROISES n° 12

Complétez cette grille en y inscrivant horizontalement les noms de huit familles de Champions cyclistes, quatre belges et quatre françaises. Inscrivez verticalement les prénoms des frères qui les honorent.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1														C	A	E	
2			E			U	R										
3			S			E	V		S				B	E	E		
4			A	V		R	S			E			U		L	T	
5			L	O		E		I									E
6			E	L		U	S				A				N		
7					G	A	N	T									
8													U				
9			L	E		O											
10			I			U	S		S	I		E			O	I	
11									G		S	S		N			
12					A												
13			B			S	I		M		O	I	L		O		
14			L				U			E		O	S		N	O	
15														N			I
16			U					U			T	A					
17			E				R	A			P	A	U	L		S	E

Classement partiel à mi-parcours.

Vient en tête à mi-parcours 11 leaders avec 4 grilles exactes sur 4 (MM. BROYARD, GONELLA, COATTRIEUX, PETIT, ROMEYS, BOUCHET BRISSEZ, VICO, LUMINEAU, FERRY et MOUNIER) devant 3 concurrents avec 3 grilles (MM. RAVALLÉC, VANDENBERGHE et GROSJEAN). Suivent avec 2 grilles 8 compétiteurs et 28 avec 1 grille exacte. Les prix restent une petite surprise.

Réponses à envoyer pour le 30 septembre 1994 au plus tard.

Henri HEUSE



CYCLOCOLLECTIONNEURS

Saviez-vous qu'il existe enfin un libraire spécialisé exclusivement en documentation sportive ancienne, chez qui le cyclisme occupe la toute première place ?

LE SPORTSMAN

Michel MEREJKOWSKY

Rue Henri Duchêne 7 bis, 75015 PARIS (métro Emile Zola)
Tél. (1) 45 79 38 93 - Ouvert le vendredi de 11 h à 20 h et sur rendez-vous (il est prudent de téléphoner avant de venir)

ACHAT - VENTE - ECHANGE

Michel Merejkowsky, cyclo-randonneur, auteur d'ouvrages sur le vélo ("Le guide du vélo et du cyclo-tourisme", éditions Marabout), collectionneur lui-même, vous propose:

- un choix unique et régulièrement renouvelé de livres épuisés dont certains réputés "introuvables", sur tous les sports.
- plus de 25000 journaux sportifs anciens, vendus au numéro, en séries événementielles (Tour de France, Coupe du Monde, J.O., etc.), en années réelles ou non, en collections complètes.
- d'autres documents: photos, programmes, gravures, C.P., affiches, jeux et jouets à thèmes sportifs, médailles, etc.

