

EDITO :

Voilà un premier semestre qui se termine déjà ! Il faut dire qu'au TAR on n'a pas eu le temps de s'ennuyer !

Nos rassemblements attirant toujours plus de monde, la municipalité a accepté d'étendre notre lieu de rendez-vous à l'ensemble du parking Foch. Cela s'est avéré plus qu'utile puisqu'il est complet à chaque rassemblement. Il faut croire que le TAR est bien vu par la météo, car malgré le temps calamiteux que nous connaissons, le soleil a toujours été présent pour nos rassemblements.

Il en a été de même pour notre sortie du 14 : ce fut, pratiquement, la plus belle journée de ce printemps. Cette sortie a remporté un beau succès puisque nous étions 34 voitures à prendre le départ pour cette balade. Nous étions accompagnés pour la deuxième fois par une dizaine de photographes de l'association Clic Triel. Les photos prises permettront de réaliser un nouvel album photos souvenir.

Le 25 mai, nous avons pu, dans le cadre du Jumelage de notre ville avec Seligenstadt, faire découvrir notre belle région à nos amis Allemands.

Enfin, et là encore sous le soleil, nous avons pu être associés par nos amis Chantelouvais à la course de côte de Chanteloup, le dimanche 9 juin.

Le second semestre s'annonce tout aussi chargé puisque nous vous proposons, un pique-nique (sous le soleil ?) le 7 juillet, puis une sortie de 2 jours dans la région Rémoise en septembre, un voyage en Alsace en octobre pour aller visiter la Cité de l'Automobile, le Musée du Train .

Nous organiserons notre AG comme toujours à Vaux le samedi 30 novembre. N'oubliez pas de retenir cette date dès maintenant !

Comme vous l'aurez remarqué ces manifestations sont proposées à un prix très compétitif, grâce à nos nombreux sponsors.

Globalement vous êtes nombreux à participer à nos manifestations ce qui, bien entendu, nous ravit et constitue un encouragement. Un bémol toutefois... la très faible participation à notre sortie Rémoise du mois de septembre. 12 voitures inscrites à ce jour ! Pourquoi ? Peut-être que nous ne devons plus prévoir de sorties de 2 jours. Ce sera à vous de nous le dire.

Enfin je terminerai cet édit par une nouvelle bien sympathique : en effet, le 16 juin, est né un nouveau futur TARé, Léo Moussy, fils de Stéphane et Aurélie. Je lui souhaite tout le bonheur du monde, que la vie lui soit aussi douce que possible. Bien entendu le TAR adresse toutes ses félicitations aux heureux parents.

Je vous souhaite un excellent été, aussi ensoleillé que possible ...



Jacques Benbassat

1 - Sortie du 14 Avril 2013,

Les TARés à fond de train

8H35, Marie et moi allons arriver parmi les premiers, c'est sûr ! Eh ben non...ils sont tous tombés du lit ces TARés, ils attaquent le café et les croissants. Heureusement grâce à Gilles nous ne sommes pas les derniers ! Grande diversité dans ce parc de plus de trente autos : de vraies anciennes, majoritairement anglaises, mais la France est bien représentée aussi, quelques Youngtimers, et bien sur cette grosse brute américaine au méchant V8...

A 9h pétantes le convoi se met en branle (bon, c'est une expression) sous un soleil encore bien timide. Premiers kilomètres un peu laborieux, ils auraient pu régler tous ces feux tricolores rien que pour nous quand même ! A l'entrée de Maule, première erreur collective, allez hop demi-tour pour pas mal d'entre nous. Plus loin la traversée de Jumeauville se fait sans doute un peu vite et plusieurs équipages loupent la petite rue à gauche

indiquée « ferme du Logis »... Bon, ensuite les « petits trains » se font plus rares, on prend ses distances, selon la cavalerie disponible et l'envie d'envoyer ou pas. Personnellement j'ai à plusieurs reprises cru m'être trompé d'itinéraire car pas grand monde devant ! Le soleil est maintenant bien présent, nous traversons nombreux villages tout à fait charmants et puis l'auto marche bien, donc c'est la belle vie.



Au fait, je tiens à vous narrer ceci (non, ce n'est pas narrant) : avant Gaillon, grand rond-point gazonné, je vois en plein milieu du rond-point 2 anciennes salement abimées, mais je n'ai pas identifié les autos comme appartenant au groupe TAR donc j'ai filé !!! (Hihi).

Ah, nous arrivons au Goulet, tout près du but de cette matinée : LE RESTO. Incongru ce vieux passage à niveau dont le mode de fonctionnement normal est « fermé » et qui s'ouvre lorsqu'un véhicule se présente (à la force des bras de la préposée, s'il vous plaît). Je balance 3 ou 4 pièces jaunes au passage, il faut penser au service, quoi ! Il n'est que 11H 15 et nous sommes presque tous là. C'est quand même fiable une ancienne, personne n'est resté au bord de la route (et pourtant je le disais : beaucoup d'anglaises !).



Ce restaurant « Les Canisses » est super bien situé, en bordure de Seine, il a de l'allure avec sa grande terrasse et ses petites tables avec parasol.



Mais pas pour nous la terrasse, zut ! Bonne organisation des tables à l'intérieur et service plutôt rapide. L'ambiance est excellente, ça boit pas mal, ça rigole bien ...et ça parle fort, à tel point qu'arrivé au milieu du repas je me crois en discothèque, obligé de hurler pour parler avec mon voisin ! Holà, déjà 14 heures, obligés de piquer la cafetière au serveur pour accélérer et hop, en voiture. Demi-tour obligatoire tout près de la Seine mais personne ne met sa voiture à l'eau, le sens du gag se perd j'veous dis...



Sous un soleil maintenant bien présent, nous rejoignons Pacy sur Eure en moins d'une demi-heure, nous voilà devant la fameuse « Gare du Chemin de Fer de l'Eure ». Spectacle un peu triste que tout ce matériel ferroviaire abandonné là, mais je repère un convoi qui a l'air plutôt en bon état et je fais signe à tous de monter.



Mais un grand type sympa s'interpose et m'assure qu'il s'occupe de tout !



Bon...Donc nous voilà installés en seconde classe (les premières ont été prises d'assaut) dans des voitures des années 50, assis bien droit sur de bonnes vieilles banquettes de skaï, au confort correct ma foi.



C'est parti pour un parcours d'environ 20 minutes, on ne risque pas l'accident à cette allure et le paysage défile tranquillement. Nous n'avons droit hélas qu'à une motrice diesel, celle à vapeur n'est pas de sortie tous les dimanches. Qu'importe, c'est le dépaysement et la quiétude. Ah, la gare d'arrivée est annoncée, le conducteur doit être « debout sur les freins » pour stopper in extrémis son cheval de fer !



Quelques minutes pour se dégourdir les jambes et prendre la pose devant la bête puis nous voilà repartis en sens inverse (logique si on veut revenir à Pacy...). Pas de déraillement ni panne à déplorer, nous récupérons donc nos chères autos pour rentrer tranquillement vers Triel par un parcours différent de l'aller mais tout aussi charmant. Rien ne presse, il n'est guère plus de 15 heures et nous avons moins de 70 kms à faire. Tiens, rien que de l'anglaise devant, 3 cabriolets, on se suit gentiment à distance. Puis la « petite grenouille » rouge ((une Midget ?) dont le châssis se tord méchamment dans chaque courbe (!) disparaît de mon champs de vision (je n'ai pas dit qu'elle était « sortie »...) et nous pouvons rouler en trio à bonne allure derrière la jolie MGB de l'ami Alain.

Çà y' est, nous sommes arrivés à Triel. Quelques minutes encore ensemble sur le parking, le temps d'une canette et d'un rapide discours de notre président préféré. Tout le monde semble très heureux de cette belle sortie.

Tout au long du parcours nos amis de Clic Triel nous ont mitraillés, comme l'année dernière.... Avec leur talent nous sommes certains que cette belle sortie fera l'objet d'une quirielle de très jolies photos, qui feront, je l'espère, l'objet d'un album souvenir

Jacques REPOLT

2 - Le 4L Trophy

Arthur le fils de notre adhérent Jean s'est lancé au mois de février dans la grande aventure de cette action humanitaire que constitue le 4L Trophy. Il a porté haut le Logo du TAR sur sa 4L pendant ce périple de 6000kms au Maroc. Nous sommes fiers d'avoir pu modestement l'aider dans cette belle entreprise. Vous trouverez ci-dessous le récit de ce rallye qu'il a eu la gentillesse de nous transmettre.



Un défi sportif...

Le raid 4L Trophy auquel nous avons participé du 14 au 24 février 2013 a été créé en 1997 et est organisé par Désertours, l'ESC Rennes et l'association « Raid 4L évènement ». L'édition de cette année a rassemblé environ 1500 équipages, soit près de 3000 étudiants à destination du Maroc, lancés dans un périple de 6000 kilomètres.

Le parcours, reliant Paris à Marrakech, est constitué de plusieurs étapes qu'il faut atteindre à l'aide d'un simple road-book, d'une carte et d'une boussole. Chaque jour, l'objectif est de faire le moins de kilomètres possible en un minimum de temps tout en respectant les différents points de contrôle.

-

... à but humanitaire

Plus qu'un défi sportif, c'est surtout un grand élan de solidarité et de générosité entre pays riches et moins riches. En effet, toutes ces 4L ont un but commun : acheminer à travers le désert des fournitures scolaires à destination des enfants marocains.



En collaboration avec l'association "Les Enfants du Désert", le 4L Trophy a pour objectif de scolariser, dans les régions pauvres du Maroc, plus de 8000 enfants qui ne rêvent que d'étudier pour sortir de leur misère. Un crayon ce n'est rien. Et c'est pourtant le plus incroyable des trésors.

Acheminer du matériel sportif et médical c'est aussi embellir leur vie.

Au départ les 4L sont très chargées : jusqu'à 100 kilos de fournitures.

Ces chargements contiennent le minimum exigé (deux sacs de sport remplis de matériel sportif et deux cartables remplis de fournitures scolaires) mais ce minimum est très souvent dépassé. Les participants peuvent en effet ajouter le matériel de leur choix.

Notre équipage :

Arthur EINHEBER (Pilote) et Nicolas CHABAULT (co-pilote)

Le 4L trophy est une course qui nous a toujours intéressés et plusieurs de nos amis l'ont déjà fait. De plus, les voitures anciennes sont depuis toujours une véritable passion pour nous.



Notre voiture :

Il nous fallait avant tout trouver les sponsors, sans lesquels rien n'était possible.

Nous avons tout d'abord acheté une 4L Fourgonnette F4, qui, après vérification, s'est avérée hors d'état de participer à cette épreuve, car ses longerons étaient complètement rouillés. Heureusement, nous ne l'avions payée que 300 euros...

Nous avons ensuite trouvé une 4L de 1986, qui avait déjà participé au 4L Trophy en 2012, était en bon état, et pratiquement prête pour ce raid.

Il nous fallait toutefois l'équiper de tout ce qui était obligatoire afin qu'elle puisse passer les contrôles techniques : 1 extincteur de 2kg minimum ou 2 de 1kg, 2 roues de secours, 1 jerrycan de 20 litres de carburant en métal, 2 ceintures de sécurité homologuées, 2 anneaux de prise de remorque, un à l'avant et un à l'arrière, 1 sangle de remorquage de 5m minimum, 1 trousse à outils succincte, 2 gilets de sécurité fluorescents et un triangle de signalisation. Il nous fallait aussi un kit de survie OBLIGATOIRE : 1 boussole, 1 briquet, 1 carte générale du Maroc (Michelin), 2 fusées de détresse parachutes, 1 trousse à pharmacie.

Le départ :

Nous avons rejoint le Futuroscope de Poitiers le mercredi 13 février, où environ 900 4L se sont retrouvées. Notre voiture roulait parfaitement, même si de temps en temps un poids lourd nous doublait sur autoroute.

Le 14, le départ fut donné en direction de Saint-Jean de Luz, où tous les participants, soit 1500 voitures, se sont retrouvés. C'était impressionnant.

C'est à Saint-Jean de Luz qu'a eu lieu le vrai départ.



L'itinéraire :



Après avoir traversé l'Espagne en passant par Séville, nous avons rejoint Algéirias, où nous avons pris le ferry pour traverser le détroit de Gibraltar de nuit (dommage pour la vue sur le rocher).

Nous avons débarqué à Tanger au petit matin, et avons effectué nos premiers tours de roues sur le sol marocain. Nous sommes passés par Fès, puis avons rejoint Merzouga, où nous sommes restés trois jours.

Durant ces trois jours, nous avons fait des « boucles » de plusieurs dizaines de kilomètres dans les dunes, au cours desquelles divers incidents (pneu éclaté, cric cassé) nous ont montré à quel point la solidarité était de mise entre les équipages.



C'est aussi à Merzouga qu'ont été offerts les dons destinés aux enfants marocains, but principal de notre raid. Cette année le record a été battu, avec 19 tonnes de matériel.



Le soir, bivouac au clair de lune. Je vous laisse imaginer l'ambiance...dans les dunes.

Après ces trois jours, direction Ouarzazate, puis Marrakech, où a eu lieu la soirée de clôture, avec classement, remise des prix et spectacle.

Tout au long de notre périple marocain, nous avons pu apprécier l'accueil et la gentillesse de la population.

Nous avons ensuite pris la route du retour, et traversé à nouveau le détroit de Gibraltar, puis l'Espagne, avant d'arriver chez nous, au bout de deux jours de route.

L'organisation :

Durant ces 10 jours, nous n'avons pu que constater à quel point l'organisation était parfaite. Nous n'avons eu aucune fausse note à déplorer, et rien n'est venu gâcher notre plaisir.

Nos souvenirs :

Nos têtes sont pleines de souvenirs et d'images. Nous avons découvert des endroits magnifiques et nous avons vécu des moments extraordinaires de solidarité. L'expérience humanitaire nous a permis de revenir grandis de cette fabuleuse aventure.

C'est grâce à tous nos sponsors, et **notamment le TAR**, que nous avons pu vivre ces moments inoubliables. A tous, un grand merci.

Un autre grand merci à notre vaillante 4L, qui a tenu 6000 kilomètres sans problèmes pour nous ramener à bon port.



Arthur et Nicolas Einheber (Equipage 202)

(Vous pourrez observer le logo du TAR sur l'aile avant droite et arrière gauche de la 4L)

3 - Lyons la Forêt le 8 juin,

Jour de la Saint Médard....



Ce samedi matin, à 8h30, le soleil brillait sur le Parking Foch lieu de notre rendez-vous. Nous étions en droit de penser que cela était de bon augure pour le reste de la saison estivale puisque c'était la saint Médard, et vous connaissez le dicton : " s'il pleut à la saint Médard il pleut pendant 40 jours !".

Mais les dictons sont comme les promesses électorales, faites pour ceux qui y croient....Vous en jugerez par vous-même !

C'est donc une vingtaine de TARés, rejoints par une vingtaine de participants à la Course de côte de Chanteloup du dimanche qui se retrouvèrent place Foch pour un café/ croissant précédant une belle balade à travers le Vexin. Ce parcours nous conduisit jusqu'à Lyons la Forêt, où nous rejoignîmes de nombreux participants à la course de Chanteloup. Des Anglais, des Belges... le plaisir de partager notre passion entre Européens....



Arrivés à Lyons les participants rejoignaient la ligne de départ de la côte de Lyons la Forêt, fermée à la circulation pour permettre aux belles autos regroupées ici de se dégourdir les bielles avant la course de côte de Chanteloup du lendemain.



C'est toujours un plaisir de pouvoir lâcher les chevaux sur une route fermée sans risquer de croiser la maréchaussée....



Cette aventure terminée les bolides venaient s'exposer au cœur du village, autour de cette exceptionnelle halle couverte, pour le plus grand plaisir des badauds.





La municipalité de Lyons nous accueille, comme toujours, avec beaucoup de gentillesse, démontrant qu'elle n'est pas autophobe, et par les temps qui courent cela réchauffe un peu les cœurs ...

Elle nous invite d'ailleurs à l'apéritif en nous offrant ce breuvage si cher à un certain chanoine...

Il ne reste plus qu'à attaquer les choses sérieuses et à rejoindre l'Hostellerie Saint Paul pour un excellent déjeuner, précédé d'un apéritif (encore...) boire ou conduire il faut choisir! Nous, nous choisissons les deux !



Retour sur le Campanille d'Orgeval à l'aide d'un itinéraire concocté par notre ami Gilles.

Une journée très appréciée de tous, que nous espérons pouvoir renouveler l'année prochaine.

Le lendemain Dimanche 9 un bon nombre de TARés se retrouvaient pour assister à la course de côte de Chanteloup. Un plateau d'une qualité exceptionnelle avec notamment de superbes Hispano et Delage.



Au risque de me répéter je pense que cette épreuve est certainement la plus belle de la région, pour ne pas dire plus.



Alain toujours prêt à donner de sa personne ...

Un grand merci à Gilles Bonvin et à toutes l'équipe du comité du centenaire de la course de côte de Chanteloup de nous associer, pour notre plus grand bonheur, à cette très belle manifestation.



Jacques Benbassat

4 - LA CHEVAUCHEE DES WALKYRIES

Le 25 mai, le TAR organisait une ballade dans le Vexin pour des allemands venus de Seligenstadt, la ville avec laquelle Triel est liée par un jumelage depuis 1967, dans le cadre du 45^{ème} anniversaire de ce jumelage. L'objectif était de leur faire découvrir le Vexin et, le samedi après-midi, une dizaine d'Allemands pour une dizaine de véhicules et une dizaine de TARés se sont retrouvés sur le désormais traditionnel parking Foch en bord de Seine rien que pour le plaisir de rouler à la découverte de ces belles routes et de ces beaux villages.

J'avais dénommé cette ballade "Chevauchée des Walkyries" en mémoire de Richard Wagner dont on fêtait précisément le 200^{ème} anniversaire de sa naissance (23 mai). Nous sommes passés par Brueil en Vexin, Aincourt, Wy dit Joli Village, Théméricourt (ou nos invités nous ont offert une petite pression vexinoise, bien rafraîchissante 🍷 à la brasserie du Vexin), Vigny, Sagy et Menucourt.

Nous avons également eu la chance de bénéficier d'un temps plutôt clément, beau même en fin de journée, ce qui n'était pas pour gâcher les choses, bien au contraire.

Le retour que nous avons pu en avoir est que nos invités ont pris beaucoup de plaisir dans cette ballade et qu'ils nous en remercient encore par emails interposés. Le TAR est dorénavant connu outre Rhin; Mein Gött

Frédéric Spangenberg

5 - LE QUI ÉTAIT JIM CLARK ?

« L'ECOSSAIS VOLANT »



James Clark Jr. OBE dit Jim Clark est né le 04 mars 1936 à Kilmany Fife en Ecosse. Ses parents, fermiers, se sont installés dans le Berwickshire à Duns en 1942, ils reprennent une exploitation agricole, le domaine

d'Edington Mains d'une superficie d'environ 60 hectares pour l'élevage des brebis et des moutons de race

Unique garçon d'une famille de 5 enfants, sa destinée semble être la poursuite de l'exploitation familiale, tradition paysanne vieille de plusieurs générations.

Comme il le disait lui-même enfant, la compétition ne l'attirait pas encore, mais tout ce qui avait quatre roues et un moteur attirait sa curiosité. A l'âge de 9 ans, ayant bien observé son père manœuvrer son Austin Seven, il prit le volant pour un petit tour d'essai dont il se tira sans dommage.

L'attrait pour la compétition automobile, germa en lui pendant ses études en secondaire à Loretto, où la bibliothèque scolaire possédait 3 livres sur le sujet, dévorés de fond en comble par notre futur champion.

Jim se passionne pour le cricket et oublie la course automobile jusqu'au jour où.... Revenant d'un match de cricket il croise les 3 Jaguar type C du team Ecosse en plein dérapage en sortie de virage et... la passion renaît.



Permis de conduire à 17 ans en poche, il participe à sa première course à Winfield, qu'il gagne. C'est un fermier voisin Ian Scott-Watson qui se rend compte du talent de Jim Clark dans une course où ce dernier se montre très rapide, il sera son pygmalion lui confiant ses propres véhicules, DKW, TR3, Porsche 1600S.

Ian Scott-Watson l'introduit dans l'écurie des Borders Reivers, managé par un garagiste passionné de Chimside : Jock Mc Bain. En 1958 il roule au volant d'une Jaguar type D ou après quelques victoires en Angleterre, il part courir en Belgique à Spa pour se confronter aux pilotes internationaux tels que Gendebien, Frère, Shelby, Grégory etc...

1958, année décisive dans la carrière de Jimmy, sa rencontre avec Colin Chapman le patron de Lotus (surnom de son épouse), au mois d'octobre pour un essai réalisé à Brands Hatch avec une Lotus F2, car Jock Mc Bain souhaite en acquérir une.



Jim Clark & Colin Chapman

Au mois de décembre de la même année, il participe à une course sur une Lotus Elite identique à celle de Colin Chapman (coureur aussi) et le dépasse durant la course, ce dernier se demande ce qui lui arrive et décide d'embaucher Jimmy, celui-ci n'accepta qu'en 1960, car très engagé auprès de l'écurie des Borders Reivers qui lui permet de prendre son envol. En 1959 il courut tout de même les 24 H du Mans sur Lotus et termine 2^{ème} de sa catégorie.

En 1960 il court pour Lotus en effectuant des remplacements de John Surtees qui continue sa carrière moto en parallèle. Son 1^{er} grand prix est le 6 juin 1960 à Zandvoort aux Pays Bas, il est en 5^{ème} position lorsqu'il est trahi par sa boîte de vitesses.

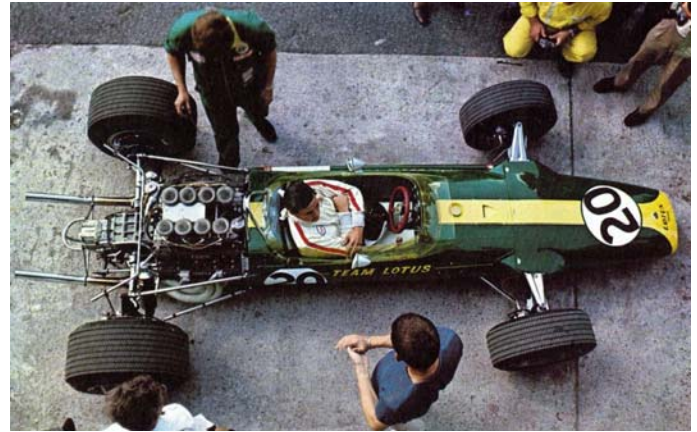
Le 19 juin pour sa 2^{ème} course, Jimmy se retrouve à SPA, cette course va le marquer à jamais, ce fut une des plus tragiques auxquelles il participa et lui donna même l'envie d'abandonner la compétition. Stirling Moss cassa un moyeu arrière à environ 210km/h, parti en tête à queue fut éjecté et se brisa les 2 jambes, le nez et quelques vertèbres. En course Chris Bristow se tue au 19^{ème} tour éjecté de sa voiture, son corps déchiqueté fut projeté sur la piste, ce qui marqua profondément notre pilote, arrivant rapidement sur les lieux du sang est projeté sur sa voiture. Au 25^{ème} tour son compagnon d'écurie Alan Stacey prend un oiseau en plein visage, et est tué sur le coup. Sa 5^{ème} place si belle soit elle pour ce 2^{ème} grand prix a un goût amer.

L'année 1960 se solde par une participation à 6 grands prix avec 8 points inscrits au championnat.

L'année 1961 lui permet de se perfectionner en F1, il remporte sa première victoire hors championnat à Pau. Lors du grand prix d'Italie au 2^{ème} tour, Clark percute Von Trips dont la voiture projetée dans la foule tue 15 personnes dont le pilote. Cet événement entraînant le décès de plusieurs spectateurs lui valut quelques soucis avec la justice italienne, cherchant un coupable suite aux manquements de la police quant à la sécurité du circuit.

Cette année 1961 est aussi celle de sa 3^{ème} et dernière participation aux 24 heures du Mans qui se solde par un abandon, son meilleur résultat à la course mancéenne fut en 1960 3^{ème} sur Aston Martin DBR avec Roy Salvadori en co-pilote.

La saison 1962 se solde par 3 victoires en F1 et une 2^{ème} place au championnat du monde, championnat qu'il aurait gagné si sa mécanique ne l'avait trahi dans le dernier grand prix laissant le titre à Graham Hill, depuis l'histoire s'est répétée plusieurs fois.



Lotus 25

1963 est l'année de la consécration 7 grand prix gagnés sur 10 courses, le 1^{er} titre de champion du monde sur Lotus 25 et pour l'écurie de Colin Chapman.

Cette année fut aussi celle de sa participation à Indianapolis au 500 miles, il termine 2^{ème} sur sa Lotus 29 et participe à 3 courses aux États Unis.



Jim Clark Grand Prix de France 1965

1964 le concurrent sérieux est Ferrari avec John Surtees le champion du monde moto qui réalise l'exploit unique encore aujourd'hui d'être aussi titré champion du monde F1, Jim Clark malgré 3 victoires passe à côté de la saison de F1.

1965 avec sa nouvelle Lotus 33, il remporte 6 victoires et le titre de champion du monde, il s'offre le luxe de ne pas courir à Monaco pour aller courir les 500 miles

d'Indianapolis course qu'il remporte sur Lotus 39 premier véhicule à moteur arrière à remporter dans l'Indiana.



Indianapolis 1965

1966 voit Lotus, suite à une modification de la réglementation, faire un mauvais choix au niveau moteur en choisissant le BRM H16, moteur mal né, Clark gagne un seul grand prix.

1967 voit arriver un nouveau moteur Ford Cosworth V8 autour duquel est construite la mythique Lotus 49, malgré une supériorité technique vis-à-vis de la concurrence, Lotus souffre en cette année 1967 d'un manque de fiabilité récurrent, ne pouvant concourir pour le titre, Jimmy accumule les meilleurs tours en course, le 22 octobre il remporte le grand prix du Mexique, avec 24 victoires au compteur il égale le record de Fangio.



Jim Clark & Graham Hill en 1967 Lotus

1968 la saison débute comme avait terminé la précédente par la victoire Jim Clark à Kyalami en Afrique du Sud décrochant ainsi sa 25^{ème} victoire en grand prix et malheureusement la dernière.

Le 7 avril 1968 Jimmy participe à une course de F2 à Hockenheim en Allemagne à 12 h40 dans une courbe rapide sa voiture quitte la piste et s'écrase contre un arbre. L'accident serait dû à la crevaisson lente d'un pneu Tubeless, qui aurait déjanté en appui, depuis le règlement impose l'adoption de la fixation du talon du pneu sur la jante par de petites vis.

Jim Clark s'est tué dans une course sans intérêt majeur, courue pour son sponsor de l'époque le cigarettier Gold Leaf.

A cette époque les pilotes ne couraient pas uniquement dans la catégorie reine, mais allaient affronter d'autres pilotes dans les autres disciplines.

Jim Clark courut aussi en F1 hors championnat, en F2, en course USAC, NASCAR, séries Tasmanes, Sport, Tourisme, course de côte, formule junior et Indianapolis (peut-on imaginer aujourd'hui un pilote la même année champion du monde de F1 et gagner les 500 miles d'Indianapolis... Clark l'a fait en 1965)

Son palmarès est éloquent en F1

- 33 pole positions
- 42 départs en première ligne
- 25 victoires en grands prix et 19 en grands prix hors championnat
- 32 podiums
- 11 Hat Tricks (pole position, meilleur tour en course, victoire)

Nous ne pouvons dissocier Colin Chapman de Jim Clark tant l'amitié et la complicité entre les deux hommes leur a permis de hisser Lotus au sommet de sa gloire.

Le week-end où Jim Clark s'est tué, j'avais 13 ans et étais en colonie de vacances dans les Alpes pour mes premiers sports d'hiver, je me souviens très bien avoir appris son décès à la radio, déjà très branché sport auto j'en fus très malheureux.

Jean Claude Bréard



6 - Rubrique People

Le 18 mai 2013 à 13h30 à la mairie de Vaux et pour la première fois un TARé a été marié par un autre TARé ! Nous souhaitons beaucoup de bonheur aux jeunes époux.

Un moment émouvant que l'on souhaiterait revivre souvent !



7 - Calendrier Prévisionnel 2013

- 7 juillet Rassemblement mensuel suivi du Pique-nique (si le temps le permet)
- 4 Aout Rassemblement
- 1er septembre Rassemblement
- 21 et 22 septembre Sortie Reimoise
- 6 octobre Rassemblement
- 11 au 13 octobre Voyage à Mulhouse
- 3 Novembre Rassemblement
- 30 novembre Assemblée Générale suivie d'une soirée
- 1er Décembre Rassemblement

Ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

Jacques Benbassat
Jean Claude Bréard
Jacques Repolt
Frédéric Spangenberg

Photos :

Jacques Benbassat
Clic Triel
Frédéric Kiener

Maquette :

Samira Bahbouhi