



TARINFO N° 18 Juillet 2014

1 EDITO

Le moins que je puisse écrire est que le premier semestre 2014, aura été un excellent cru pour le TAR !

L'année a débuté par un premier rassemblement très festif avec dégustation d'huîtres et tirage des rois, le tout bien arrosé !

Ensuite, le 14 avril était organisé par un petit groupe, dont des novices, une belle sortie en vallée de Chevreuse. Cette sortie a rassemblé près de 50 voitures, ce qui constitue, à ce jour, la sortie ayant recueilli le plus grand nombre de participants.

En juin notre sortie traditionnelle avec nos amis du comité du centenaire de la côte de Chanteloup a été, comme d'habitude, très réussie. L'arrivée de cette manifestation eut lieu au Comptoir de l'Ancienne où nous attendait un pot bien sympathique dont Renaud a le secret !

Fin Juin nous renouvelions une rencontre avions/voitures sur l'aérodrome Roger Janin des Mureaux. Le pique-nique organisé par les bénévoles de l'aérodrome, s'est déroulé sous un soleil éclatant. Pendant que les voitures étaient exposées sur l'aérodrome, ce fut pour les TARés l'occasion de faire, ou refaire, un baptême de l'air sur de petits avions de tourisme.

Malheureusement la météo de Juillet nous a contraints à annuler le pique-nique que nous avions prévu. C'est la première fois, depuis la création de notre association, que la météo nous a obligés à annuler une manifestation.

Le succès de nos rassemblements est croissant au point de nous poser quelques soucis de place ! Nous avons eu régulièrement plus de 100 voitures ! Jamais nous n'avions imaginé qu'un jour nos rassemblements deviendraient l'un des plus importants de la région !

Le nombre d'adhérents ne cesse de croître, et nous avons dépassé l'objectif qui était le nôtre, à savoir 100 adhérents ! Nous sommes aujourd'hui 125 et nous avons décidé, afin de maintenir cette convivialité qui nous caractérise et qui fait notre succès de limiter le nombre d'adhérents à 130 ! Il ne reste donc plus que 5 places.... après ce sera liste d'attente.

Vous l'aurez compris, je suis particulièrement heureux de l'évolution du TAR, et cette évolution nous la devons en grande partie à l'état d'esprit qui, grâce à vous, règne dans notre association. Je vous souhaite de très bonnes vacances.

Jacques Benbassat



2

Un début d'année en fanfare.....

FORMIDABLE, FORMIDALE, VOUS ETES Formidables, nous sommes formidables.....
Formidable, chante Stromae, à croire qu'il est venu s'inspirer chez les TARés !

Le 1er dimanche de l'année est un succès sans précédent.

A 9h30 pétante, Micheline nous a offert le café et les croissants. Puis a commencé un défilé de plus de 100 voitures 107, un record !

Pour que la fête soit plus belle encore et pour fêter la nouvelle année, le conseil d'administration du TAR a organisé une dégustation d'huîtres d'excellente qualité.

Ensuite, Epiphanie oblige, nous avons découpé des galettes. Il faut croire qu'elles étaient très bonnes, les morphales ont même mangé les fèves, il en est revenu que 2
Les traditions se perdent.....

Merci à D JACK et à tout le staff, de nous avoir fait passer une aussi bonne journée.
Un rendez-vous qu'il ne fallait pas manquer, qui nous a permis de mélanger notre passion avec convivialité et gastronomie

Philippe Herve dit F.F.I....

3

L'aventure de la traversée de Paris de Janvier 2014 vue par 3 TARés

Rassemblement à Orgeval vers 6h30 devant le parking du Mac do par un épais brouillard.



Une 2cv, une P60, une Floride et une dauphine prennent le départ pour Vincennes.

Arrivée sur le périphérique le convoi grossi au fur et à mesure que l'on passe les portes. Nous sommes arrivés à Vincennes 12 voitures se suivent déjà ! Et là surprise pour retirer les plaques de rallye et prendre un café il nous faut faire une queue immense.



Nous nous retrouvons séparés la 2cv et l'Aronde P60 d'un côté du parking, la Floride et la Dauphine de l'autre.

Après l'installation des plaques de rallye sur les voitures, Damien avec sa P60 rencontre des problèmes de régulateur et se trouve contraint de rentrer chez lui sans même pouvoir prendre le départ !

La 2cv rentre avec lui pour l'assister en cas de problème. C'est ça la solidarité entre TARés !

Départ pour notre tour de 30 km, dans Paris, à 8h30.

Dans l'attente du départ du flot de voitures, je suis accosté par un couple qui me demande de transporter sa copine pendant que lui fait la traversée avec sa petite moto.

Dans la dauphine de Laurent c'est une personne qui se fait transporter jusqu'au premier rendez-vous, pour changer ensuite de voiture pour continuer le parcours.

Nous arrivons place de l'Etoile dans une cohue monstre.

Après une longue attente dans les bouchons, nous arrivons place Vendôme vers 10h30 pour une pause casse-croûte et un verre de vin blanc offert par les organisateurs.

Le nombre de voitures étant trop important la police a dû fermer la place, et Laurent ne put nous rejoindre avec sa Dauphine.

Nous repartons en nous donnant rendez-vous un peu plus loin pour reprendre la route ensemble.



Direction place du Trocadéro, impossible de se garer pour faire une photo !

Nous continuons notre route vers la place des Invalides.



Un petit casse-croûte nous est offert par notre ami Laurent.



Vers 14h00 et après une matinée très sympathique, nous reprenons le chemin de la maison. Nous disons au revoir au couple qui nous a accompagnés pendant tout le circuit. ILS connaissent bien Paris et nous ont bien aidés dans notre périples.

Nous avons passé une journée très agréable, et cela m'a donné l'envie de le refaire l'année prochaine.



Martial Thely, Laurent Perru et Damien Le Pemp.

4 Sortie de dégommage du 13 avril 2014 Balade des Tarés en Chevreuse

Le rendez-vous était donné le dimanche 13 avril à 8h30 le long des quais de Seine sur le parking devant le restaurant le Rive Gauche à Triel Sur Seine pour la première balade du club. Étaient inscrits à cet évènement 51 équipages avec un plateau varié, comprenant des voitures françaises, allemandes, anglaises, américaines et quelques japonaises.



C'est autour d'un café accompagné d'un croissant que les participants prennent connaissance de l'itinéraire et des consignes de sécurité pour le bon déroulement de la sortie. Au programme cette année, 75 km de route pour rejoindre Dampierre en Yvelines, suivi d'un repas, puis 58 km pour retourner à Triel.

Jacques, le président du T.A.R, donne le départ vers 9h30 et chaque participant peut enfin monter à bord de son véhicule pour prendre la direction des routes sinueuses de la Vallée de Chevreuse.

Le soleil est timide, il n'ose pas se montrer mais cela n'empêche pas nos amateurs de belles mécaniques de garder le sourire et pour les plus courageux, de partir décapoté malgré la fraîcheur matinale. En petits convois, les voitures prennent la direction d'Orgeval, puis Les Alluets Le Roi, traversent Crespières pour ensuite prendre les routes sinueuses où les champs magnifiquement colorés de vert et de jaune les mènent à Plaisir. Après avoir longé le parc du château, la route continue jusqu'à Elancourt, passe devant la Commanderie des Templiers de la Villedieu pour ensuite entrer dans

Saint Quentin en Yvelines où les voitures feront une halte au circuit automobile Jean-Pierre Beltoise.

La première pause pour les voitures et les équipages, permet d'aller admirer les bolides modernes et rutilants laissant déferler leurs puissances sur l'asphalte de la piste. Après que quelques âmes charitables aient aidé notre ami Pascal à récupérer les clés de sa Porsche 914 laissées à l'intérieur de l'habitacle, les voitures ont repris leur parcours.

Le trajet traverse Voisin le Bretonneux pour se diriger vers Saint Lambert en passant devant l'Abbaye de Port-Royal où certaines des voitures décident de s'arrêter afin d'aller admirer les ruines de ce monastère du XIIIème siècle d'un peu plus près. La route sillonne ensuite aux abords de Milon la Chapelle, celle-ci et très fréquentée par les nombreux cyclistes rendant difficiles leurs dépassement sur cette route peu large.

C'est ensuite l'entrée dans Chevreuse avec la traversée du centre-ville, puis direction Sablons où à l'entrée de Dampierre le road-book nous amènera à effectuer une grande boucle en montant à travers la forêt sur la route des 17 tournants pour mener sur le plateau de Trotigny avant de redescendre sur Chevreuse.

"Tiens on croise les copains" ... est-ce nous ou bien est-ce eux qui se sont trompés dans le road book ? Après quelques doutes et hésitations, après avoir tourné en rond et fait demi-tour, toutes les voitures ont repris le même itinéraire.

En passant par Choisel, on pouvait observer le tournage d'un film dans la vieille scierie longeant la route. Cette dernière bifurque ensuite par Senlisse en passant devant le Château de la Cour-Senlisse datant du XVIIème siècle pour enfin se rendre à Dampierre et pénétrer dans le domaine du château pour aller se garer le long de l'étang, face au jardin dessiné par Le Notre.

C'est au cœur de ce magnifique château datant du XVIIème siècle, que l'ensemble des équipages a pu se restaurer.



C'est vers 15h00 et le ventre plein que les Tarés ont pu rejoindre leurs voitures. Dernier arrêt dans la cour du château devant la grille d'entrée afin de faire une séance photo pour immortaliser la sortie de cette année. C'est donc quelques minutes plus tard que les équipages entament le trajet de l'après-midi.



On quittera Dampierre par un itinéraire qui serpente au milieu des bois en passant devant l'Abbaye des Vaux de Cernay fondée au XII^{ème} siècle. La route mène jusqu'à l'étang de Saint Hubert que Louis XIV fit creuser pour alimenter le Château de Versailles. Arrivé là, la majorité d'entre nous fit une petite pause pour admirer le paysage avant de reprendre la route.

Nous avons ensuite repris notre trajet jusqu'aux Mesnuls et passé devant le château, magnifique édifice datant du XVI^{ème} siècle pour ensuite nous diriger sur Beynes.

Nous avons emprunté la route des Alluets le Roi puis d'Orgeval pour enfin redescendre dans la vallée de la Seine pour rejoindre Triel Sur Seine et le parking du restaurant le Rive Gauche, notre point de départ du matin.

C'est à l'arrivée que nous avons pu échanger nos avis sur cette journée, rigolé de nos erreurs de parcours et nous désaltérer autour d'une boisson fraîche. Jacques, notre président, pris le micro afin de remercier les membres organisateurs de cette sympathique journée sous les applaudissements des participants.

Il vint enfin le moment de se dire au revoir, qui mit un terme à cette journée qui mêla convivialité, partage et rigolade et qui, nous l'espérons tous, aura autant de succès pour la prochaine édition.



Stéphane Moussy

4^{Bis} Journal de la balade des TARés en Chevreuse du 13 avril

Dimanche 13 Avril 8h15' du matin, après avoir fait le plein d'essence à Tessancourt j'aborde la montée vers le bois de l'Hautil, décapoté. C'est mon trajet préféré pour aller à Triel c'est plus long que de passer par Meulan et Vaux, (la D190) mais c'est infiniment plus agréable. La route décrit de jolies courbes au travers du bois que certains appelle forêt. C'est verdoyant, c'est frais, très frais même. Mais pas question de recapoter, on a sa fierté. De quoi j'aurais l'air en arrivant à Triel dans un cabriolet fermé ?

J'ai une casquette épaisse, des gants et le blouson molletonné estampillé 11ème ronde Vauxoise.

Je suis paré, il peut neiger ...

A cette heure, je suis seul sur la route. Avant la convivialité du groupe je profite de ce moment de solitude. Je fais ronfler le moteur de la MG. La voiture s'appuie gentiment sur son train arrière pour aborder les virages, j'accélère pour sortir sur la puissance du moulin. J'ouvre les deux carbus SU. Pas trop grand quand même car la chaussée est toute luisante de la fraîcheur de la nuit et je n'ai aucune prétention à être un conducteur au-dessus de la moyenne. Il y a de la brume dans les sous-bois. Seul être vivant rencontré un joggeur matinal qui me fait un signe de sympathie, pouce levé vers le ciel. Je lui rends son amical salut. C'est de bonne augure. Cela présage d'une bonne journée.

Ma voiture, je le sais, est infiniment moins performante que la plus modeste des Fiat Panda 4 cv diesel (si ça existe). Mais telle qu'elle est, elle me plaît. Je m'amuse à faire "Vvroouumm... Vvroouumm!"...

C'est puéril ? Oui je sais et vous m'en voyez ravi ...

Boisemont, puis la descente vers Triel. Je laisse l'observatoire des étoiles à gauche. Agréable début de parcours.

8h 45' j'arrive au lieu de rendez-vous.

- Mince alors ! je croyais être le premier, mais c'est qu'ils ils sont tous là les TARES!...

Sortie de dégomme, ils ont des fourmis dans les jantes tous ces aficionados de la voiture ancienne. Après le traditionnel café croissant, la distribution des Road Books et les plaisanteries d'usage c'est le départ, dans la joie et la bonne humeur, comme toujours...

Dans la vie il y a des abréviations que l'on connaît tous depuis toujours;

SNCF = Société nationale des chemins de fer Français

RATP = Régie autonome des transports Parisien

BHV = Bazar de l'hôtel de ville

IDF = Ile de France

Comme vous sans doute à la lecture du Road Book j'ai ajouté à ma culture générale;

RSRP = Rester sur la route principale.

Pour cette sortie je bénéficie d'un navigateur de qualité. Arthur. Fort de son expérience du 4L trophée il s'installe dans la MG et prend en charge le road book qu'il parcourt d'un air distant et distrait.

- Moi, je suis habitué aux grands espaces, m'explique-il en prenant le ton de Marie-Chantal. Le désert, la savane, les girafes, les troupeaux d'éléphants, les gazelles, alors tu comprends l'Ile de France ...

- Ca commence bien ...

Nous partons par petits groupes. Arthur est étonné qu'à partir de 60 / 70 à l'heure les courants d'air dans la MG deviennent "vivifiants". On est loin du confort des décapotables modernes.

Devant nous roule la Jaguar XK150 des parents d'Arthur. Quelle jolie voiture !...

Jaguar, Austin Healey, Triumph, datent de l'époque lointaine où les voitures étaient dessinées par des hommes avec leurs qualités, leurs défauts et ... leurs rêves...

Il y a de l'inspiration dans ces autos. Grandes, peu logeables, elles sont irrationnelles mais fichtrement jolies.

Aujourd'hui les autos sont le résultat de "computing" d'ordinateurs auxquels on a fait avaler des paramètres plus ou moins identiques d'un constructeur à l'autre. Les gens du marketing s'efforcent, par de petits détails, de différencier leurs modèles afin de tenter de donner à chacun une personnalité propre, pour qu'une Citroën ne soit pas le clone exact d'une Peugeot, c'est d'un blèche ...

Lorsqu'à mon tour je roule en tête de notre petit groupe, il m'arrive de ralentir exprès pour avoir le plaisir de me faire doubler par la Jaguar, rien que pour entendre la sonorité du 6 cylindres en ligne en pleine accélération... Charmante musique...

Ce qui m'amuse dans ces sorties, ce sont les petites anecdotes non prévues dans le Road Book. Le

conducteur qui a eu le bon goût de fermer sa voiture avec les clés à l'intérieur sur le parking du circuit JP Beltoise. Rien que pour nous distraire j'en suis sûr. C'est une farce classique mais qui fait toujours sourire, après coup surtout... Lorsque nous sommes arrivés Arthur et moi, l'un d'entre nous, le propriétaire de la voiture peut-être, s'efforçait de glisser par-dessus la vitre le petit fil de fer que l'on utilise toujours dans ces cas-là. Cela tient de la pêche miraculeuse. L'idée étant d'aller débloquer le petit loquet de fermeture. Il était aidé dans cette tâche par les commentaires rigolards d'une dizaine de TARES. Ce devait bien l'aider en effet ... Bon, tout s'est bien terminé. La voiture est repartie sans dommage. C'est l'essentiel.

Arthur est un jeune homme très sympathique et d'excellente éducation, avec des parents qui roulent en XK 150 comment pourrait-il en être autrement ?...

Exemple, alors qu'il semble bien que je me sois quelque peu égaré...

- Tu vois Alain, le cycliste là qu'on vient de doubler...

- Oui ...

- Et bien on l'a déjà dépassé il y a dix minutes...

C'est tout de même plus délicat que le traditionnel,

"On est paumés"

Autre exemple :

- Alain, la maison là à droite, en meulière avec une tour sur le côté...

- Jolie maison en effet.

- Et bien, comment te dire sans vouloir te vexer, mais on l'a déjà vue il y a un quart d'heure. Elle n'a d'ailleurs pas bougé, elle est toujours à droite de la route...

Manière élégante de me faire remarquer que je tourne en rond...

Avant les charmantes petites routes de la vallée de Chevreuse mon copilote et moi nous nous sommes offerts quelques digressions touristico bucolique dans la zone d'activité de Trappes. Ca ne figurait pas sur le Road Book mais je ne regrette pas. Merci Arthur.

- L'intérêt de voir un endroit moche, très moche, c'est qu'après lorsque tu te retrouves dans un endroit sympa tu en savoures particulièrement la beauté....

Optimisme de la jeunesse ! Il a réponse à tout Arthur.

Pas de troupeaux d'éléphants sur notre parcours mais des meutes de cyclistes. C'est incroyablement grégaire cette espèce-là. Et pas question de rouler en file Indienne.

Pour ma part je fais preuve de la plus grande prudence avec ces gens-là. Quitte à patienter plusieurs minutes derrière eux j'attends le moment le plus raisonnable pour les doubler, espace dégagé, bonne visibilité, ce qui n'est pas toujours évident en vallée de Chevreuse, et je laisse toujours un écart d'au moins quatre ou cinq mètres entre eux et moi, quitte à rouler sur la partie la plus à gauche de la route.

Cycliste occasionnel moi-même, je sais à quel point il peut être désagréable et même dangereux de se faire frôler par une voiture. Mais je n'irai jamais pédaler en vallée de Chevreuse. Trop de dénivelés. J'ai fait mienne depuis longtemps la maxime bien connue.

"A quoi bon s'échiner à vouloir grimper une côte pentue alors qu'il suffit de se retourner pour qu'elle devienne une agréable descente..."

Le château de Dampierre. Que dire ? Comme il devait être agréable d'être noble et riche... jusqu'en 1789. A ce sujet je crois savoir que le châtelain de Dampierre s'est fort bien sorti de la période révolutionnaire. Il aurait été emprisonné par les sans culotte mais libéré rapidement par les villageois eux-mêmes.

"Ouf on a eu chaud !... "

Aurait-il tweeter alors.

Enfin çà c'est moi qui le rajoute, Wikipedia n'en parle pas...



Après le château, le repas, la photo de famille, on s'achemine doucement vers la fin de la ballade. Il y a de plus en plus souvent des petits signes "Au revoir" et une voiture qui nous quitte. Vers 17 h chacun prend le chemin du retour.

Alors à très bientôt. Mais avant de nous séparer quand même une dernière chose. Merci pour la bonne humeur de chacun. Un grand merci aux organisateurs. Très très belle ballade !... Bravo !.. et un très grand merci à nos sponsors sans qui rien ne serait possible...

Alain Pollack

5

Lyons la Forêt le 14 juin

Cette sortie est devenue une "classique" du TAR, toujours appréciée par les participants.

En effet, nos amis du comité du centenaire de la course de côte de Chanteloup nous associent aux participants venus de divers horizons, à ce rendez-vous dans ce charmant village de Lyons la Forêt.

Ainsi, c'est une trentaine de voitures qui se retrouvent à 8h30 sur le parking Foch à Triel. Après un café/croissants et une remise des feuilles de route, les participant quittent Triel pour rejoindre Lyons par de petites routes touristiques.

Arrivés à Lyons, chacun d'entre nous peut rejoindre la côte de Lyons, fermée à la circulation pour l'occasion, pour pouvoir mesurer ses talents de pilote.....



Ensuite, pendant que les voitures font les belles sur le parking, un sympathique déjeuner est organisé à L'Hostellerie de Saint Paul. C'est l'occasion de faire connaissance avec ceux venus de Belgique ou d'Angleterre.

Pendant le repas un magicien vient faire une démonstration de ses tours, plus impressionnants les uns que les autres.

Une fois repus, les participants reprennent la route pour se diriger vers Andresy à l'aide d'un road book made in Gilles.





A Andresy, nous sommes attendus au Comptoir de l'Ancienne ou Renaud, aidé par Philippe et Bernard, nous a préparé, avec la qualité de son accueil habituel, un pot qui fut bien apprécié par les participants.

J'espère que nous pourrons renouveler cet échange l'année prochaine, et j'incite bien entendu tous les TARés à participer à cet événement.

Jacques Benbassat

6

VOITURES/AVIONS, LE RETOUR

Après deux années d'absence dues au décès de l'organisateur membre de l'aéroclub Roger JANIN des MUREAUX, l'ensemble du Conseil d'Administration du TAR décide de relancer cette activité, prisée ces dernières années par nos adhérents.

Contact fut pris avec les nouveaux responsables de l'aéroclub, Irène et Denis, pour mettre sur pied l'organisation de cette journée.

Il fut décidé que le TAR s'occuperait de la partie voitures, tandis que la partie avions et organisation des repas reviendrait à l'aéroclub.

La date retenue fut le samedi 21 juin qui marque le début de l'été.

Lors de la réunion du Conseil d'Administration du TAR du 28 mars, le projet est validé et nous pouvons affiner le projet.

Je prends rendez-vous avec Irène et Denis pour fixer les modalités de cette journée, et nous décidons

d'un commun accord de garder les tarifs de notre dernière manifestation, soit 15 euros par personne pour le repas du midi et 30 euros pour les baptêmes de l'air.

Puis nous nous rendons sur le terrain afin de visualiser les zones où nous pourrions stationner les voitures anciennes, celle où nous garerons les véhicules visiteurs et déterminer une aire de pique-nique en plein air, ainsi qu'un endroit de repli en cas de pluie.

Denis m'invite à visiter les hangars et me présente les 3 avions 4 places qui seront mis à notre disposition pour les baptêmes de l'air.



Je rédige une fiche pratique sur l'organisation de cette journée, que Jacques transmet à nos 122 adhérents, après que le CA ait décidé de fixer un prix préférentiel pour le repas pour nos adhérents et à leur famille, à savoir 10 euros au lieu de 15.

Afin d'avoir un maximum de participants et assurer le succès de cette journée, je contacte la plupart des clubs de la région, en particulier les Vieux Volants d'Ile-de-France de Porcheville (AVVIF), les clubs de Maisons-Laffite et de Bezons qui viennent fréquemment nous rendre visite lors de nos rassemblements mensuels le premier dimanche de chaque mois, le Club d'Andrésy, l'ACCF (Américan Car Club de France), l'US Normandy et bien entendu nos amis de Vaux-sur Seine et leur sympathique responsable Jean-Claude BREARD, par ailleurs adhérent du TAR.

Comme pour beaucoup de manifestations du TAR, les inscriptions commencent doucement pour démarrer vraiment en juin, et lorsque nous stoppons les inscriptions le dimanche 15 juin, nous comptons plus de 60 voitures inscrites, 80 repas et 50 baptêmes de l'air.

Reste une incertitude : le temps, car les conditions de vol sont très encadrées pour assurer une sécurité optimale, notamment en ce qui concerne la pluie, mais aussi ce que les aviateurs appellent le plafond, c'est-à-dire la hauteur des nuages.

Puis le grand jour arrive et dès le réveil, je me précipite à la fenêtre : il fait un super soleil et la météo prévoit une journée sans pluie, sans vent et sans nuages, ça va être une super journée !

Dès 8h30 j'arrive sur le terrain où Irène et Denis sont déjà présents afin de baliser le chemin d'accès aux aires de stationnement, et compte-tenu du temps, Denis et son équipe de 10 bénévoles commencent à installer les tables et les chaises pour le pique-nique.

Les avions sont déjà sortis avec les pleins faits et la PPV (préparation pour Vol) effectuée.

Bien que l'heure de rendez-vous ait été fixée à partir de 10h, déjà à 9h30, plusieurs de nos adhérents matinaux arrivent déjà, certainement enthousiastes à l'idée participer à cette journée et vraisemblablement motivés par une météo au beau fixe.

Je remets au fur et à mesure des arrivées les tickets de repas et de baptêmes, et dès 11 h, les moteurs des avions sont mis en route et les premiers baptêmes commencent déjà.

Pendant ce temps, les voitures arrivent les unes après les autres, dont 2 magnifiques BUGATTI (une type 37 de 1926 et une VENTOUX coach type 57 bicolore noire et bordeaux),



ainsi qu'un gros contingent de véhicules de l'AVVIF de Porcheville à la tête duquel son président Claude Laverdure.

Puis arrivent plusieurs voitures américaines (corvettes, Buick) et des véhicules de divers horizons, qui bien que n'étant pas inscrits sont des nôtres, vraisemblablement motivés par le temps superbe.

Dès midi, les participants s'installent à l'ombre sous les grands arbres et font honneur au buffet préparé par les responsables de l'aéroclub : entrées, viandes, fromage, fruits et vins, le tout à volonté. Certains ont même apporté leurs chaises et leurs tables, ainsi que leur pique-nique.



Les baptêmes de l'air cessent de 12 h30 à 14 h pour permettre aux pilotes et bénévoles de se reposer et de déjeuner, et également faire le plein des avions.

Dès 14 h, les impatients font déjà la queue pour la continuation des baptêmes de l'air.



Je prends place à mon tour dans l'avion, et après un décollage impeccable de Benoit, notre pilote du jour, qui est également instructeur de vol de l'aéroclub, nous survolons la Seine. Puis nous nous dirigeons vers THOIRY, et le pilote perd un peu d'altitude pour que nous puissions admirer les animaux, en particulier les éléphants que nous distinguons très bien.

Cap à gauche et survol de la région à moyenne altitude, environ 500 m pour nous permettre d'observer les villes et villages de la région. José, le sympathique propriétaire de la Bugatti bleue type 37, assis à mes côtés demande au pilote si il peut survoler LA FALAISE, où il habite afin de contempler son village vu du ciel. Benoit accepte immédiatement et après quelques secondes de vol, nous voici au-dessus de la FALAISE, à la grande joie de José.

Mais il est temps de rentrer et après un atterrissage impeccable, Benoit nous dépose près des hangars.

Il est maintenant 17 heures et tous les volontaires ayant volé, les baptêmes se terminent, et les participants quittent les uns après les autres le terrain, enchantés de cette belle journée.

Au final, nous aurons compté plus de 80 voitures présentes, dont une quarantaine du TAR, et la plupart des participants ont confié aux membres du

CA, présents en totalité pour cet événement, leur satisfaction.

Mardi 24 juin, nous retournons Jacques et moi sur l'aérodrome pour effectuer un debriefing complet de la journée du 21 et pour remercier Irène et Denis, ainsi que tous les bénévoles de l'aéroclub pour l'organisation sans faille de cette journée, ainsi que pour prendre date pour la prochaine édition de la journée voitures/avions de 2015, vraisemblablement en juin.

Nous en profitons pour nous renseigner sur les prestations offertes par l'aéroclub Roger JANIN, et Irène et Denis nous expliquent leurs différentes offres, en particulier une qui retient toute notre attention : une approche du pilotage constituée de cours théoriques et de 3 heures de vols, répartis en quatre séances, au prix préférentiel de 295 euros.

Irène et Denis auront été convaincant car, dans la foulée, Jacques et moi avons signé pour cette offre découverte et, si vous êtes intéressés, vous pouvez nous contacter, nous vous livrerons nos impressions.

Merci à tous ceux qui ont participé à cette super-journée, à l'année prochaine et nous espérons vous retrouver bientôt lors de nos prochaines manifestations.

Jean-Pierre KERLING

7

Histoire de l'automobile

Qui était Juan Manuel Fangio

Surnommé « El Chueco »

Le 24 juin 1911 lorsque naquit Juan Manuel dans une famille modeste du sud de l'Argentine, à Balcarce village situé à 400 kms de Buenos Aires, ses parents émigrés italiens des Abruzzes ne pouvaient imaginer que leur 4^{ème} enfant serait le grand champion automobile que nous allons redécouvrir.

Dès l'âge de 10/11ans JMF est passionné par la mécanique et passe le plus clair de son temps libre dans un garage de Balcarce, émerveillé par les

moteurs, il commence son apprentissage l'année suivante dans l'atelier de Mr Viggiano, les années passent il devient un bon mécanicien. Un client du garage Mr Ayerza, lui proposa de s'inscrire à une course sur une Chevrolet 1928 comme co-pilote, il avait 17 ans ne dit rien à ses parents et participa ainsi à sa première course qui se déroula sans encombre.

Le service militaire terminé JMF avec un emprunt contracté par son père, s'associe avec son ami José Duffard pour ouvrir son propre garage à Balcarce.



La compétition l'attire et après un essai malheureux (moteur cassé) sur la Ford A, empruntée à un ami pour effectuer sa première course en tant que pilote, JMF décide d'acheter sa première Ford d'occasion et entreprend une préparation du véhicule pour le rendre compétitif.

Les journées sont consacrées à la clientèle et le soir à la préparation de sa voiture de compétition.



Sa première participation en course date du 13 décembre 1936, mais un départ loupé le fit disqualifier de suite. Il lui fallut attendre la course de Nécocha le 27 mars 1938 pour le retrouver sur une piste, terminant 3^{ème} de cette course malgré

des pilotes expérimentés, cela lui fit prendre conscience de ses qualités de pilotage.

En 1939 JMF se lance dans les courses routières appelées « Turismo Carretera », ces épreuves font plusieurs centaines de kilomètres sur des routes non bitumées éprouvantes pour les hommes et les machines. Comme il l'écrit lui-même l'épreuve décisive de sa carrière fut le « Gran Premio Internacional del Norte ». Cette course de 9537 kms est disputée en 13 étapes de Buenos Aires à Lima au Pérou et retour. Sept mois de préparation lui furent nécessaires pour la mise au point de son coupé Chevrolet acquis grâce à une souscription de ses amis de Balcarce. Le départ fut donné le 27 septembre 1940, une course acharnée disputée âprement avec Oscar Galvez autre gloire argentine de l'époque et première victoire pour JMF; en fin d'année il devint champion d'Argentine de Carreteras titre qu'il conserva l'année suivante.

En 1942 l'Argentine restant neutre dans le conflit mondial, du tout de même stopper la course automobile par manque d'approvisionnement de pièces détachées venant des Etats Unis, pays engagé dans la production militaire.

La course automobile reprend en 1947, il faut attendre 1948 pour que la carrière de JMF prenne un essor international. L'Automobile Club Argentin (ACA) décide de l'acquisition, de deux Maserati 4 CLT pour courir avec les pilotes européens de renom au grand prix de Buenos Aires, une pour Galvez et la seconde pour Fangio. Première confrontation avec les pilotes de renom que sont Villorresi, Farina, Wimille etc... la première course se solda par un abandon mais record du tour à son actif.

Dans le cadre de son programme de développement, l'ACA envoie ses pilotes en Europe pour un apprentissage des courses européennes. Sa première course européenne eut lieu le 18 juillet 1948 à Reims pour le grand prix de l'ACF, il pilota une Gordini, son moteur cassé ne lui permet pas de finir la course. De retour dans son pays, il participe à diverses courses sud- américaines.

1949 : l'ACA fortement soutenu par le président Perón crée l'équipe d'Argentine pour défendre ses couleurs en Europe et JMF est nommé pilote n°1 de l'équipe, sa carrière internationale peut

véritablement débiter. Le grand prix de San Remo en Italie fut sa première course et sa première victoire. Le grand prix de Pau suivit le 18 avril 1949 avec une deuxième victoire d'affilée. Suivent les grands prix de Marseille, Monza, Albi, le grand prix de Belgique le 19 juin lui permet de se mesurer aux grands pilotes européens, une casse moteur le contraint à l'abandon d'une course gagnée par Louis Rosier devant Villorosi et Ascari. L'ACA pour poursuivre l'objectif de réussite de « l'épopée Fangio » demande à ce dernier de se rendre à Maranello où l'attendait une Ferrari 2 Litres neuve. Il fit ses premiers essais au grand prix de l'autodrome de Monza, malgré l'âpre concurrence des Ascari, Stuck, Villorosi, Bonetto, Cortese, Fangio remporte cette course, et lors de son retour en Argentine est accueilli en héros national.



1950 : la Fédération Internationale Automobile (FIA) décide la création du championnat du monde de F1, 6 courses pour cette première année, Alfa Roméo engage Fangio, Fagioli et Farina (surnommés les trois Fa). Rapidement le championnat se réduit au duel Farina Fangio, les Ferrari, Talbot et Maserati étant nettement moins compétitives, Fangio remporte Monaco, Reims, et Spa. La dernière course du championnat se déroule à Monza, JMF est en tête du championnat suivi de près par Farina un abandon au 18^{ème} tour permet à Farina d'endosser le 1^{er} titre de champion du monde. Des rumeurs à l'époque soupçonnaient Alfa, d'avoir privilégié un pilote italien et non un argentin.

1951: la première course du championnat se déroule en Suisse sur le circuit de Bremgarten, course sous la pluie qu'il gagne de main de maître devant Taruffi et Farina. Le 17 juin le rendez-est en Belgique à Spa, suite à une difficulté de changement de pneumatique arrière, JMF termine 9^{ème} d'une course gagnée par Farina suivi par Ascari et Villorosi. 1^{er} juillet Grand Prix de France à Reims,

course gagnée suite à un changement de véhicule avec Fagioli arrêté par Alfa pour que JMF puisse reprendre la course, son véhicule étant en panne de magnéto. Le règlement permettait à l'époque de changer de voiture au cours de la course pour permettre au pilote le mieux placé de défendre ses chances au championnat, Ascari et Gonzales complètent le podium. Le 13 juillet à Silverstone Gonzales autre pilote Argentin gagne sur Ferrari devant JMF. Le 29 juillet pour le grand prix d'Allemagne sur le Nurburgring, les Ferrari bénéficiant depuis le Grand Prix d'Angleterre d'un nouveau moteur se montrent supérieures aux Alfa et JMF termine derrière Ascari à une honorable deuxième place ce qui lui permet aussi de maintenir une avance confortable au championnat. Le 16 septembre grand prix(GP) d'Italie à Monza, les Ferrari sur leurs terres ne laissent aucune chance à Alfa et se placent aux 4 premières places avec Ascari, JMF ayant abandonné sur panne mécanique. Le 28 octobre le GP d'Espagne sur le circuit de Pedralbes désignera le Champion du monde 2 points séparent Fangio (27) et Ascari (25). Dès le départ Ascari prend la tête doublant son coéquipier Gonzales au premier virage. JMF suit en 2^{ème} position après avoir doublé Farina, course d'attente dans un premier temps JMF ne souhaite pas engager le duel dans le début de course, suivant Ascari, Fangio prend un petit morceau de caoutchouc en plein visage détaché des pneus de la Ferrari. L'équipe technique de la Scuderia a commis l'erreur de monter des roues de 16" pour la course et les pneus chauffent trop avec le poids de la voiture et la chaleur ambiante les Alfa sont montées en 18". Conscient des soucis de son adversaire, il suffit à Fangio de gérer sa course et de prier pour qu'aucun ennui mécanique ne le prive de la victoire et de son 1^{er} titre de Champion du monde, son vœu fut exaucé. Il termine devant son compatriote Gonzales, Farina et Ascari.

Le retour en Argentine fut un moment inoubliable, accueilli par une foule invraisemblable, digne du héros qu'il était devenu.

1952 : le retrait d'Alfa Roméo laisse notre champion sans volant, même s'il est évident que plusieurs écuries sont intéressées par JMF, son choix semble se porter sur Maserati, à son arrivée en Europe, il est invité par Raymond Mays ancien coureur devenu directeur chez BRM à venir essayer sa

voiture en Angleterre avec Gonzales non reconduit chez Ferrari. L'essai se montra concluant au niveau puissance et comportement de la voiture, mais tiendra t'elle la distance d'un GP ? Les 2 premières courses hors championnat, Albi et l'Ulster Trophy se soldèrent par deux abandons sur pannes mécaniques. Fangio, toujours en Angleterre, reçoit un télégramme pour courir à Monza 48 heures plus tard, ce dernier prend l'avion pour Paris pour une correspondance pour Milan, contre temps à Paris, les conditions météo ne permettent pas de vol sur l'Italie, la seule possibilité pour être présent au départ: la voiture, un appel téléphonique à son ami Louis Rosier ce dernier lui prête sur le champ une Renault. JMF arrive à Monza 2 heures avant la course, les autres pilotes l'exonèrent des 5 tours de qualification obligatoires pour participer à un grand prix. Départ en dernière ligne avec sa Maserati, au deuxième tour au virage de Serraglio un coup d'accélérateur généreux le fait partir en glisse et il touche le trottoir avec sa roue arrière droite, l'accident est inévitable, la voiture s'envole JMF cramponné au volant est éjecté vers l'avant suite au choc. Heurtant le sol il se rend compte qu'il a perdu ses chaussures dans l'accident atterri dans l'herbe et perd connaissance, JMF se réveille à l'hôpital avec les vertèbres cervicales brisées,



l'année **1952** est terminée pour la course et sa convalescence dure six mois. Ascari sans réelle concurrence sur Ferrari remporte le championnat.

1953: début de saison dominée par Ferrari et Ascari. Fangio et Gonzales ont signé chez Maserati, moins compétitives il faudra attendre le grand prix de France le 5 juillet à Reims pour retrouver des Maserati capables de rivaliser avec Ferrari,

Gonzales, avec un réservoir mi plein pour gagner du poids, prit le départ en tête devant Fangio, Ascari et Hawthorn, lors du ravitaillement du «Taureau de la Pampa (Gonzales)» Fangio prend la tête et accentue son avance, Hawthorn apparaît en fin de course dans les rétroviseurs de la Maserati et dans le dernier tour JMF alors en tête se fait surprendre par Hawthorn et dans le dernier virage par un freinage tardif lui ravit la victoire.

Le 18 juillet Ascari mena la course de bout en bout JMF ne put faire mieux que 2^{ème} devant Farina et Gonzales.

Le 23 août au grand prix de Berne victoire pour Ascari, qui par la même occasion remporte le championnat pour la 2^{ème} année consécutive.

Le 13 septembre retour sur le circuit de Monza, 14 mois après l'accident qui l'a immobilisé pendant la saison précédente. La course est un combat entre trois champion du monde, Ascari, Farina et Fangio chacun prenant la tête de la course à tour de rôle et se suivant dans un mouchoir de poche. La victoire se joue dans le dernier tour où Ascari contraint de freiner fortement sur un concurrent attardé part en tête à queue, laissant la victoire à JMF devant Farina. Sa première victoire depuis 1951 de bon augure pour la saison prochaine, Ferrari déclarant forfait pour le grand prix d'Espagne, celui-ci est annulé et ainsi se termine la saison 1953.

Ascari, Fangio, Farina



1954: Mercedes annonce son retour en championnat de F1, la voiture ne pouvant être prête qu'à compter du grand prix de France, Alfred Neubauer le directeur de course accepte que JMF débute la saison sur Maserati afin de ne pas hypothéquer sur ses chances au championnat. 9

courses sont au calendrier de l'année, 1^{er} rendez-vous le 17 janvier pour le GP d'Argentine à Buenos Aires, course sous la pluie remportée confortablement par JMF devant Farina suivi de Gonzales.

Le 20 juin le rendez-vous est à Spa victoire sans souci pour Fangio et Maserati dont c'était la dernière course avec notre champion.

La Mercedes W196 tant attendue était prête pour le grand prix de France. Dès les premiers tours de roues JMF comprit qu'il était au volant d'un véhicule exceptionnel, et ce 4 juillet ce fut un festival Mercedes à Reims ou les « flèches d'argent » remportent les deux premières places avec JMF suivi par Kling et Robert Manzon (pilote français doyen des pilotes F1 aujourd'hui âgé de 97 ans ayant beaucoup couru pour Gordini et vivant dans le sud de la France).

Le 17 juillet à Silverstone JMF avec des ennuis de boîte de vitesses ne peut faire mieux que 4^{ème}, Gonzales sur Ferrari gagne devant Hawthorn et Marimon.

Le 1^{er} aout rendez-vous en Allemagne sur le circuit du Nurburgring, les essais sont cruellement marqués pour nos pilotes argentins Fangio et Gonzales par le décès de Marimon sorti de piste dans le virage d'Adenau, ce jeune pilote Argentin était le protégé de JMF et fut le premier pilote à se tuer au volant d'une F1. La course fut remportée par JMF suivi par Hawthorn et Trintignant.

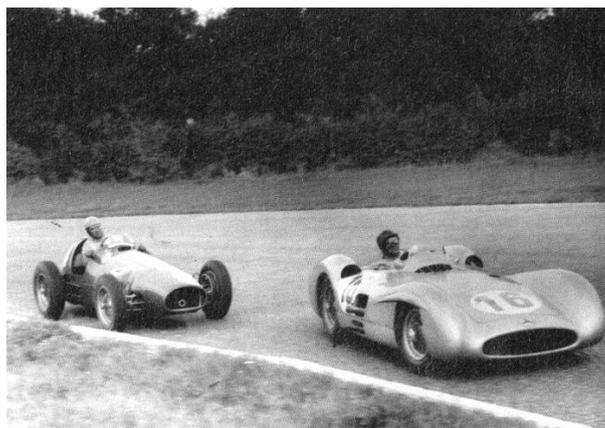
Le 22 aout grand prix de Suisse JMF remporte une course dominée de bout en bout et assure son 2^{ème} titre de Champion du monde, Gonzales et Hermann complètent le podium.

Le 5 septembre rendez-vous fixé à Monza, un jeune pilote anglais Stirling Moss sur Maserati est à la manœuvre en tête du grand prix, sans un problème technique avec son réservoir d'huile JMF n'aurait pu gagner devant Hawthorn et Gonzales tous deux sur Ferrari.

Le 24 octobre dernier grand prix en Espagne sur le circuit de Pedralbes JMF termine 3^{ème} derrière Hawthorn sur Ferrari et Musso sur Maserati.

La saison **1954** se termine par une suprématie des « flèches d'argent » centre de gravité plus bas que

la concurrence, fiabilité des 8 cylindres, techniques plus modernes.



Asacari suit Fangio au GP d'Italie 54

1955 : le 16 janvier rendez-vous à Buenos Aires la pluie de l'an passé laisse la place à la canicule le «pampero» terrible vent chaud de la pampa soufflait sur le circuit, JMF informé depuis plusieurs jours s'est préparé physiquement à cette chaleur, les pilotes européens souffrent et se relaient pendant la course pour rejoindre l'arrivée, Fangio remporte la victoire avec plus de 2 minutes sur le 2^{ème} Ferrari pilotée par Gonzales et Farina (49 ans) suivis de Trintignant et Maglioli.

Le 22 mai GP de Monaco, abandon de Fangio et Moss, incident de course, Ascari plonge dans les eaux du port avec sa Lancia, il s'en sort avec quelques contusions (malheureusement décède 4 jours plus tard lors d'essais privés à Monza). Première victoire d'un français en GP Maurice Trintignant (surnommé Pétoulet) remporte le GP de Monaco devant Castellotti et Behra.

Le 5 juin rendez-vous à Spa JMF en tête dès le 1^{er} tour ne fut jamais inquiété et franchi la ligne d'arrivée devant Moss et Farina.

Au GP de Hollande le 19 juin (soit une semaine après l'accident dramatique de Levegh au Mans) l'ambiance est lourde chez Mercedes, victoire sans difficulté de Fangio suivi par Moss et Musso sur Maserati.

Le grand prix d'Angleterre le 16 juillet vit la victoire de Moss suivi par Fangio et Kling. Nous nous retrouvons le 11 septembre à Monza sur un nouveau circuit long de 10 kms avec des virages relevés JMF gagne devant Taruffi et castellotti avec le 3^{ème} titre mondial à la clé.

Le retrait de Lancia qui proposa sa D50 à Ferrari et de Mercedes, changeait la distribution des cartes pour 1956



Fangio et Moss

1956: Gambia l'homme de confiance, le manager de JMF signa un contrat avec Enzo Ferrari pour l'année.

Le 22 janvier GP de Buenos Aires, suite à une panne d'essence Fangio est contraint de prendre la voiture de Musso pour reprendre la piste et rouler vers la victoire suivi par Behra et Hawthorn tous deux sur Maserati.

Le 13 mai à Monaco Moss emporte la victoire, JMF 2^{ème} grâce à une politique d'équipe lui permettant de repartir avec la voiture de Collins, la sienne en panne de suspension suivi de Behra, à ce moment de la saison Jean Behra est en tête du championnat.

Le 3 juin en Belgique victoire de Collins, suivi par Frère et Moss, Fangio abandonne sur rupture du pont arrière par manque d'huile.

Le 1^{er} juillet au grand prix de France fuite d'essence liée à un minuscule trou sur le circuit du manomètre d'essence, il termine 4^{ème} derrière Collins, Castellotti et Behra. Les soupçons de favoritisme de l'écurie Ferrari pour Collins perturbent JMF et ce dernier exige d'avoir un seul mécanicien dédié à sa voiture.

L'ordre rétabli le 14 juillet c'est une victoire pour JMF en Angleterre suivi par Collins et Behra.

Le grand prix d'Allemagne le 5 août se traduit par une victoire de Fangio devant Moss et Behra. Dernière épreuve de la saison le 2 septembre à Monza, le titre se joue entre Fangio et Moss, JMF est victime d'une rupture de bielette de direction, difficile à remplacer dans des temps rapides. Gambia demande lors du ravitaillement de Collins si

ce dernier était d'accord pour céder sa voiture à Fangio, ce dernier n'hésita pas une seconde et après 19 tours d'arrêt, JMF remonte place par place pour terminer second derrière Moss et emporter son 4^{ème} titre de champion du monde.

1957: l'ambiance délétère fin 1956 entre Fangio et Ferrari se termine par un divorce et Gambia signe un contrat avec Maserati.

Le 1^{er} rendez-vous est le 13 janvier en Argentine, l'écurie Maserati place ses 4 voitures aux 4 premières places avec Fangio, Behra, Menditéguy et Schell.

Le 19 mai au GP de Monaco victoire sans panache suite à une collision entre Collins et Hawthorn liée à une sortie de route de Moss. Brooks et Gregory complètent ce podium.

Le 7 juillet le GP de France se déroule à Rouen,



Malgré un départ difficile, JMF remporte la course en partie grâce à une négociation du virage « du nouveau monde » assez exceptionnelle, suivi par Lusso et Collins.

Le 20 juillet GP d'Angleterre à Aintree, JMF abandonne sur panne mécanique, victoire pour Moss sur Vanwall devant Musso et Hawthorn (1^{ère} victoire d'une voiture britannique).

Le 4 août GP d'Allemagne au Nurburgring, les Ferrari partent en tête et dès le 3^{ème} tour JMF passe en tête, à mi-course avec une avance de 28 secondes la Maserati doit ravitailler les Ferrari qui ont repris le commandement peuvent faire la course sans ravitaillement et JMF a perdu 56 secondes, Gambia demande à Fangio de rouler tranquillement pendant 2 tours pour faire croire à l'écurie Ferrari qu'il avait un souci technique, à ce moment les Ferrari de Collins et Hawthorn ont 38 secondes d'avance, ne pensant pas à une

supercherie de l'écurie Maserati, le stand Ferrari demande à ses pilotes de ralentir. Le circuit mesurant plus de 22 kms, une fois le signal des stands donné, il faut attendre 10mn pour modifier l'ordre. Le stand Maserati donne la consigne à JMF de reprendre sa course à pleine puissance, s'enchaînent les records du tour, dans l'avant dernier tour Fangio fonce sur Hawthorn et Collins et les double en plein virage, s'envolant vers la victoire. Ce fut sa dernière victoire en F1 et il remporta ici son 5ème titre de champion du monde. Les deux derniers grands prix Pescara et Monza en Italie furent remportés par Moss sur Vanwall suivi par Fangio dans les deux cas.

1958 : Fangio agé de 47 ans décide de ne pas défendre son titre et de se retirer progressivement. Il court le GP d'Argentine, termine 4^{ème}.

Le 26 février présent à Cuba pour le GP, JMF se fait enlever par un groupe extrémiste « castriste » appelé « mouvement du 26 juillet », ce dernier ne souhaite pas s'attaquer à sa personne directement mais veut le garder 24 heures pour que le monde entier connaisse leur combat et que JMF ne puisse participer à la course, sa libération fut effective dès la fin du Grand prix.

Le GP de France le 6 juillet fut sa dernière course de championnat, retardé par des soucis d'embrayage JMF doit se contenter de la 4^{ème} place, Hawthorn le vainqueur du jour refuse de lui infliger un tour de retard et reste derrière lui dans la dernière ligne droite.

JMF quitte la course automobile fort de 27 victoires en GP en 51 participations, il reste présent dans le monde automobile jusqu'à son décès le 17 juillet 1995 à Buenos Aires, l'Argentine déclare 3 jours de deuil national

Pendant les années de championnat du monde, je n'ai pas parlé des 24h du Mans avec 4 participations, les 12 heures de Sebring 2 participations, les Mille Mille, la Targa Florio les GP hors championnat et de nombreuses courses locales en Amérique du sud auxquelles Fangio a participé.

Fangio est enterré dans le caveau familial de Balcarce, si vous passez par-là, rendez lui une petite visite... Après cet homme hors du commun, talentueux, humain, simple et pilote hors norme, il

faudra attendre 2002 pour qu'un certain Michael Schumacher soit le nouveau quintuple champion du monde soit 45 ans.



Fangio et sa W196 à Buenos Aires

Jean Claude Bréard



Internet

Je voudrais à nouveau vous rappeler que des informations précieuses figurent sur notre site internet

Je constate que nombre d'entre vous n'en profitent pas ! C'est dommage ...

Lorsque vous souhaitez joindre un adhérent vous pouvez trouver ses coordonnées de la façon suivante :

Cliquer dans la rubrique : « L'association », puis sur « adhérents ». Il vous est alors proposé de télécharger la liste des adhérents, mais préalablement vous devrez rentrer un identifiant qui est : TAR et un mot de passe qui est : tar2009187. Attention de bien respecter les minuscules et majuscules.

Vous obtiendrez ainsi la liste des adhérents avec leurs coordonnées.

Autre rubrique précieuse : La rubrique « bonnes adresses » sur laquelle vous trouverez les coordonnées des fournisseurs avec qui nous avons un accord vous permettant de bénéficier de réductions. (Achat de batterie, contrôle technique etc.)

Enfin, lorsque vous voulez communiquer avec l'ensemble des TARés vous avez un Forum dédié à cela.

Je vous rappelle que lorsque vous adressez un mail sur la boîte du TAR je suis le seul à y accéder...

Jacques Benbassat



Calendrier

Rassemblements :

- Dimanche 3 aout
- Dimanche 7 septembre
- Dimanche 5 Octobre
- Dimanche 2 Novembre
- Dimanche 7 décembre

- Du 12 au 14 septembre
2ème Rebloch'run en Haute Savoie

- le 11 et 12 octobre
Voyage en Car en Bourgogne (à confirmer)

Assemblée Générale et sa soirée : 29 Novembre

Ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

Jacques Benbassat,
Jean Claude Bréard,
Philippe Herveic,
Jean Pierre Kerling,
Stéphane Moussy,
Alain Polack,
Martial Thely.

Maquette :

Samira Bahbouhi