

# ÉCURIE AZUR

A. S. B.

SIÉGE SOCIAL : LA BASCULE, 691, CHAUSSÉE DE WATERLOO, BRUXELLES 18

TÉL.: 43.21.36

BRUXELLES, LE

AZURAMA

#### AZURAMA

DIRECTEUR EDITEUR RESPONSABLE J.SIMONS

SECRETAIRE P.KIARIC

REDACTEUR EN CHEF M. HUMBERT

SECRETAIRE Ph.WUILKIN

PUBLIC -RELATIONS ET PUBLICITE P.CHAUSSE

TRESORIER R.LEROUX

DELEGUE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ECURIE AZUR

B.t'Eint de Roodenbeke A.Frère

SIEGE SOCIAL La Bascule , 691 , Chaussée de Waterloo BRUXELIES tel ( 02 ) 432136

Pour des raisons indépendantes de notre volonté, la couverture de notre journal vous fait faux bond. Ce contretemps nous déçoit certes autant que vous, et nous y avons dejà rémédié. Au moment où vous lirez ces lignes, une couverture trichrome avec photo aura dejà été adoptée. Ne pouvant plus reculer la date de parution, nous vous offrons ce journal comme tel..... nous vous le devions. Nous espérons dors et dejà que vous ferez bon accueil à notre numéro 2, qui sortira dans le courant du mois de septembre.

SOMMAIRE

Editorial

Le mot du president L'Azur de janvier à avril

Henry Vittel

Alfa - Romeo et la politique de course

Challenge Azur

Echappement libre

ou " nos potins "

etc .....

#### EDITORIAL

- Hier ... en 1955, quelques passionnés, des yeux pétillants d'automobiles se groupaient et donnaient naissance à l'écurie Azur, qui devint au cours du temps, pour chacun de nous, un jour sienne.
- L'année dernière, le cheval ailé fêtait son dixième anniversaire et nous voulions lui offrir la parole. C'était une entreprise ardue, qui tenait pour beaucoup d'une gageure. Certes à chaque contour d'une difficulté, nous en découvrions une autre.
- Aujourd'hui, je pense que la "chronique" de notre écurie a quitté le domaine de l'utopie.

Voici AZURAMA .....

Puisque notre journal est à présent une réalité, j'aimerais surtout que chacun se souvienne, qu'il est de son ressort de l'étouffer ou de le développer. D'autre part, si son comité directeur se voit attribuer une lourde responsabilité, il s'efforcera d'atteindre les buts qu'il s'est fixés.

Maintenant, je veux me taire et laisser parler le cheval ailé: dis-nous ton univers, raconte-nous encore et encore, pour que nos succès, nos joies brèves, nos rires, nos illusions soient dégagés du temps. Ce serait alors comme si tout recommençait.

J. Simons.

### LE MOT DU PRESIDENT.

Voici que notre écurie se met au diapason de plusieurs autres en éditant à son tour une revue. "Azurama" est issu de l'esprit d'un groupe de jeunes membres de l'Ecurie qui sont à la fois créateurs, auteurs et éditeurs; qu'ils en soient remercies. Tout d'abord parce que "AZURAMA" est le fruit uniquement de leur travail, que toute revue demande un labeur inoul et que pour ce faire il faut une bonne équipe soudée mais de plus décidée à persister dans son effort et c'est là à mon avis que la volonté doit régner en maîtresse.

Lors de la dernière assemblée générale, personnellement, j'avais banni ceux qui déploient une activité extraordinaire pendant quelques semaines et disparaissent ensuite avec les raisons les plus plausibles. Dernièrement le Conseil d'Administration de notre écurie, au sujet de la parution de cette revue, emit le voeu qu'il y ait continuité dans cette oeuvre et avait rappelé que la caisse de l'écurie n'interviendrait en aucun cas. Malgré cela, Jacques Simons et son groupe bien sympathique, mis devant leurs responsabilités ont dit "oui", nous la faisons la revue "Azur". Qu'ils en soient félicités bien chaleureusement. Ils ont droit à notre reconnaissance, car de nos jours l'information est primordiale et indispensable. Tous quinconque s'intéressant à notre écurie pourra dorénavant mieux la connaitre et vivre plus intensément ses exploits et défaites sportives.

Ces jeunes promoteurs sont bien dans la lignée de leurs aînés qui ont fait de l'écurie Azur celle qui peut se présenter partout la tête haute, car dans le Sport Automobile elle a fait tout son devoir.

Tant que j'assumerai la présidence, je m'efforcerai toujours de garder ce caractère très particulier où régne un dévouement extraordinaire, une merveilleuse entente et où se crée une véritable amitié.

Aussi, je terminerai en remerciant ceux qui conscients de leurs qualités d'Azuriens collaborent à conserver ce splendide esprit générateurs de succès.

> Charles de Fierlant Président.

1965 fut une mauvaise, très mauvaise année pour l'écurie Agur et, à peine les XII heures d'Ixelles terminées on pensait à 1966; au propre comme au figuré puisque entre Noël et Nouvel-An trois hommes dans une Mini partirent prendre les notes des "Routes blanches", ce qui leur valut de rester bloqués plus d'une heure aux environs de Chevron, ouvrant ainsi le répertoire 1966 des "anecdotes-gags-aventures-et-hauts faits-de-l'écurie Azur-avant-pendant-et-après-les-épreuves-de-tout-genre".

Janvier, ce fut avant tout l'Assemblée générale et la récompense de ceux qui, en 1965, furent souvent nos seuls représentants
dans pas mal d'épreuves: Pierre Chausse, l'homme de tous les coups,
Yves Deprez, l'homme de la monoplace mais aussi coéquipier averti (!?)
et Yvan Derivière, l'homme des côtes ou "fais risette malgré tes
120 000 kilomètres".

Arrive février et les Routes blanches ou plutôt les Boucles de Spa puisque la neige se réservait pour une autre épreuve de l'Union mécanisée, montrant ainsi un indiscutable sens du paradoxe et de l' humour.

Au départ de cette promière épreuve de l'année, 7 équipages Azur, c'est un nombre satisfaisant d'autant plus qu'il y a parmi eux un "revenant", Pascal Demol, et une belle brochette de débutants: Desmet, Klaric, Leloux, Van Loo, Tibermont et de Rijkman.

A l'arrivée, une grande satisfaction: le classement de Pêtre-Baki (ler de catégorie et llième au général) qui réussirent à amener l'MGB de série devant pas mal de voitures spécialement préparées et notamment, dans la même catégorie, la Porsche de Thenaers. Satisfaction donc, mais également une pointe de déception car les trous ont gêné Chausse-Wuilkin tandis que les chevaux manquaient à Demol-de Fierlant (peut-être un peu la préparation également?); de plus, les autres ne terminent pas, Van Loo étant victime de sa fougue, Leloux de la fragilité de son moteur et Desmet de son inexpérience et de celle de son coéquipier. Il faut féliciter cependant l'équipage Pussy (Toison d'Or)- de Rijckman qui, pour leur première expérience, terminent très honorablement.

Trois semaines plus tard, à Dinant, l'assistance Azur est à nouveau en place, plus nombreuse et mieux équipée que jamais (il ne manque plus que l'organisation et ce sera parfait !). L'optimisme règne: 6 voitures au depart, dont Baki-Pêtre (sur Lotus cette fois) et Chausse-Wuilkin qui devraient être nos meilleurs atouts.

Les dernières voitures n'avaient pas encore quitté Dinant qu'un délégué de l'écurie Azur est demandé au téléphone à l'hotel Henrotaux: c'est Baki, en panne à Houyet; pour lui c'est fini... par la faute d'un fil... Mais ce coup du sort n'est que le début de nos malheurs . car à la fin de la première boucle De Bruyne-Derivière se mettent sur le toit et rentrent à Dinant avec une voiture fort malade tandis que Desmet-Clerfayt entament leur seconde boucle alors qu'il sont déjà hors course... pour avance! Leloux, pour sa part, voit s'envoler successivement ses 21ème, 31ème et lère vitesses et en même temps tous ses espoirs. Quant à Demol-de Fierlant, ils ont des ennuis de génératrice et ils perdent quelques minutes pour changer de batterie au début de la troisième boucle, mais c'est inutile, après 100 km ils n'ent plus de phares, ils continuent cependant... à la lampe de poche; mais à l'aube c'est l'allumage lui même qui n'en veut plus et ils doivent abandonner à dix km de Dinant.

Le soul qui se joue souverainement des embûches de la route, c'est Pierre Chausse, avec une régularité étonnante il vole de contrôle en contrôle et à chaque passage à Dinant Philippe Wuilkin est un peu plus rayonnant de même d'ailleurs que Roland Princen qui entrevoit déjà le tout beau résultat malgré un pont trop long qui est assez gênent à Houyet. Effectivement, lors du décompte final, ils sont 6ièmes au général et 2ièmes de catégorie derrière Lambrecht: le mauvais souvenir des Boucles de Spa est effacé et.P.Chausse reprend sa place de leader au challenge Azur.

Ajoutons que l'ambiance "Azur" ne fit jamais défaut et même au petit matin le groupe le plus nombreux était bien le nêtre, à moins que ce ne soit celui de Pays noir, prosqu'aussi bruyant.

Mars c'était surtout l'ouverture de la saison de vitesse avec le "grand national", mais avant cela il y eu Fléron et Laroche, sans que nos membres se sentent particulièrement inspirés par ces deux éprouvent: l'Anglia de Dorivière et la Cortina de De Bruyne vont moins vite que l'année dernière et, s'ils réalisent des temps plus qu'honorables, ils sont insuffisant pour rivaliser avec les meilleurs. Quant à J.P. Higuet, un "jeune aux dents longues", il a fait ses premières armes à Laroche au volant d'une Cooper.

Zolder: six voitures étaient inscrites et à la fin des entrainements l'optimisme règnait dans le clan Azur, Baki -après un démontage de moteur effectué en un temps record dans la nuit de vendrodi à samedi- avait réalisé le meilleur temps des Lotus et une victoire de catégorie semblait à sa portée, P. Chausse et Cl. Collignon s'étaient entrainés ensembles et semblaient pouvoir lutter contre Scheeren et sa rapide TT, P. Pêtre faisait peur à tout le monde par sa virtuesité, J. Leloux avait realisé des temps valables pour sa première sortie à Zolder et, enfin, H. de Fierlant aurait sa voiture pour le lendemain.

Le dimanche, il ne fallut pas attendre le début des courses pour que la poisse s'abatte sur nos pilotes: au potit matin, après un changement d'arbre à cammes, P. Chausse se retrouvait sans pression d'huile et le temps manquait pour en chercher la cause; Leloux pour sa part, creva un piston en arrivant à Zolder. Pondant la course ce ne fut guère mieux: H. de Fierlant, très rapide, abandonne après 20 tours (pression d'huile) alors qu'il était en tête de catégorie; P. Pêtre, alors 6ième de sa course, voit son axe de pignon de distribution se gripper; dans la dernière course Baki ne parvint jamais à réaliser ses temps d'entainement car après deux tours sa pression baissait déjà dans les virages et il dut laisser partir Alain Dex, le plus dangereux de ses concurrents, au 15ième tour il dut même s'arrêter, laissant ainsi passer Farenzena et devant se contenter de la troisième place.

Le seul qui put réaliser ses objectifs fut Claude Collignon; dans la troisième course il se classa 4ième après une très belle course se qualifiant ainsi pour la course suivante. Parti de la dernière ligne il rementa la meitié des concurrents et fut très vite rassuré quant à sa première place puisque le pare-brise de la NSU de Scheeren volait en éclats dès le second tour. Claude nous fit alors une magnifique démonstration de vitesse et de régularité en tournant pendant 10 tours en 2' 13" jusqu'à ce que la pluie ne recommence à tember avec violence.

Le soir, à la distribution des prix, l'Azur était là et Claude Collignon fut applaudi comme il se devait: il a biencommencé la saison, esperons que celà continu ra ainsi!

Le début du mois d'avril fut marqué par lestragiques XII houres de Huy, Piorre Chausse qui participait à cette épreuve abandonna dès qu'il apprit les circonstances de l'accident d'Henri Vittel qu'il connaissait personnellement très bien.

Aucun membre ne prit malheurousement part aux "XII heures du Hainaut, une epreuve très bien organisée que nous espérons voir reconduite en 1967.

La troisième course de côte de la saison -Herbeumont- vit une participation Azur un peu plus importante que les premières (six voitures). Là, peur la première fois, la Cooper de Leloux tint le coup jusqu'à la ligne d'arrivée, à notre plus grande joie à tous car son temps était assez exceptionnel: 3ième de catégorie à 1" 7/10 de la terrible 1000 TT de Scheeren, même temps que T. Mercks et 27ième au général .. avec une Cooper 1000! Cl. Collignon et Y. Derivière nous apportent de plus deux 4ièmes places de catégorie avec des temps plus quelconques tandis que Harld, Cath et Higuet sont noyés dans des catégories très fournies.

Le week-end suivant voyait se chevaucher deux épreuves, un circuit et un rallye; au total six voitures de l'écurie étaient engagées, trois à Zolder, trois à Thuin.

Domol-Wuilkin partent gonflés à bloc et, avec leur TI normale, ils réalisèrent le troisième temps de la catégorie dans toutes les étapes spéciales derrière la Lotus de Stapelaure et la TI Super de Manguin; mal-

houroussant ile pordirent cotto place de quetoso par la faute d'un gundarma trop pointilloux. dame on cet à Thuin pour qualque chose! Desaut-Clorer pointilloux. dame on cet à Thuin pour qualque chose! Desaut-Clorer pointillour a fraire à forte partie et, très honorablement of the contraire de la contégeri et 27 filme au genéral. Paul Desaut est ainsi campolé de nem débuires des Routes blanches et des Ardennes et il est un apoir sérieux pour l'avanir, Quant à Harald-Klaric, un paquet de pénulisations et une légère sortie de route abstitiont lour morel et ile abandonnéront à pou prés à la mi-course.

Bilan d'ensemble assez ben pour le rallye de Thuin mais bilan surtout favorable à Ph. Mulkin qui s'installe bien en tôte du challenge Asur, ce que mome André Courteis n'était jamais parvenu à faire.

A Zoldor Julos Loloux allait démontrer que sen résultat d'Horbouwent n'erait pas du un hasset il fait doux courses magnifiques et se clames ler de oatégorie. Quant à nos deux "glassistes" ils e sapprétaient à se livrer un duel fratricide mais P. Chauses "mata" une vitesse et le motour passe ses tours, o'etnit l'abanden. Cl. Collignen réalisa nottement le meilleur temps de la entégorie, mettant une confortable mallette à la MSU de Schorerm. Labharucussement, à la course suivante le joint de culmans de la 1304 rendait l'fame tantés que la ff truminait dans un temps largement supérious à colni de la course précédente ce qui, par un systeme de classement quelque peu absorrant, classe la MSU savant al glass.

Lo domnior wook-and d'avril voyait la pramièra sertie de intornational de Picardio. Co rally vit une dominational de Picardio. Co rally vit une domination totalo de pilotes bolgon: il y avait cinq voitures bolgon au départ et cinq à l'arrivée. Les deux meshres de l'Asur présents firent très bollo figure | coté des plus grands pilotes bolgon et français qui participaint à cotte éprouve. De plus, l'Asur était la soule deurie bolgo à avoir une assistance officiolles elle revitailla tent au long de l'éprarde sos propres pilotes mais aussi l'équipage Fatic-Dourrois et vite bien à point à Julian Venneuve qui se trouvait sans essence avant l'éprouve du circuit de Clastros.

Agrèo Lo forfait do Bais, Ph. Walkin prit Li départ avec soment général des bourdeurs l'un Blé à la Blàme plane du classement général des bourdeurs de serie, il faut copondant signaler de termination parceboire coasé et un démarque norse de serie, que l'autre de partie de la fisse plane que l'autre parceboire coasé et un démarque norse de fisse plane qui l'autre tère la lour, Quant à P. Chausse, épaulé par Anits de la Toison d'Or, il realiss un veritable e.ploit en terminant second du classement général groupes II et v, derrière la OTA de Semard Constan et devent la Coriana Loise de Farjon, et colà malgré qu'il fallut proceder à un, putité reparatio à Soisses (silontble de botte) et malgré qu'il fallut proceder à un, putité reparatio à Soisses (silontble de botte) et malgré un proseine d'huile défaillante à Clastres, sens parler de l'eclatement de sen pare-brise.

Un petit garçon se promène dans la rue avec sa mère . Il parcourt du regard les magasins , cherchant visiblement quelque chose, puis tombe en arrêt ! Tirant sa mère par le bras, il l'entraine vers un magasin, semblable aux autres. Le visage du gosse s'éclaire; ses petits yeux pétillent de plaisir. Ia maman comprend, le prend par la main et entre...!

Quelques minutes plus tard, l'enfant ressort fièrement, portant serré contre lui un petit paquet rectangulaire ....une voiture miniature!

L'enfant devient grand, mais son amour inné pour l'automo bile reste ancré en lui.

Dès qu'il en a l'age, il entraine ses parents aux courses; il admire de près ou de loin, ces champions dont il lit les exploits dans la presse. Lorsque l'heure de ses 18 ans sonnera, il connaîtra une des plus belles joies de sa vie; conduire seul une automobile!

Au fil des kilomètres, il acquiert cette maîtrise qui manque aux débutants et puis un jour, il tentera sa chance dans ce grand cirque, qu'est la course !

Un jour, peut-être, deviendra-t'il un champion?

L'avenir seul peut le dire .Mais ce virus qui est immanent
à la plupart des jeunes de notre époque s'explique facilement;

L'automobile est pour beaucoup un moyen de s'affermir face
aux autres et à soi-même!Dure école du courage, du calme et de

l'intelligence, la course automobile est cruelle!Elle nous coute cher à tous.Nous le savons et l'acceptons avec tristesse!

Mais toujours, une nouvelle vague se redressera pour remplacer
les disparus et pour assurer la sérénité du sport automobile!

se sont révélés à nous.

Le sport automobile Belge a trouvé en la personne du commandante Dante Morrone un rénovateur des méthodes de promotion des pilo - tes dépourvus de mécaniques à la hauteur de leurs possibilités. En effet, en 1966, il est devenu presqu'impossible à toute personne, de pratiquer de l'amateurisme, tout en obtenant des résultats valables. Entendons par résultats valables, les résultats qui permettent aux pilotes de postuler un engagement dans des épreuves internationales au volant de mécaniques d'usine. Ces résultats sont donc en l'occurence des "temps " sur des pistes et surtout des temps " résultèrs "

et surtout des temps " réguliers " .

Après quelques mois d'application de sa méthode, le commandante
Morrone réussit par sa politique saine ( au début critiquée par
combien ) à montrer aux organisateurs et aux teams, quels sont
en Belgique les pilotes qui pourront, s'ils sont aidés, rendre
des services à des marques et assurer la relève de nos " Gros
Bras " .Le geste du commandante, en organisant à Zolder une
journée de tests, est la réalisation concrète de cette politique.
Les bons observateurs parmi nous connaissent une partie des
pilotes de qualité en puissance, qui luttent depuis toujours
avec leurs petits moyens et leur grande volonté, mais ces tests
ayant touchés tout le pays, il faut admettre que certains noms

Il ne faut cependant pas se faire d'illusions quant à la participation de tous les élus de ces tests sur une GTA, à des épreuves importantes. En effet, imaginons un instant le coût d'une course sur cette voiture qui développe quelques 160 CV! Pour courir avec rentabilité, il faut être fort bien entrainé. Malgré ces difficultés certains ont dejà pu se produire. Je pense à Demoulin, De Keyn, Jacquemin...et j'en ommet.

Les tests, quant à eux, ont permis à nos membres Collignon, Demol, BAKI, de montrer aux autres écuries que 1'AZUR disposait d'éléments capables. D'autres écuries ont pu avoir la même satisfaction que nous, et c'est peut être par ces lignes que nous pouvons remercier le Commandante Morrone pour son geste très sportif, en demandant aux autres importateurs de suivre un peu, dans la mesure de leurs moyens, l'effort entamé par un seul homme. Les écuries ne demandent pas une GTA ( ? ) ,elles sont conscientes de ce qu'est cette voiture ....: une vraie voiture de course dont il ne faut plus vanter les qualités, nécessitant un mariage intense avec son pilote. Ce que les écuries demandent, c'est que le geste du Commandante ne tombe pas dans l'oubli et ne crée pas l'amertume dans les coeurs de ceux qui, par la force des . évènements, ne pourront être appelés, même s'il se sentent très capables ; c'est que les autres personnes disposant de voitures (Ford, Clas, MSU, DAW, Renault....) s'accordent à compléter la tache commencée par un seul homme qui, pour ouvrir les yeux à l'opinion sportive, a osé risquer ses GTA dans un but essentiellement sportif.

#### HENRY VITTEL.

La nuit du 2 au 3 avril 1960, l'ambiance exaltante des 12 Heures faisait trembler Huy et la campagne environnante.

Cette année-là, un jeune pilote inconnu, membre de l'écurie Barracuda, se cachant sous le pseudonyme de "Belette", prenait le départ.

Etudiant en médecine agé de 23 ans,il était beau garçon mais surtout, tellement sympathique et joyeum; Il possedait une Trimph TR 3 dont il était très fier,qu'il pilotait très vite et, pour sa première sortie en rallye,il s'attaquait aux difficiles 12 Heures de Huy. Helas, à la 2 ième boucle, la TR 3 sortait de la route victime de l'impétuosité de son maître. Henry n'était que légèrement blessé....

Quelques mois plus tard, le célèbre équipage VITTEL-PERRIER naissait au tour des Flandres. Henry, pour son second rallye remportait la victoire de sa catégorie et une très belle cinquième place au classement général.

Dès lors Triumph, Alfa-Romeo, Lancia et Cooper, pilotées par Vittel volèrent de victoires en victoires. Le pilote inconnu était devenu l'un des meilleurs rallyeman belges ; l'étudiant, un excellent médecin. Le jeune homme avait épousé une toute charmante femme et était l'heureux père de deux mignons petits diables.

I'énergie et la volonté de réussir avaient fait d'Henry un homme un vrai, qui avait une passion : le sport automobile. Il était toujours gai, aimable, le coeur sur la main. Souvent moqueur, mais si gentiment que, même s'il vous raillait, vous ne pouviez que sourire. Il respirait la joie de vivre, l'anti-conformisme ; il était toujours "relan". C'était un bon caractère mais surtout un " caractère " ,une " figure " de notre sport automobile et c'est pour cela que sa disparition fut cruellement ressentie, non seulement par ses amis, mais par tous ceux qui, lors de l'une ou l'autre compétition, l'approchèrent un tant soit peu.

Tous ceux qui sont " mordus " par notre noble sport, ont senti qu'ils perdaient, à la mort d'Henry, un ami, un frère d'armes mais aussi un peu d'eux même, d'où leur douleur.

Henry, nous ne verrons plus ton petit sourire moqueur, ton sir goguenard, nous n'entendrons plus tes plaisanteries : tu nous as quittés pour toujours, mais dans nos coeurs, tu sorac encore vivant.

P. Chausse.

#### NOTE DE L'AUTEUR

Je n'ai pas voulu, dans cette sorte c'iloge d'Henry Plasch, dit "VITTEL " parler des circonstances dramatiques de la mort d'Henry. Pourtant lorsque je me remémore l'échange de correspondance entre le docteur Fl. Plasch, père de Vittel, et Monsieur Garrot, président de la commission sportive du RMU-RACL, je ne peux m'empêcher de dire ceci;

que chaque pilote, au moment de signer un engagement d'une compétition organisée par ce club, se souvienne de l'incompréhension, de la grossièreté, de l'incompétence totale et de la suffisance cont fit prouve ce même Garrot, après les circonstances que nous ce maissons tous.

Jacques était un champion discret, en effet sa modestie était telle que le grand public connaissait peu ses nombreuses victoires. Cependant, à peine entré dans le Paul Swaelens Cooper Team, j'ai pu apprécier ce pilote, devenu très rapidement un ami.

Ses qualités me firent immédiatement une très forte impression. Helas de tragiques circonstances ont brutalement mis fin à cette amitié. Je l'ai assez connu pour découvrir ses grands trais de coureur, parmi lesquels il faut citer le courage et la persévérance, qui l'auraient conduit à un avenir brillant. Amateur dans le sens réel du mot, il débuta dans le sport automobile en ne recourant à aucune aide extérieure, mais confiant dans le talent de notre ami P. Swaelens, il gravit rapidement les echelons qui devaient l'amener à la consécration de son ideal.

Maintenant il ne reste plus que son souvenir vivace dans notre mémoire ; rappelons nous longtemps encore de celui qui passa de très brèves années parmi nous et dont l'activité sportive doit rester pour nous un exemple.

Hughes de Fierlant.

## LE COMPTE DU PEGASE

### A. Challengo AZUR-LAWSON (au 10 mai 1966)

- 1.Piorro CHAUSS: :Routos Blanchos(145,0); Ardonnos(263,0); Huy(25,0);
  Coupes de Bolgique(30,0); Picardio(310,5). Total: 773,5.
- 2.Philippo WUILKIN :Routes Blanches(145,0); Ardennes(263,0); Thuin(147,0);
  Picardie(216,3).Total : 771,3.
- 3. Hughes de FIERLANT: Vee Car Day(113,6); Gd. National(62,0); Magny Cours(158,0 G.P. Limbourg(140,0). Total: 473,6.
- 4."BAKI": Routes Blanches(192,5); Ardennes(25,0); Gd. National(134,0).
  Total: 351,5.
- 5. Pascal DLMOL :Routes Blanches(105,0); Ardennes(25,0); Thuin(147,0).
  Total : 277,0
- 6.Patrick PATRE :Routes Blanches(192,5); Ardennes(25,0); Gd.National(44,0).
  Total : 261,5
- 7. Claude COLLIGNON: Gd. National(90,0); Herboumont(41,6); Coupes de Belgique (67,2). Total: 198,8.
- 8.Jules LELOUX :Routes Blanches(25,0); Ardennes(25,0); La Roche(13,0)

  Herbeumont(67,6); Coupes de Belgique(65,6). Total: 196,2
- 9. Paul DESMIT :Routes Blanches(25,0); Ardonnes(25,0); Thuin(90,3).
  Total : 140,3.
- 10. Charles de FIERLANT : Routes Blanches (105,0); Ardennes (25,0). Total: 130,0.
- 11. Jean de RYCKMAN : Routes Blanches (83,2); Ardennes (22,5); 12 H. Est (16,2).

# Total : 121,9.

- 12. "CLERFAYT" : Ardonnes (25,0); Thuin (90,3). Total : 115,3.
- 13. Joan EGGERICX :S1. Liège(11,0);S1. Hainaut(72,6). Total : 83,6.
- 14. Jean LAITAT :S1. Liègo (57,2);S1. Hainaut (17,6). Total : 74,8.
- 15. Ivan DERIVIERS :Ardennes(25,0); La Roche(20,8); Herboumont(24,7).
  Total : 70,5.
- 16.Guy DE BRUYN: :Ardonnos(25,0); La Roche(27,3). Total : 52,3.
- 17. "HARALD" : Herboumont (27,3); Thuin (21,0). Total : 48,3.
- 18. Pierre KLARIC : Routes Blanches (25,0); Thuin (21,0). Total : 46,0.
- 19. Jean-Pierro HIGUET : La Roche (24,7); Sl. Hainaut (11,0). Total : 35,7.

20. Piotor CATH : Horboumont (13,0); Sl. Hainaut (18,7). Total : 31,7.

21. Joan DE RIDDER : Routes Blanches (25,0)

ot Willy VAN LOO : Routes Blanches (25,0). Total : 25,0.

23. Jacques BRISHE: :Ardonnes(28,6). Total: 22,5.

# B.Prix Baron do FIERLANT-DORMUR (Challenge des Jeunes).

1.Joan EGGERICK

83,6.

2.Jean-Pierro Higuet35,7.

3.Piotor Cath 31.7.

# C. Classoments particuliers.

RALLYLS		CIRCUITS	
1. Routes Blanches	4.Thuin	1.Voc Car Day	4.Magny Cours
2.Ardonnos	5.Picardio	2.Gd.National	5.G.P.Limbourg
3.12 H.do Huy	6.12 H.do 1'Est	3. Coupes do Bolg.	Canada Ca
L.Ph.WUILKIN	771,3	1.H.de FIJRLANT	000000000000000000000000000000000000000
2.P.Chausso	743,5		473,6
3.P.Domol	277,0	2.C.Collignon	157,2
4."Baki" ot		3."Baki" 4:J:Feleux	134,0 \$4;8
P.Potro	217,5	6.P.Chausso	
6.P.Dosmot	140,3	o.r.onausso	30,0
7.Ch.do Fiorlant	130,0	GOTES :Fléron, La Roche, Horboumont.	
8.J.do Ryckman	121,9	1.J.LELOUX	80,6
9."Clorfayt"	105,7	2.I.Dorivièro	45,5
10.J.Loloux	50.0	3.C.Collignon	41,6
11.P.Klaric	46,0	4.G.Do Bruyno ot	
12.G.Do Bruyno	. ,	"Harald"	27,3
J.Do Riddor		6.J-P.Higuot	24,7
I.Dorivièro ot		7.P.Cath	13,0
W. Van Loo	25,0	SLALOMS : Liègo, Hainaut.	
16.J.Brisméo	22,5	1.J. GGGERICX	83,6
17."Harald"	21,0	2.J.Laitat	74,8
		3.P.Cath	18,7
		4.J-P.Higuet	11,0

#### "LES HOM ES QUI VENAIENT DE LAOMBRE"

Dans la compétition automobilo,il y a des catégories d'hommes qui, malgré lour apport indisponsable, ont rarement droit aux foux de la rampe. Citons les directeurs de course, mais surtout les mécanicions et les co-équipiers (ou "navigateurs" pour ne pas confondre avec "co-pilotes"). Ces derniers n'ent généralement l'honneur des commentaires que lorsque quelque chose n'a pas "marché". Tout va bien, vive le pilote ça va mal, hare sur le mécanicien ou le co-équipier!

Et pourtant le travail de navigateur, pour ne s'en tenir qu'à celui-là est prenant et enthousiasmant, peut-être justement parce qu'en ne lui pardenne rien, et pour autant qu'il fasse un travail de vrai navigateur.

Je pense qu'il est bon de s'expliquer sur ces deux propositions pour qu'il n'y ait pas d'équivoque.

Si on ne pardonne rien au navigateur, c'est qu'il doit être le "conducteur" de l'équipage, et bien souvent il lui sert de radar; des notes dont en a perdu le fil ou lues mal à propos, peuvent devenir très vite le billet d'entrée du paradis! C'est pourquei, le navigateur doit être difficile avec lui-même et ne rien laisser passer.

Mais pour prétendre au titre de vrai navigatour, il no suffit pas de s'associr dans une voiture pour faire le poids et de se laisser conduire (d'ailleurs le poids c'est l'ennemi). Pour être "passager" en rallye, les soules conditions à remplir sont de ne pas avoir peur ou de ne pas la montrer, et de se taire; en un met, "sois belle et tais-toi". Ce n'est pas de cette catégorie-là qu'il convient de parler.

Avant d'aborder le rôle du co-équipier, j'aimerais faire une petite rectification de vocabulaire. Le terme "navigateur" laisse entendre cartes, sextant, boussole et autres accessoires de ce genre; à l'houre actuelle , les rallyes à parcours secrets se faisant de plus en plus rares, le navigateur ne se retrouve avec tout son attirail que pendant les premières reconnaissances. Pour les dernières reconnaissances et la course proprement dite, c'est plutôt de "co-équipier" qu'il faut parler. In effet, à ce moment, il doit faire un avec son pilete de manière à ce que la voiture soit conduite non par le pilete seul mais

par une EQUIPE. D'aillours les meilleures équipes de rallyes sont conditionnées par une étroite COLLABORATION entre le pilete et le co-équipier. Il n'y a pas de travail à sens unique possible.

Voici ce qu'il est bon de savoir sur le rôle du co-équipier pris séparément; car il y a aussi le rôle de l'équipage, et le comportement du pilote vis à vis du co-équipier.

Ce sujet est abordé de manière très générale, les détails étant le frinte de l'expérience de chacun; nous pourrions d'ailleurs revenir ultérieurement sur ces détails, qui, en fait, font qu'un co-équipier soit ben ou moins ben.

Il est bon de diviser le rallye en trois phases successives: la reconnaissance statique, la reconnaissance proprement dite et le rallye.

Par reconnaissance statique, il faut entendre l'étude du règlement, le découpage du parcours, son tracé sur carte et la vérification de sa carte persennelle avec l'efficielle. L'avantage de tracer soi-même la carte à partir du règlement est qu'en se familiarise avec la topographie de la région, qu'en repère les endroits douteux où un "ballon" est possible, enfin qu'en se rend plus ou moins compte de la difficulté du parcours et du type de routes empruntées.

La reconnaissance proprement dite devrait "idéalement" se diviser en quatre parties. D'abord reconnaissance de jour en lecture de carte en notant les bifurcations (et même si possible tous les virages); puis seconde reconnaissance de jour pour vérifier les notes; ensuite reconnaissance de nuit (grande importance pour les repères de nuit et de brouillard) et enfin tourner à volonté jusqu'à y en a marre. Ce qui est également faisable, c'est de reconnaitre la seconde fois directement de nuit.

Un grand principo:si on no pout faire qu'une ou deux reconnaissances, no jamais suivre une autre voiture. Simplement parce que le pilote a tendance à pousser avec pour conséquence que le co-équipier ne voit rien, ne pout rien vérifier et n'a pas de repères. Coci pout toutefois être évité par la reconnaissance OPTHALE: c'est la reconnaissance à trois: un pilote, un loctour de carte et le troisième prend les notes.

Que faut-il noter?Rendez-vous au prochain "contrôle".

(A suivre) Ph.Wuilkin

JP.Higuet parle serieusement d'ouvrir une agence Cooper!

Vous en voulez la preuve ? Eh bien, passez un jour derrière
la maison communale d'Uccle et vous serez édifié!Il a vraiment les dents longues Jean Pierre! Pensez à 18 ans,il

voulait le volant Shell, mais oui rien de moins! Un de nos
fruit, qui lorsqu'il murira pourrait être vert pour quelques
pilotes.

M.H.

+ + + + +

Contrairement à ses habitudes, un mécène a distribué géné - reusement les cartes pour le Grand Prix du Limbourg. Aux commissaires Azur, il a donné 1/4 de carte de parking et une 1/2 carte d'entrée. Les autres ont reçu 1/16 de carte de paddock. Bravo et vivent les confettis!

P.C.

La commission sportive cherche " une " secrétaire. Age max 25 ans, jolie, intelligente, expérience course automobile exigée, se présenter A. Frère ( président de la dite commission ) si trop sérieuse s'abstenir.

+ + + + +

NOTE Ceci n'est pas un canular, en effet notre président "jerrycan" passe tout son temps sur les routes Belges, Française et autres, tandis que son secrétaire Ph. Wuilkin est trop occupé à recopier ses notes de rallye pour penser à des tâches aussi bassement administratives que les challenges Lucas et autres !.....

M.H.

+ + + + +

Un renouveau Azur dans les slaloms, où les plus inattendus n'en sont pas moins les meilleurs! On espère vous voir poursuivre Monsieur Eggericks, et vous aussi Monsieur Laitat, même sur une rour!

J.S.

#### CAFE TAVERNE



" IA BASCUIE "

691, Chaussée de Waterloo BRUXELLES 18 Tel: 43.21.36.

+ + + + +

- Local de l'écurie Azur
- · Une ambiance rallye
- · Un cadre sympathique
- · Un patron très accueillant

Le rendez vous des " mordus "



RESERVE AUX ETS J.THIRY S.A.

0 0 0 0

AOTAO .

0 0 0