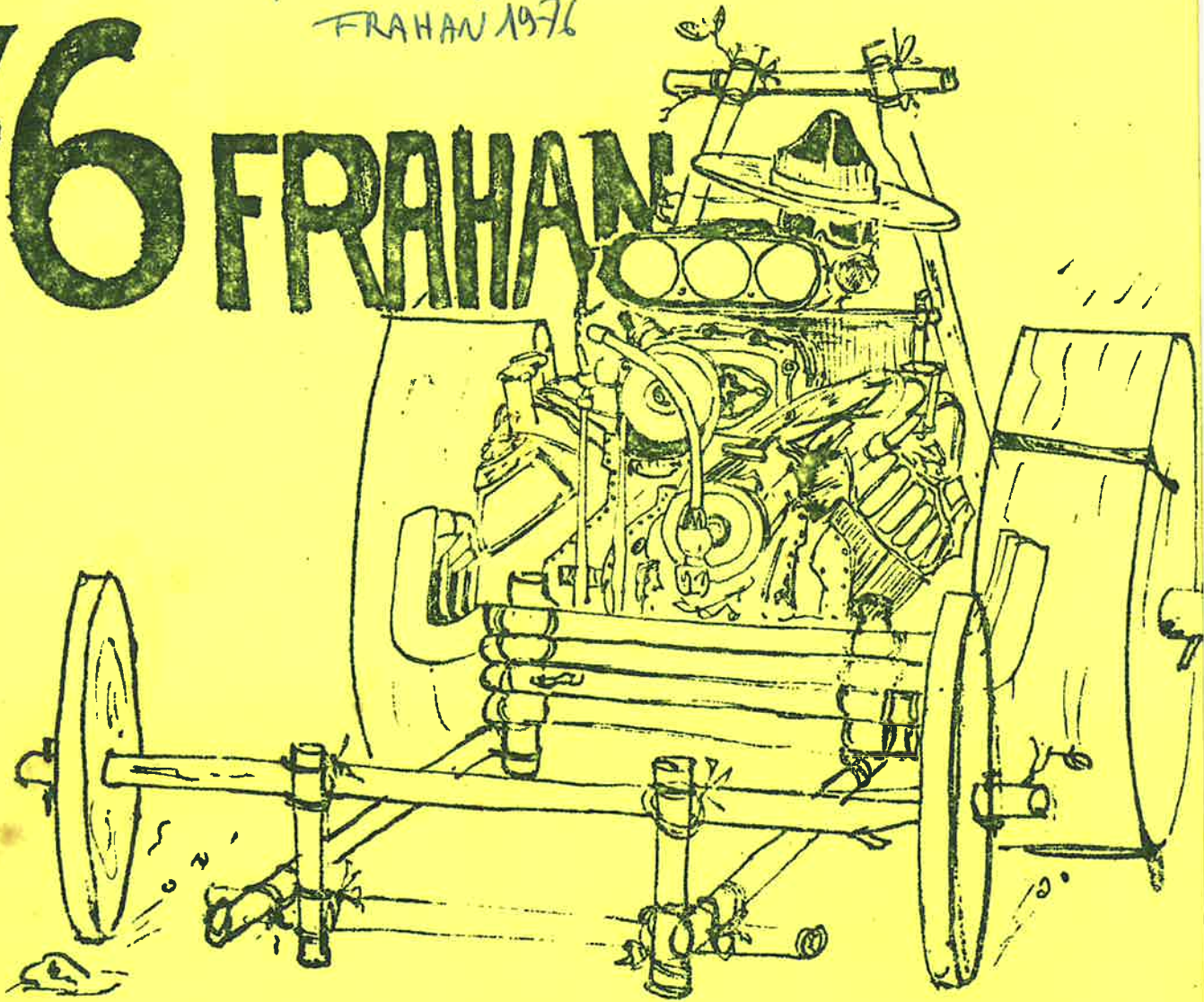


Huygens

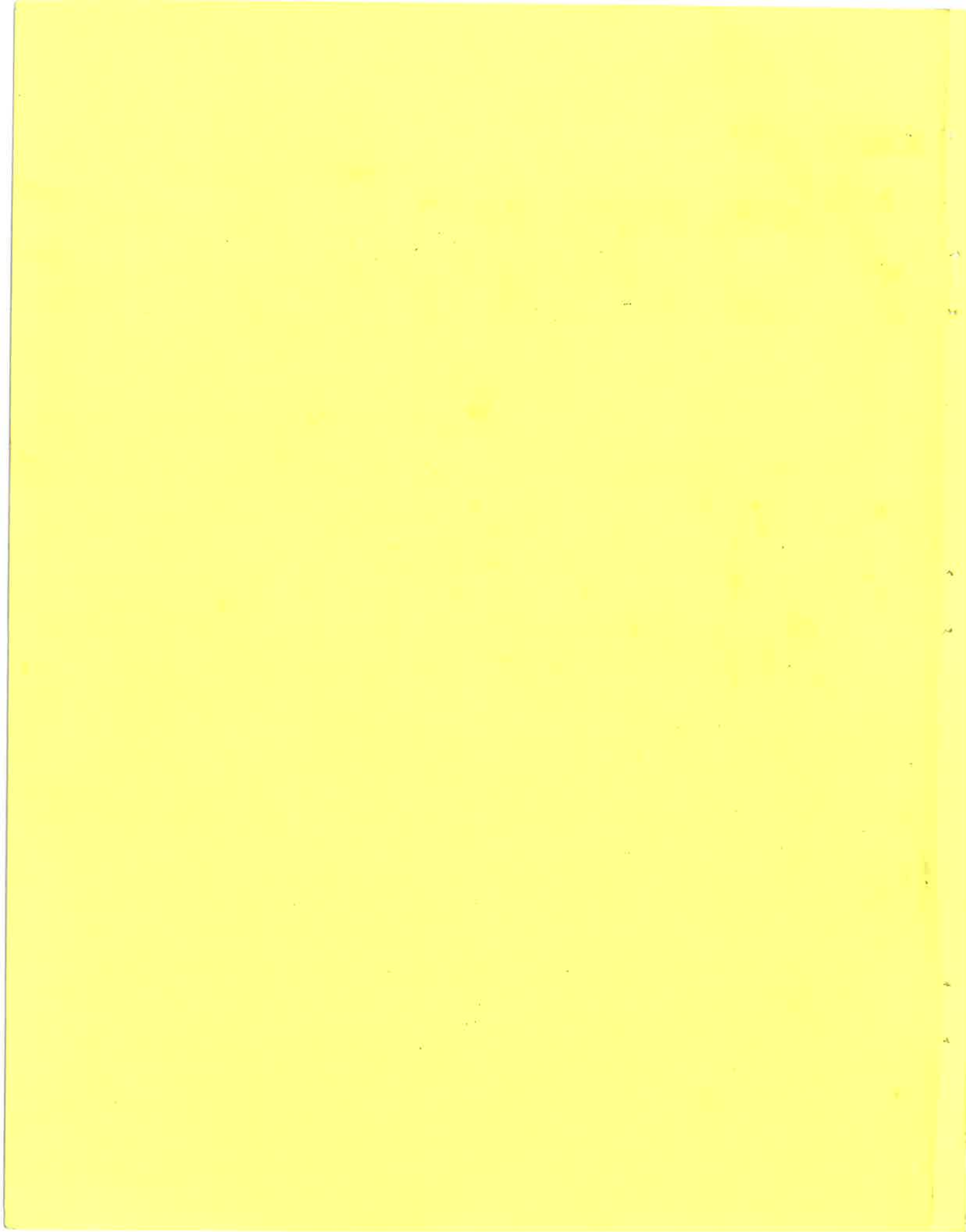
PoCoGo
Special Camp
FRAHAN 1976

ROLAND HUYGENS

76 FRAHAN



GRAND RALLYE
COMPAGNON



Chers parents; ,

Votre fils vient de recevoir son thème de camp. Je souhaite de tout coeur que vous le parcouriez avec lui. Vous pourrez vous rendre compte de l'important travail de préparation et votre fils sentira que vous vous intéressez à ce qu'il va vivre pendant ces 10 jours.

Merci.

INDICATIONS DE DERNIERE MINUTE:

- départ des grands (3,2,1) le mardi 29 à 13h.30
- départ des petits et moyens le jeudi 1 à 9h.30. (limiter les bagages)
- prévoir 2 vignettes de mutuelle
- prévoir le dîner du jeudi
- si vous avez déjà des légumes au jardin vous pouvez penser à nous.
- JOURNEE DES PARENTS le dimanche 11 à 11h.:célébration eucharistique.
- à 16h.:rassemblement final suivi du démontage des tentes(les papas sont invités à donner un peu d'aide!)
- ensuite seulement les garçons pourront quitter le camp
- bien à votre service,

Jean-Marie DENIS

Compagnon, mon frère,

Prêcher la paix, l'entente, la fraternité, la camaraderie ; se gargariser de mots : c'est facile et... si inefficace.

Tu refuses la facilité. Tu ne crois pas aux discours, tu exiges des actes. Tu as raison.

Mais attention ! Toi aussi, l'hypocrisie te guette. Et c'est une hypocrisie d'autant plus sournoise que tu te contentes de refuser ceci, d'exiger cela... sans agir.

Agis donc pour affirmer tes convictions, ou rentre dans ton trou sans juger tes semblables.

Agis, si tu es celui que tu prétends être ; montre que tu sais vivre pendant dix jours au moins avec des jeunes dont tu te feras des amis. Jusqu'à ce jour, ces jeunes étaient peut-être des étrangers pour toi. Cependant, ils fréquentaient le même mouvement que toi.

Si tu es convaincu que la joie, et surtout la joie chrétienne, réside dans l'ouverture à l'amitié, dans la fraternité et la camaraderie, dans le travail accompli pour les autres, prouve-le en vivant avec nous une aventure unique. Tes compagnons sont prêts à t'accueillir, à t'offrir une amitié sans feinte, à partager avec toi et les joies et les peines. Nous travaillerons tous ensemble. Notre joie et notre union des coeurs seront un témoignage vivant du Christ.

Veux-tu éprouver la sincérité de tes sentiments ? Veux-tu expérimenter vitalment ce que signifient la vraie camaraderie dans l'Esprit du Christ et un témoignage non pas verbal, mais vécu ? Alors prépare-toi à venir nous rejoindre pour vivre un camp formidable dans la fraternité, la camaraderie et le dévouement.

Jean-Marie,
aumônier compagnon.

ATTENTION:


Tu n'oubles pas :

-l'heure du départ :9h.30

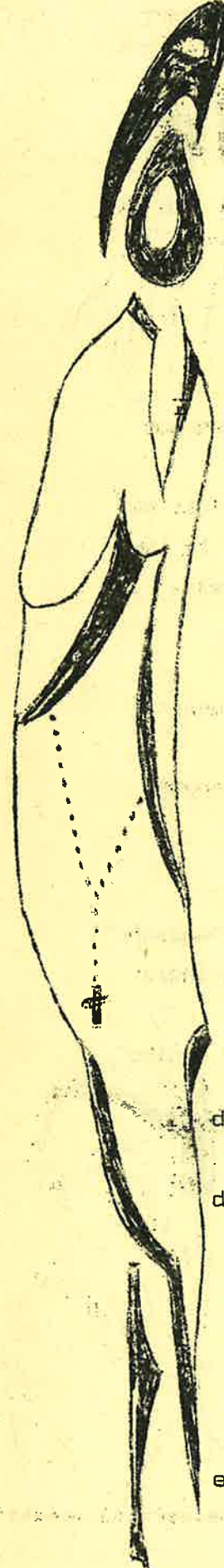
-le dîner du jeudi

-de compresser tes bagages

-2 vignettes de mutuelle

 *****-le chansonnier spirituel
reçu l'an dernier

-tout ce que tu as préparé pour
le camp!



RALLYE AUTOMOBILE

FRAHAN S/SEMOIS

1 9 7 6

BIBLIOGRAPHIE:

R8 GORDINI auto flash n°2

PORSCHE 911 auto flash n°5

JIM CLARK par Jim Clark

CHAMPIONNAT du monde 69

ENZO FERRARI mes joies terribles

CARROL SHELBY des cobras aux ford du mans

MON ROYAUME LA VITESSE alfred neubauer

AUTOS DE COURSE documentaires alpha

MICHEL VAILLANT éditions du lombard

les VAINQUEURS 72 michel hubin

LE BIMENSUEL RETRO

1°AUTO-JOURNAL

VICTOIRE AU MANS de bernard clavel (j'ai lu)

dactylographie:

chantal wanufel

dessins:

michel lauwaers

charles bullman

pierre renaux

alain marlier

christian eloy

michel rochefort

edi.responsable:

jean-marie denis

CE PO-CO-GO SPECIAL-CAMP 1976

est dédié à ceux qui comme moi

croient de tout leur coeur au mouvement

compagnon! Je pense spécialement au père

Lucien Timmermans et au père Marius Tallier.

Je pense à mes chers anciens!

Je pense surtout à Michel LAUWAERS et à

son équipe de chefs! Sans oublier Georges!

Puisse "notre premier compagnon" nous aider

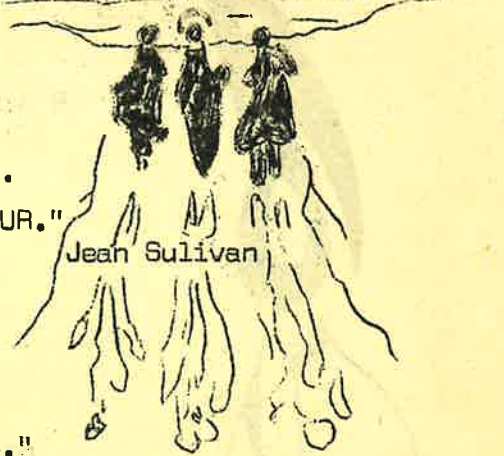
à réaliser un bon camp 76!

jean-marie

"les vacances sont l'essentiel de la vie,
plus importantes que la guerre,
plus graves que le travail.

Le travail n'aura qu'un temps comme la foi.
Les vacances dureront toujours comme l'AMOUR."

Jean Sullivan



"quand la jeunesse se refroidit,
c'est l'univers entier qui claque de dents."

Georges Bernanos

• "le plus grand bien que nous pouvons faire aux autres n'est pas
de leur communiquer notre richesse mais de leur révéler la leur"

Louis Lavelle

"moins l'occidental chante, plus il consomme"

Georges Moustaki

"on ne peut pas se soulever de terre en tirant sur les lacets
de ses chaussures"

Alan Watts

"avant de rire de ton voisin, essaie ton pied dans sa chaussure"
proverbe chinois

• "qui veut une mule sans défaut doit se résoudre à aller à pied"

Cervantès

"ferme les yeux afin que s'ouvre l'oeil intérieur"

Plotin

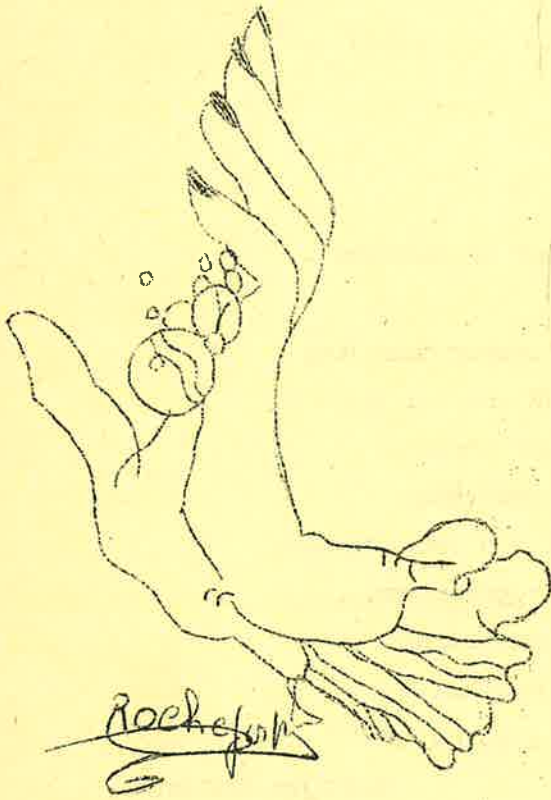
"On est ce que l'on aime"

Guy Menu

"qui ne sait rire est un esclave, même s'il gouverne"

Jean Sullivan





Apprends-nous, Seigneur,
à te choisir tous les jours,
à redire ton oui
en chacun de nos actes.
Donne-nous
de te suivre sans peur
et de t'aimer plus que tout.
Rends-nous frères,
toi qui nous as rassemblés
et fais-nous les témoins
devant tous
de ce que nous avons vu
et entendu,
de ce que nous croyons
et vivons,
pour que tout homme,
avec nous,
reconnaisse en toi
l'unique Seigneur.

AMEN

Je bénirai le Seigneur en tous temps,
sa louange sans cesse à mes lèvres.
Je veux me glorifier du Seigneur:
que les pauvres m'entendent et soient en fête.

Magnifiez avec moi le Seigneur,
exaltons tous ensemble son nom.
Quand je cherche le Seigneur, il me répond,
il me délivre de toutes mes peurs.

"je ne trouve pas de mots pour prier..."

-reste quand même en silence quelques instants devant Dieu!

-ferme les yeux. Au rythme de ton souffle, répète en un murmure
le nom de Jésus...

Demande-lui de t'apprendre à prier.

-Réfléchis...le fond de ton coeur, que tu ne voudrais livrer à personne,
confie-le à Dieu!

-Ne dis:"mon travail, c'est ma prière"que si tu le dis à Dieu.

"Je chante de joie
Car je suis au Seigneur.
Il m'a donné sa cithare,
Il m'a appris ses chants."

Odes de Salomon

" Qu'est-ce que Dieu
peut trouver à dire
à qui incline
de soi-même
par son propre poids,
à la gristesse
et se tourne
d'instinct
vers la nuit? "

Georges Bernanos

" O insensé
qui essaies de te porter!
O mendiant
qui viens mendier
à ta propre porte!
Dépose tes fardeaux
entre les mains
de celui qui peut tout porter.
Et jamais
ne jette un regard de regret en arrière."

R. TAGORE

" Le Seigneur est votre miroir.
Ouvrez les yeux-
regardez dans le miroir
et vous verrez comment est votre visage. "

Odes de Salomon

Seul le Pain
que nous aurons partagé
pourra nous rassasier.

Seule l'Eau
que nous aurons donnée à boire
pourra nous désaltérer.

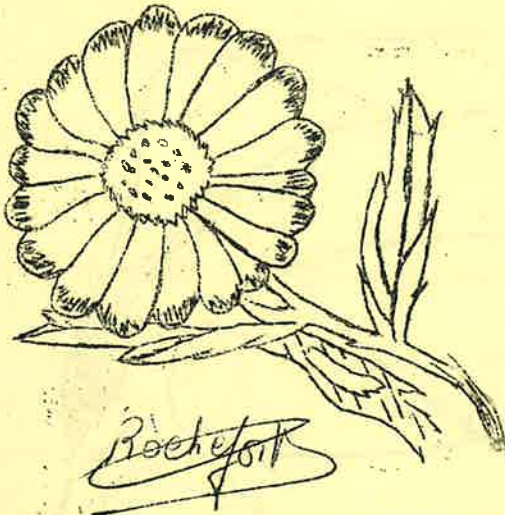
Seul l'Etranger
que nous aurons accueilli
pourra nous recevoir.

Seul le Pauvre
que nous aurons vêtu
pourra nous réchauffer.

Seul le Malade
que nous aurons soigné
pourra nous guérir.

Seul le prisonnier
que nous aurons visité
pourra nous libérer.

(Mat 25, 31-46)

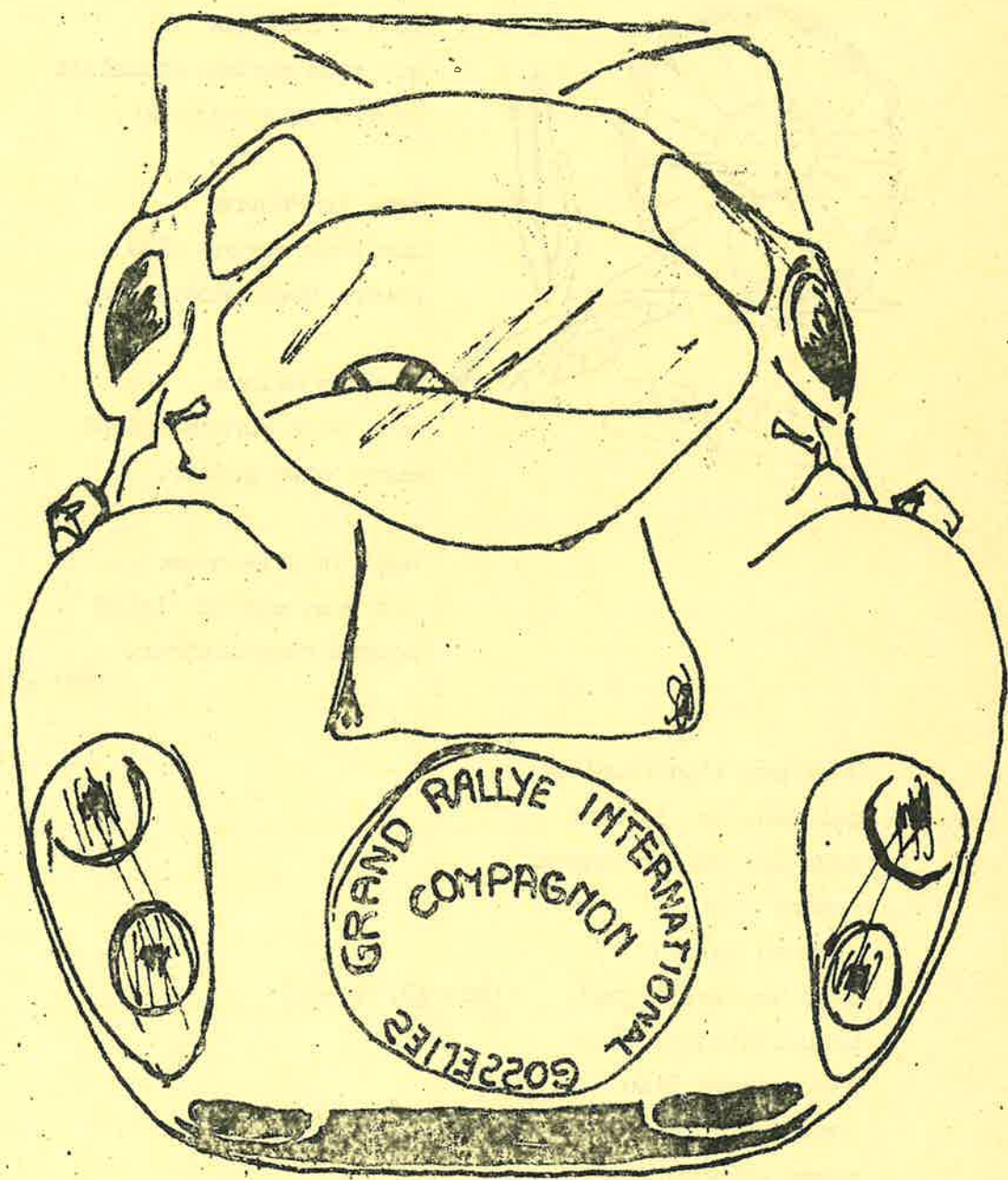


Quel est l'antiquaire
qui dans sa passion
pour les belles pierres
vendra tout
même sa maison

pour un seul bijou? (Mat 13; 44-46)

Lequel d'entre vous
psera aimer Dieu
comme un fou
comme un amoureux
jusqu'à risquer pour Lui
toute sa vie?

Alain Lerbret



P R I E R E D E L A R O U T E

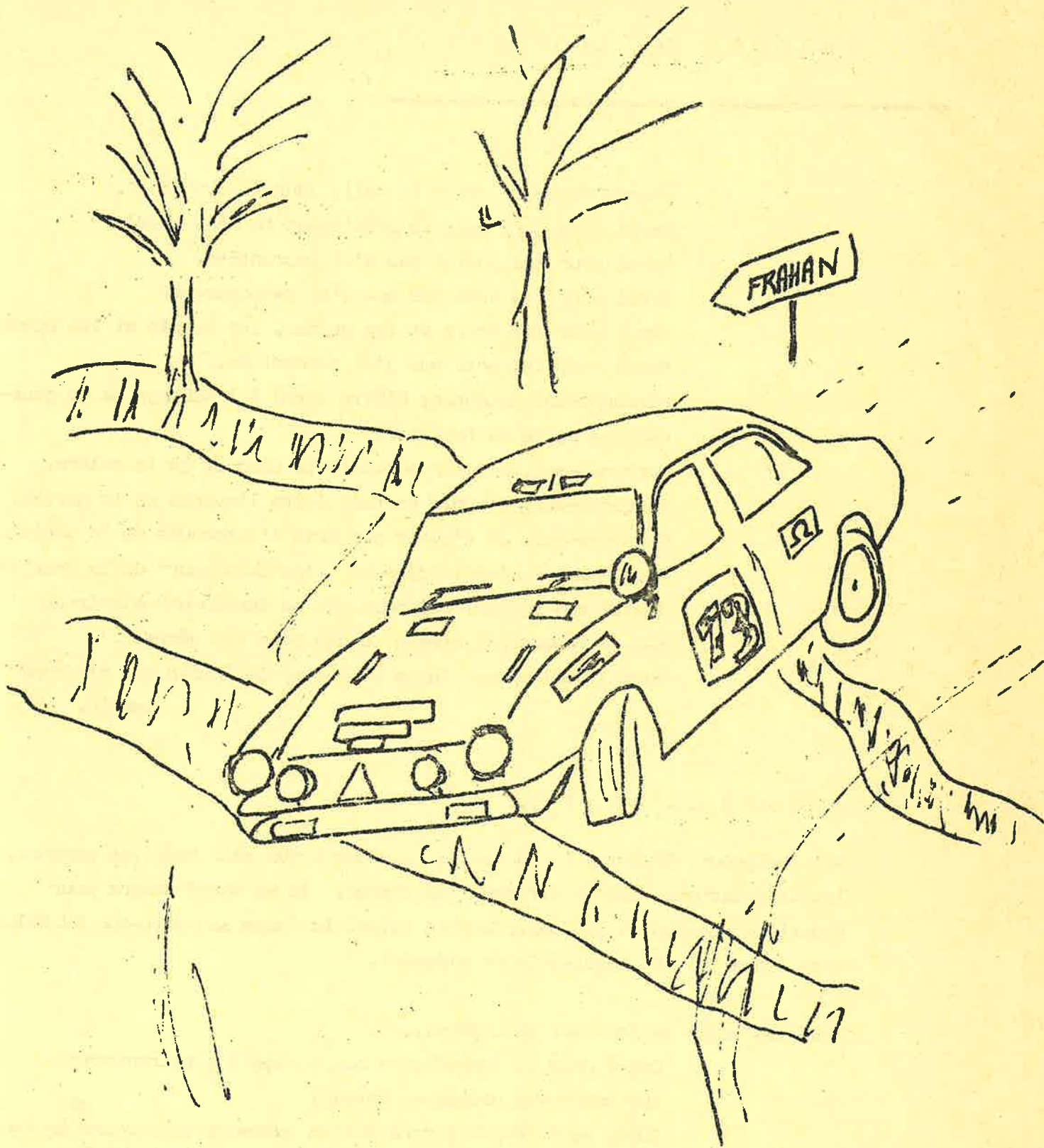
Merci, Seigneur, pour la belle journée qui finit.
Merci Seigneur, pour le chemin que tu m'as tracé.
Merci pour les routes que j'ai empruntées.
Merci pour les épreuves que j'ai rencontrées?
Merci pour les joies et les peines, les succès et les échecs
Merci pour les amis que j'ai rencontrés.
Pardonne-moi Seigneur; d'être entré à l'auberge de la gour-
mandise ou de la facilité.
Pardonne-moi, d'avoir emprunté le circuit de la colère.
Pardonne-moi, d'avoir parfois évité l'avenue de la pureté.
Pardonne-moi, de n'avoir pas pris l'autoroute de la vérité.
Pardonne-moi d'avoir dépassé "l'autostoppeur" de la charité.
Toutes ces routes, Seigneur qui se terminent ce soir et
que je reprendrai demain, à peu près les mêmes.
Mais j'oublie que Tu es la Route, le Chemin qui m'attend
demain.

J E S U I S L A R O U T E . . .

Oui, Seigneur! Et comme la route, Tu as tout prévu pour moi: les dangers,
les bifurcations, les lassitudes, les étapes. Tu as passé devant pour
sanctifier chacun de mes pas. Tu m'as laissé le code la route-ton EVANGILE-
avec lequel il est impossible de s'égarer.

Tout mon salut se joue sur un chemin...

Comme pour la Samaritaine qui avançait à ta rencontre
sur une route brûlée de soleil!
de
Comme pour Zachée perché sur un sycomore en bordure le route!
Comme pour St. Paul, terrassé par ta grâce, sur une route,
lui aussi!



" Il nous faut plus d'une minute pour juger un livre,
il faut plus d'une heure pour voir s'épanouir une corolle,
il faut plus d'un jour pour connaître quelqu'un...
La première rencontre ne te livre qu'un visage
où souvent se reflète l'accueil que tu lui fais:
aimable si tu l'aimes,
insignifiant si tu le dédaignes,
hostile si tu le blesse.
Mais pour connaître l'âme de ce visage, le secret de ces paroles,
il te faudra beaucoup de patience et beaucoup de temps.
Ne précipite pas ton jugement.¹
Ne barre pas ton chemin vers cet autre
par une appréciation trop rapide et trop gratuite.
Ne te ferme pas l'entrée de son cœur par une première impression
mauvaise;
avec le temps, elle s'avèrera fausse...mais il sera trop tard.
Que ton premier contact avec l'autre
ne soit qu'une légère touche sur la toile où,
peu à peu,
tu ébauches son portrait.
Sache que même les artistes contemplent longuement
leur modèle avant de le cerner de leur pinceau. "

(extrait de "Demain la forêt")

"Ce qu'il y a d'invisible depuis la création du monde
se laisse voir à l'intelligence à travers ses œuvres"

Romains 1;20

Savoir t'arrêter.

Savoir regarder.

Savoir accueillir, recueillir les signes de
Dieu, ses appels.

Savoir remercier et offrir-t'offrir.

Ne crois-tu pas que ce serait une bonne,
une très bonne manière de prier?

oooooooooooooooooooooooooooo

Ni chauds, ni froids,
Ni blancs, ni noirs,
Ni sel, ni sucre,
Je les exècre et les vomis, ces types tièdes, gris, fades et plats.

Sans caractère et sans idéal,
Sans convictions et sans réactions,
Ils bêlent toujours " Amen "
Au dernier qui leur parle, et ne savent que laisser dire et laisser faire.

Ils ne veulent rien d'autre que ce qu'on leur impose
Et ne se meuvent que lorsqu'on les pousse.
Hommes et événements les charrient, ballots inertes.

Toi,
Je t'en prie, ne sois pas de ceux-là !

Il nous faut des hommes.

Des hommes,
C'est-à-dire des types qui ont UN IDEAL
Et entendent y rester fidèles, quels que soient les événements.

Des hommes,
C'est-à-dire des types qui ont DU CRAN
Et persévèrent dans leurs efforts à la poursuite de cet idéal,
quels que soient les obstacles.

Des hommes,
C'est-à-dire des types qui ont DU CARACTERE
Et sont capables de penser, et d'agir à contre-courant,
S'il le faut, quels que soient ceux qui les entourent.

Tu n'es vraiment des nôtres que si ton coeur se soulève de dégoût
devant l'ignoble défaut qu'est la tiédeur.

oooooooooooooooooooooooooooo

Le circuit s'est mué en terre de contraste. Sous un soleil généreux, le Monde de la Formule 1 est venu planter son chapiteau : le Grand Cirque était de la partie.

"Coincés" dans les paddocks du circuit, les "vedettes" de la Formule 1 étaient là, avec armes et bagages. Camions, ateliers, camions de réception, voitures d'assistance, voitures pilotes, petits coins à dîner abrités sous des paravents publicitaires, chapiteaux de marque, tout y était, rien ne manquait!

"coincé" dans les 3 paddocks, l'expression n'est pas trop forte car il n'y avait plus moyen de caser un peigne tant l'envahissement était complet.

C'est que ces messieurs sont les pilotes les plus 'cou rus' du moment de véritables artistes de cinéma, vedettes 'rompe-la-mort' que tout jeune espère un jour imiter...

Ce qui n'empêche que ces 'vedettes' restent des hommes, avec toutes leurs qualités, tous leurs défauts...

Frahan 1976, doit permettre à chacun de nos pilotes ou "vedettes en herbe" de se montrer tels qu'ils sont....les qualités de chacun feront vite oublier les défauts!

Ce qui compte surtout, c'est de permettre à chacun de se réaliser, de se montrer tel qu'il est....faisant face aux difficultés de la course....ouvert au message qu'elle ne manquera pas de révéler. Inquiétude...espérance...surprise...découverte...jour sombre.... exaltation d'un moment....création d'un renouveau...c'est tout cela un camp

J'ai une folle envie qu'il soit réussi...et toi?

Jean-Marie, aumônier
été 76

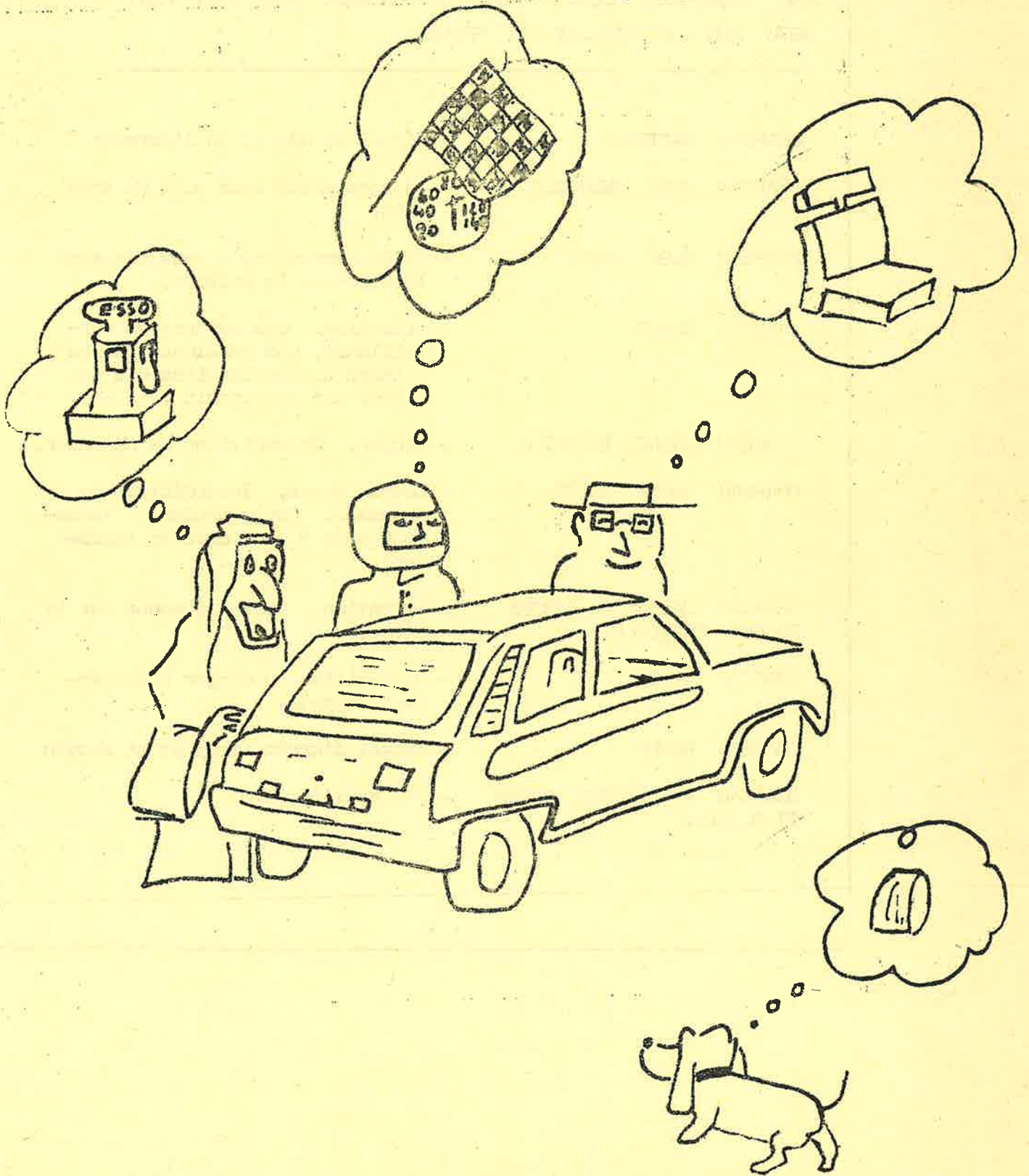
AGÃÃH !

FINANCIERAS



QUE SIGNIFIENT LES DIFFERENTS DRAPEAUX QUE L'ON PEUT
VOIR SUR LE CIRCUIT DE FRAHAN.

- | | |
|--|--|
| DRAPEAU NATIONAL | - Signal du départ de l'épreuve |
| DRAPEAU BLEU IMMOBILE | - Un concurrent vous suit de très près. |
| DRAPEAU BLEU AGITE | - Un concurrent veut vous dépasser laissez-lui le passage. |
| DRAPEAU BLANC | - Attention. Une voiture de surveillance, une ambulance ou une voiture du service incendie se trouve sur le circuit. |
| DRAPEAU JAUNE IMMOBILE | - Danger. Interdiction de dépasser. |
| DRAPEAU JAUNE AGITE | - Danger grave. Interdiction de dépasser. Soyez prudent. Tenez-vous prêt à vous arrêter rapidement. |
| DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES VERTICALES | - Attention. Huile répandue sur la piste. |
| DRAPEAU VERT | - Disparition du danger précédemment signalé. |
| DRAPEAU ROUGE | - Signal d'arrêt immédiat et absolu |
| DRAPEAU A DAMIERS NOIRS ET BLANCS. | - Fin de l'épreuve. |
- ..



POUR DEVENIR PILOTE.

1er Degré

Au cours de ce stage, on détermine les positions fondamentales à respecter au volant ainsi que les courbes suivies par le véhicule pendant un virage.

Les trajectoires de freinage, d'amorce de virage et de recherche d'accélération sont particulièrement approfondies.

Le cours théorique porte, en particulier, sur les principales règles à connaître en fonction des forces qui s'appliquent sur un véhicule en mouvement.

Pendant la partie pratique du stage, l'élève, constamment accompagné d'un moniteur, effectue environ 50 tours de circuit sur R8 Gordini.

2ème Degré.

Ayant satisfait au stage du 1er degré, l'élève aborde avec le 2^o degré le domaine des voitures ayant des vitesses de réaction plus grandes. Il convient donc de lui faire connaître les éléments de mécanique susceptibles d'adapter un véhicule à sa personnalité.

Pendant le cours théorique, il est question des problèmes mécaniques de suspension, de freins, de pneumatiques et de l'utilisation optimale des possibilités du moteur.

Dans les mêmes conditions que pour le 1er degré, l'élève pilotera des Lotus, une Maserati sport et une Alfa-Romeo Tubolare.

3ème Degré.

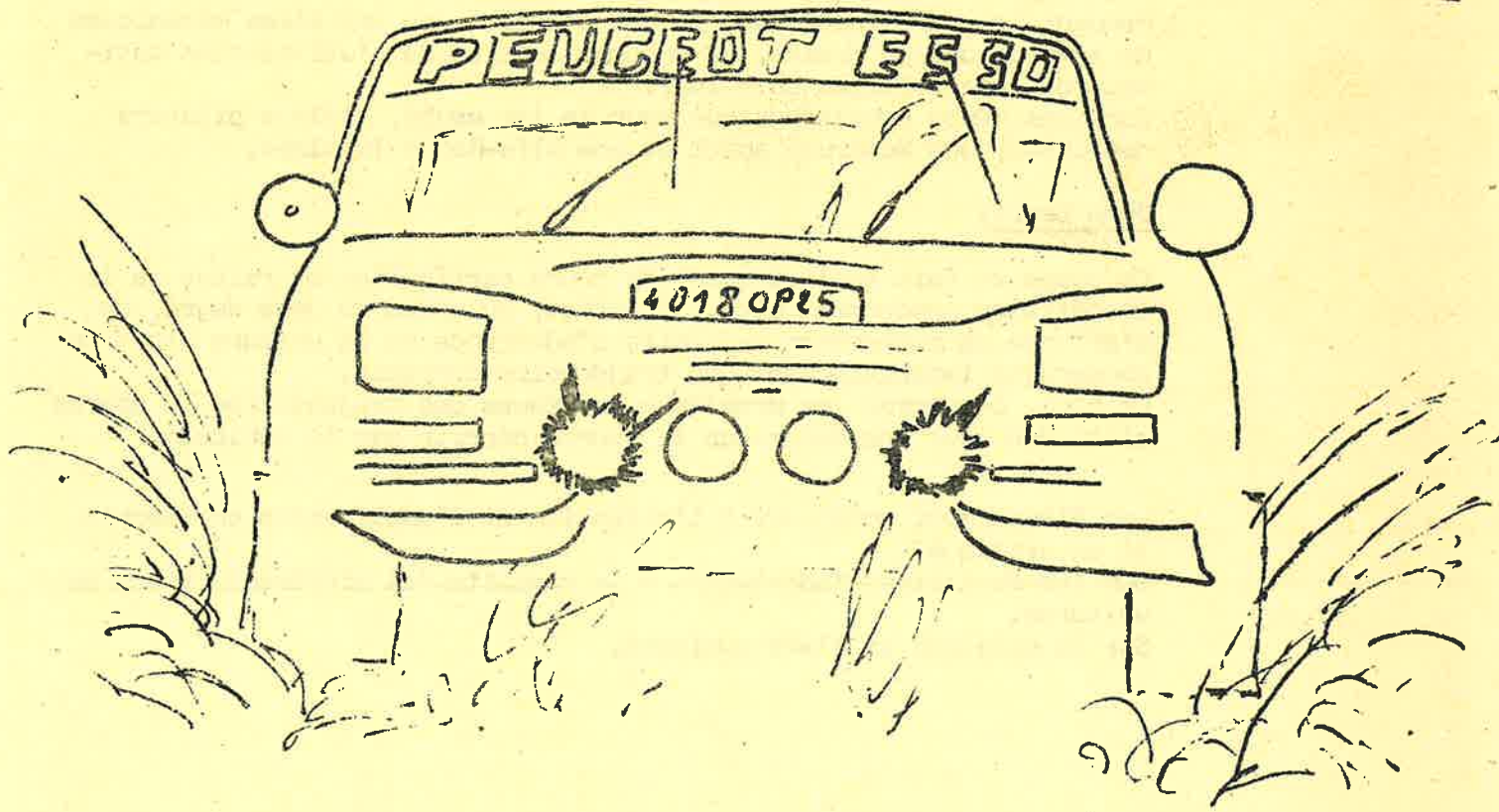
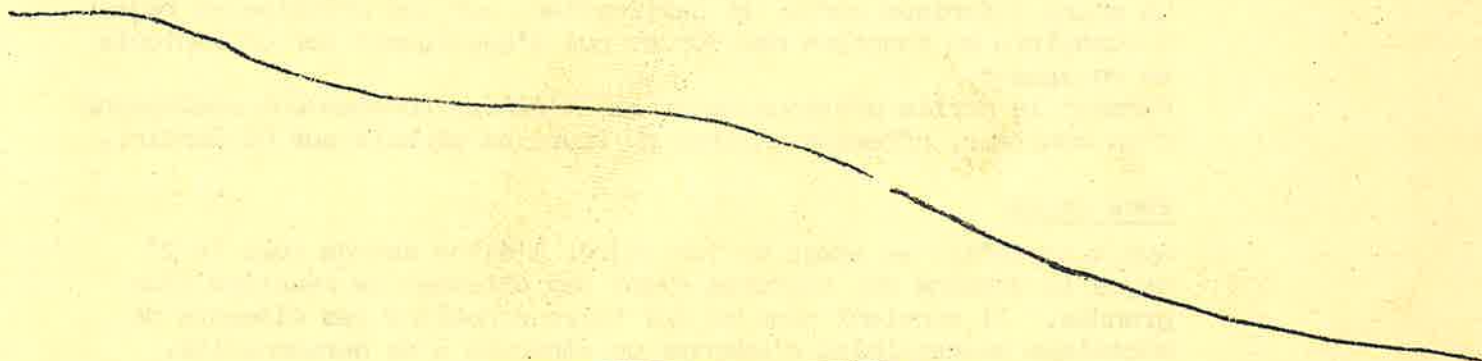
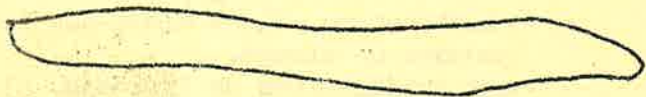
Ce stage se fait exclusivement en cours particulier et relève de la compétition proprement dite. En effet, au cours du 3ème degré, on s'efforce de rechercher la limite d'adhérence de la voiture tout en conservant impérativement une trajectoire correcte.

De plus, on aborde les problèmes tactiques des trajectoires en course ainsi que leur incidence sur la courbe décrite par le véhicule.

Les élèves sont notés sur : l'attention et l'application en théorie et en pratique.

Sur les facilités d'adaptation à la conduite des différents types de voitures.

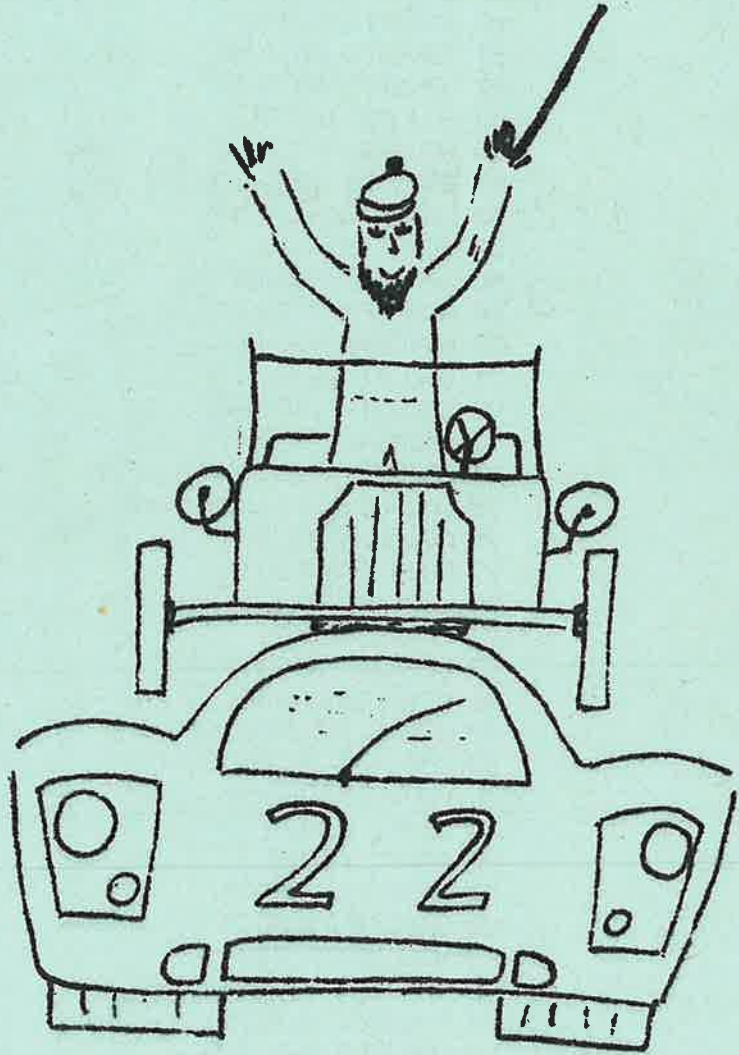
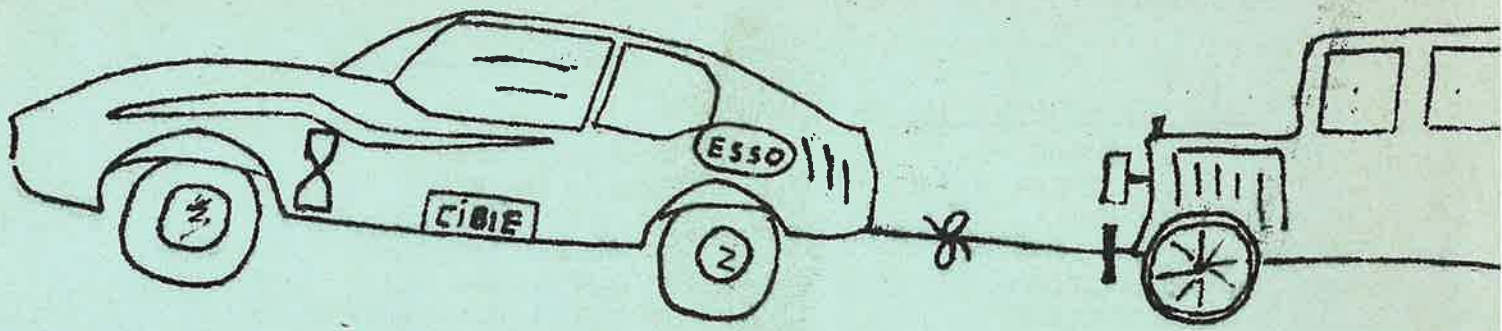
Sur la patience et l'enthousiasme.



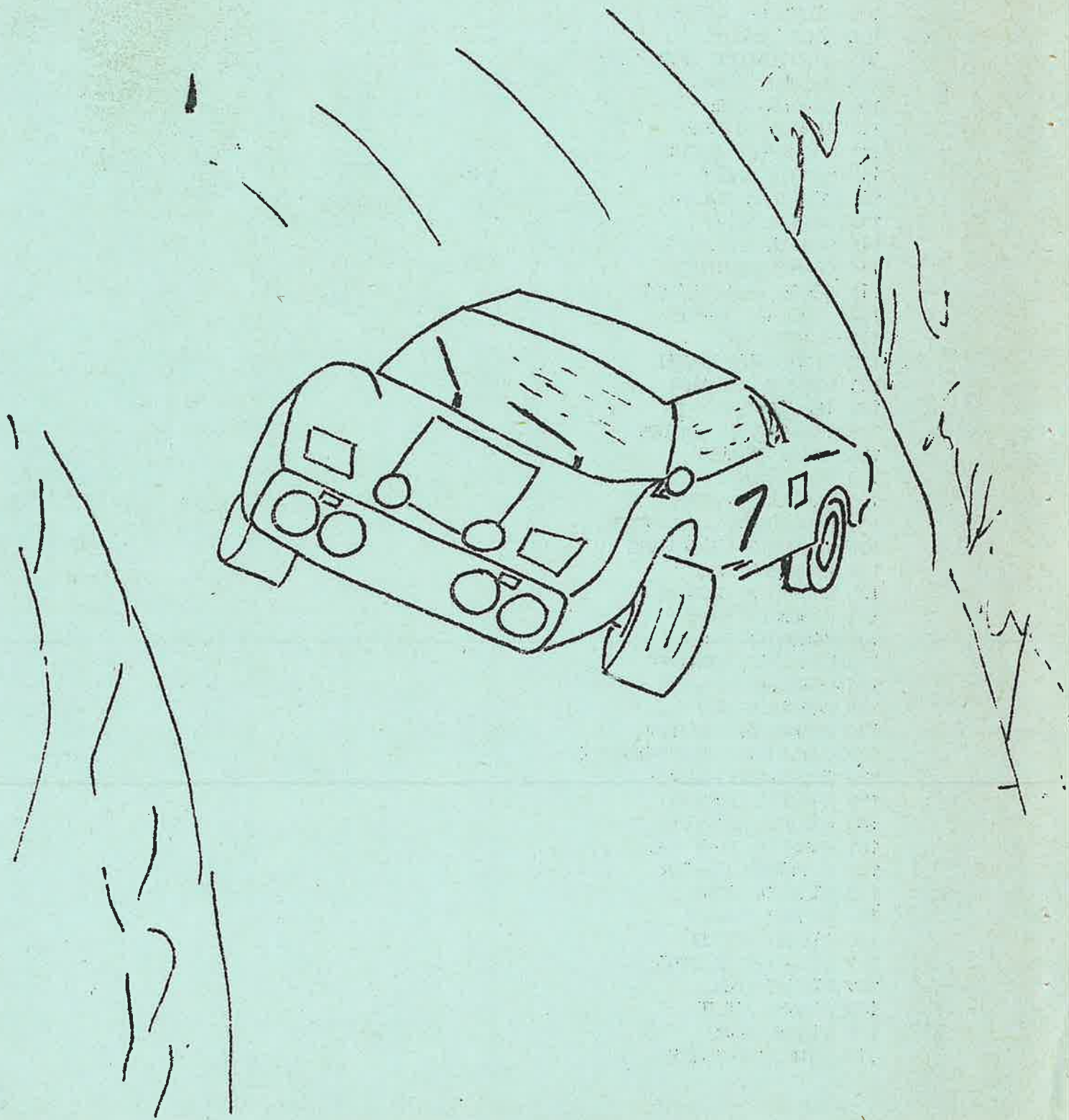
CAMP DE FRAHAN 1976

Liste des participants.

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1 ADAM BERNARD | 51 DUWEZ VINCENT |
| 2 ANEUSE DIDIER | 52 ELOY CHRISTIAN |
| 3 BACLIN AIME | 53 FOLIE BERNARD |
| 4 BAUTHIER CHRISTIAN | 54 FRANCUS PHILIPPE |
| 5 BARBIAUX JACQUES | 55 GABRYS JEAN PAUL |
| 6 BARDIAUX BENOIT | 56 GASPAR JEAN FRANCOIS |
| 7 BERTINOTTI JEAN-LOUIS | 57 GILLE MICHEL |
| 8 BERTOLAMI LUCIEN | 58 GHYS PHILIPPE |
| 9 BAUDELET CHRISTIAN | 59 GOBBE FREDERIC |
| 10 BOUILLON MARC | 60 GORETTI BRUND |
| 11 BOUILLON PHILIPPE | 61 GORETTI SYLVANO |
| 12 BOURGEOIS VINCENT | 62 GORETTI ROBERTO |
| 13 BRUGHMANS ROBERT | 63 GOUARD DIDIER |
| 14 BUCCARELLO COSIMO | 64 GOUARD PHILIPPE |
| 15 BULLMAN CHARLES | 65 HENSON JEAN-LUC |
| 16 CHAPEAUX BENOIT | 66 HENROTIN ALAIN |
| 17 CHAPEAUX OLIVIER | 67 HENROTIN LUC |
| 18 CHAPEAUX PIERRE | 68 HORION JACQUES |
| 19 CLINQUART MICHEL | 69 HUNCHEN JOELLE |
| 20 COBUT JEAN | 70 HUYGENS ROLAND |
| 21 COLEMENS THIERRY | 71 JALLET MARC |
| 22 COLLET RAPHAEL | 72 JAUMOTTE JEAN-POL |
| 23 COLLET THIERRY | 73 JOUNIAUX JACKY |
| 24 DAMAS JEAN-FRANCOIS | 74 KNOOPS THIERRY |
| 25 DAMAS PIERRE-ANDRE | 75 KULASZEWSKI JEAN-MARC |
| 26 DAMAY MICHEL | 76 LALIEU PHILIPPE |
| 27 DE BELDER ERIC | 77 LAUWAERS MICHEL |
| 28 DE BELDER PAUL | 78 LECLECQ PASCAL |
| 29 BECAESTECKER PHILIPPE | 79 LEBON DIDIER |
| 30 DEGREVE PHILIPPE | 80 LEBRUN THIERRY |
| 31 DEHAES BENOIT | 81 LENGLEZ PASCAM |
| 32 DEHON BERNARD | 82 LOPPE THIERRY |
| 33 DEJENEFFE BERNARD | 83 LOSCAUX THIERRY |
| 34 DE KREIJGER DIDIER | 84 LOUVRIER ALAIN |
| 35 DELAUW YVES | 85 MAAFI CLAUDE |
| 36 DENIS JEAN-MARIE | 86 MAAFI MICHEL |
| 37 DENIS MARIA | 87 MARISCAL BENOIT |
| 38 DENONCIN LUC | 88 MASCIA FILOMENO |
| DEPASSE ALAIN | 89 MARLIER ALAIN |
| 39 DEPASSE ERIC | 90 MARLIER YVAN-PIERRE |
| 40 DEPASSE FRANCOIS | 91 MAUQUOY PATRICK |
| 41 DEPASSE LUC | 92 MERTENS PHILIPPE |
| 42 DESCHAMPS THIERRY | 93 MEUNIER DENIS |
| 43 DE VILLE YVES | 94 MION CHRISTIAN |
| 44 DIEUDONN2 JEAN-JACQUES | 95 MOTOLA PIERRE |
| 45 D'HOLLANDER PASCAL | 96 MOUSTY FABRICE |
| 46 DOGNIAU PHILIPPE | 97 NICAISE ERIC |
| 47 DUMONT LUC | 98 NOEL MARC |
| 48 DUMONT THIERRY | 99 PAGE BERNARD |
| 49 DUPEYROY MARC | 100 PAGE JEAN-POL |
| 50 DUTERME GEORGES | |



101 PAILLET PASCAL
202 PHILIPPE BENOIT
103 PIERSON ETITENNE
104 PIERSON JEAN MARIE
105 PIERSON THIERRY
106 PALET DANIEL
107 QUERTENNONT JEAN LUC
108 QUINET JEHAN
109 RAVAUX JOSE
110 RENAUX PIERRE
111 ROCHEFORT MICHEL
112 ROMAIN ANDRE
113 ROTTIERS ROLAND
114 SAMAIN HUBERT
115 SAMAIN PHILIPPE
116 SEGHN PATRICK
117 SENTE JEANCLAUDE
118 SOLLAS XAVIER
119 SUINEN LUC
120 STERPIGNY DANIEL
121 STRUYF BERNARD
122 TELLIER POL
123 TIMMERMANS LUCIEN
124 TRINE DIDIER
125 VAN DANIEL
126 VANDERICK JEAN
127 VANDERSCHULDEN PETER
128 VANDERUS JEAN MARC
129 VANSNICK LUC
130 VANSNICK HERMAN
131 VANSNICK MARC
132 VANSNICK PAUL
133 VAN SULL VANCENT
134 VEIRNEN BERNARD
135 VERBUGHE GUY
136 VERHAEGHE BERNARD
137 VUYLSTEKE JEAN FRANCOIS
138 WALRAVENS PIERRE
139 WANUFEL BERNARD
140 WANUFEL CHANTAL
141 WANUFEL JEAN POL
142 WATTIAUX MARTINE
143 WILLAIN JEAN
144 WILMOT YVES
145 WILLOT DIDIER
147 WILLOT PHILIPPE
147 WILMOT ERIC
148 WINAND ANNIE
149 WINAND MANU
180 DINEUR PATRICK



+++++

Voilà, nous y sommes ! Le rallye " Frahan 76 " va commencer ou plus exactement est commencé depuis déjà quelques mois. Un rallye ne se prépare pas la veille au soir : il faut régler les moteurs, préparer son équipe, s'entraîner ce sont là des éléments nécessaires pour effectuer un "bon" rallye.

QUE LE MEILLEUR GAGNE !

Oui! mais la lutte s'annonce dure, sept écuries sont au départ, une seule gagnera ! Cependant ce n'est pas toujours la victoire, la coupe qui laisse le meilleur souvenir : la route que vous allez voir défiler sous vos yeux se confondra souvent aux pistes, ruisseaux, borbiers ... La solution, le truc pour réussir se résume en deux mots "courage et ténacité".

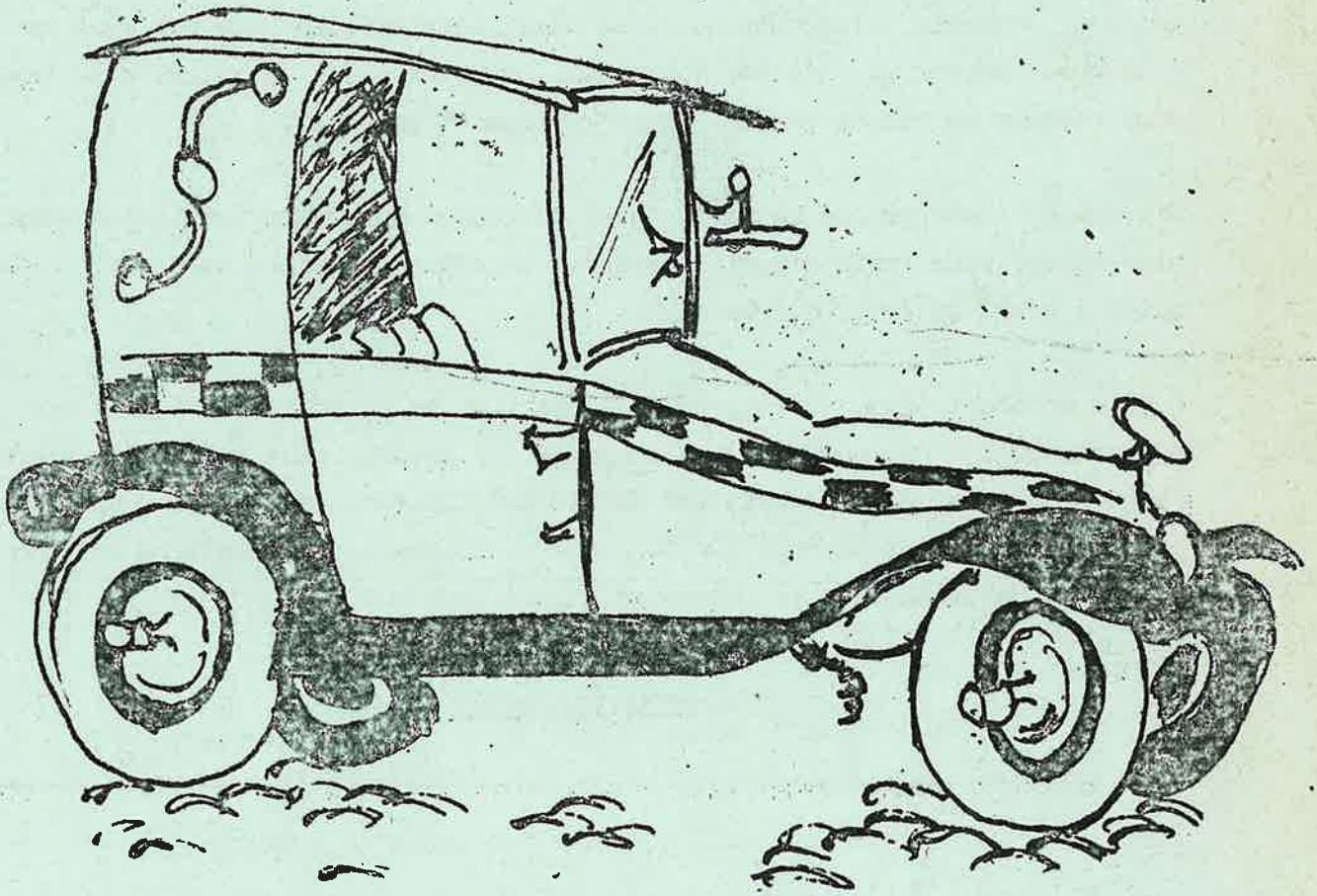
Si vous ne terminez pas ce rallye avec la coupe vous repartirez quand même plus forts, plus forts d'avoir terminé, de s'être amélioré et l'auto et l'équipe : c'est ça la victoire.

" Nous on court, nous on fait des rallyes ..." et quand ils vont voir des courses, qu'ils ne regardent pas toujours, les grands, ceux qui sont arriérés (tant mieux pour eux !) mais les petits qui débutent, qui courent dans tous les sens et qui ont un truc que personne ne remarque : une lumière au fond des yeux, qui s'appelle la "passion". Alors pour eux, bon courage "

MICHEL LAUWAERS

chef compagnon

+++++



UNE IMMENSE ESPERANCE

BIENVENUE A TOI.

Le sport automobile n'est pas une spécialité uniquement accessible aux "professionnels".

Et il ne faut surtout pas croire - voire espérer - à la nécessité du professionnalisme pour briguer une place de qualité dans les classements généraux.

Mieux, celui qui tente d'en faire son métier risque (pour ne pas dire plus) de se retrouver vite sur la paille.

En Belgique, le sport automobile est vraiment un hobby, un sport de délasserment. Ce qui devrait garantir la sauvegarde d'un esprit "amateur"... hélas trop souvent contrarié ces dernières semaines par les mauvais caractères d'amateurs qui ont perdu le sens de sportivité... Particulièrement en rallye, type d'épreuves qui est devenu vraiment le symbole du sport automobile promotionnel.

Les calendriers en regorgent, et les " routiers " ne savent plus où donner de la tête, même en cette période où les beaux jours réduisent la durée des nuits...

- Pour débiter en sport automobile, il est primordial de faire du rallye.

C'est ce que l'on entend dans chaque écurie ! C'est parfois vrai, mais demande avant pareille affirmation une "mini-enquête" de goûts de desiderata et motivation.

On peut aimer le sport automobile pour son aspect "lutte contre soi-même", son aspect aussi de "vitesse pure". Ce bien entendu dans les meilleures conditions de sécurité. Là, le slalom, la course de côte ou le circuit (puisque cette dernière spécialisation est maintenant à la portée de tous) seront plus aptes à satisfaire.

Ce qui n'empêche que débiter en rallye est une excellente chose. Parce que le rallye est le meilleur compromis de sport mécanique et de sport humain. La nuit, tous les chats sont gris. Et tous les rallyemen "sympas"! On se tutoie, on s'aide, on s'interpelle, quant on ne se fait pas de blague (sauf, encore et toujours, les râleurs qui ne roulent plus que pour la victoire). A deux, en auto, on doit s'entendre, s'apprécier, se lier et parfois se "délayer" pour atteindre le but : l'arrivée. Le rallye est, à n'en pas douter, le sport "humain" par excellence, l'art d'évoluer dans une société qui a les mêmes motivations... Où la dynamique de groupe est reine.

EVALUATION:

" Un pilote doit savoir mesurer les dangers de la compétition, dit Graham Hill, mais ce n'est pas une raison pour en parler continuellement."

Les pilotes abordent rarement cette question, non qu'ils en nient l'existence. Toutefois ils sortent de leur réserve, s'ils estiment qu'un circuit ne présente pas les garanties de sécurité indispensables où s'il offre trop de risques d'accidents graves.

Le mot "danger" prend rarement une valeur émotionnelle; les pilotes ne connaissent guère le mot "peur".

Jack Brabham déclare : " Je n'ai jamais peur quand je me trouve sur un circuit. Je suis conscient de conduire dans les limites de mes possibilités ~~de~~ des possibilités de la voiture. Cela n'évite pas l'accident, évidemment : l'inattendu peut toujours arriver. Mais j'essaie de toutes mes forces de ne pas me laisser emporter par la fièvre de la lutte et d'éviter de commettre une sottise. Quoi qu'il en soit, quand quelque chose ne tourne pas rond, on concentre tellement son attention qu'on n'a pas le temps d'avoir peur."

Comment un homme tel que Graham Hill encaisse-t-il la mort d'autres pilotes ? "Cela rend affreusement triste, dit-il pensivement. On ressent une impression de tristesse et de solitude. C'est un choc terrible. On mesure alors les dangers que l'on court. On éprouve des sensations confuses. Mais cela ne nous arrête pas. Et cela ne les aurait pas arrêtés eux non plus. Dans le métier, nous gardons tous les yeux grands ouverts."

Tiré de : "Les grands de la Formule 1"
Barrie GILL
Edition Marabout.

UN REGARD VERS LE CIEL

Organiser une course n'est pas facile. Il faut travailler beaucoup, résoudre d'innombrables problèmes. Pour nous qui allons faire ce rallye, il en sera de même, nous aurons certaines difficultés à résoudre. Pourtant si l'on en rencontre il ne nous faudra pas baisser les bras car à partir de maintenant, la réussite de ce rallye est entre nos mains, que nous soyons pilote, chef-pilote, chef d'écurie ...

Aujourd'hui déjà, les différentes écuries ont été accueillies par les organisateurs, et déjà ces équipes ont préparé leur stand, mais il reste à faire. Demain il y aura un grand moment, ce sera la présentation des différents clubs et les premiers essais, mais avant cela, il faudra penser aux diverses activités qui seront à achever: nous pensons aux gradins - tribunes - mise au point des moteurs....

Aussi, lorsqu'un pilote de course automobile est à son volant, qu'il fait ses premiers essais, il ne doit pas penser à la peur, il doit la laisser à l'intérieur de sa voiture car penser à la peur, c'est penser à sa mort. Alors lorsqu'on tient sa vie dans un volant il vaut mieux être calme, c'est pourquoi, LA PEUR CONNAIS PAS.

OBJECTIFS:

IDEE FORTE:

EVALUATION:

" Vous êtes des jeunes qui devez vivre pour bâtir, non pour détruire, pour vous comprendre et vous aider, non pour vous haïr et vous combattre! Vous avez pour cela un merveilleux terrain d'entente : le sport !... Vous aimez lutter, vaincre, triompher de l'adversaire ? Le sport toujours le sport ! Alors, faites-moi grâce de vos parti-pris et de vos rancunes périmées. On ne bâtit pas l'avenir et le bonheur du monde avec un tel esprit !

Mais bon sang de bonsoir! S'il est bien un domaine où toutes les nationalités se côtoient et fraternisent, c'est bien le sport automobile. Quand vous voyez discuter ensemble des Nicky LAUDA, des REGGAZONI, des FITTIPALDI, des Jacky ICKX et tous les autres, vous en oubliez totalement leur pays d'origine.

Nous avons tous pleuré la mort de François CEVERT de la même façon que celle de VON TRIPS et celle de HARRY SCHELL.

... Croyez-moi, laissez tomber tout le reste et apprenez à vous comprendre et à vous aimer.

(Jean GRATON "Le 8ème pilote")

UN TOUR DE RECONNAISSANCE

Le voici enfin, ce grand jour ! Sur les quatre-vingt voitures inscrites, trente-trois seulement ont été retenues pour le grand départ. Ca été une question de seconde, de dixième de seconde. Dans la lutte qui va s'engager maintenant, le pilote va devoir trouver sa vitesse de croisière, les mécaniciens aussi devront travailler très vite : les secondes qu'ils peuvent perdre lors d'un ravitaillement sont autant de secondes à rattraper par le pilote, et souvent dans des conditions très difficiles. Une maladresse d'un mécanicien peut être parfois fatale. Parfois les pilotes veulent également trop bien faire, ils prennent des risques, ils cherchent à se surpasser. C'est alors qu'il suffit d'un rien, d'un simple petit coup de vent... Et c'est la perte de tous les espoirs, de toutes les illusions.

L'immense foule trépigne déjà d'impatience. Dans quelques minutes le prodigieux spectacle va commencer. Les ajustements de dernière minute sont faits par les mécaniciens. Le starter fait les dernières recommandations aux pilotes. Plus que 10 minutes, les spectateurs se dressent dans les tribunes.

'Gentlemen.... start your engines!'

'Messieurs, moteurs en marche' Trente-trois rugissements déchirent l'atmosphère. Près de chaque voiture, le chef-mécanicien lève la main : ' Prêt '.

5 secondes, 4, 3, 2, 1... c'est parti!

Les premiers tours sont fidèles à la tradition. Pour bien se placer, chaque conducteur prend des risques, trop de risques. Dans ce peloton serré, les catastrophes seront inévitables. Deux voitures s'accrochent, se mettent en travers, et c'est le carambolage général... et puis le drame.

OBJECTIFS:

IDEE FORTE:

EVALUATION:

Le chef mécanicien s'approche de Jean-Claude et le questionne sur le fonctionnement de la voiture. Un autre mécano lave et essuie le pare-brise et les phares. Un autre mécano encore fait le plein d'essence.

Robert se précipite. Les mécanos s'écartent. Il ouvre la portière, monte, actionne le démarreur, la voiture a une espèce de hoquet puis c'est tout ! Les mécaniciens ont compris. Ils ouvrent le capot du moteur.

- câble de démarreur cassé !

A présent ce sont les mécaniciens qui jouent contre la montre.

Le plus âgé des mécanos de la 47, Lharmoyer, plonge dans le moteur. C'est un garçon d'une trentaine d'années. Large et puissant, toujours flegmatique. Son adjoint, Delès, l'aide de son mieux.

Autour de la voiture, c'est un va-et-vient de visages tendus, émergeant de l'ombre pour y replonger aussitôt.

Clef anglaise, pinces, fer à souder, câble, boulons, écrous, les mains habiles volent, s'ouvrent, se referment, tâtonnent à la recherche d'une pièce cachée et que l'on ne peut trouver qu'à force de science, de connaissance et d'habitude.

A les voir opérer ainsi, on sent qu'il existe, entre ces hommes et la voiture dont ils sont les soigneurs, un lien étroit. Ils en connaissent chaque organe. Elle a pour eux une anatomie dont le moindre détail est gravé en leur mémoire. Tous leurs sens sont tendus dans cette auscultation d'une extrême délicatesse, dans cette opération où la moindre erreur, la plus petite faute peut coûter la victoire.

Face à la course automobile, on pense toujours à l'erreur minimisée qui peut être fatale au pilote mais on oublie trop souvent le rôle de ces hommes en cote bleue, aux mains et au visage maculés de cambouis qui peuvent aussi, dans une large mesure, contribuer à la victoire ou à la défaite.

Leurs mains, leurs yeux, leurs oreilles aussi sont exercés à l'auscultation et au travail. Il leur suffit parfois d'entendre tourner un moteur durant quelques secondes pour dire que tel ou tel organe est défectueux.

Car ce n'est pas seulement lorsque la panne est déclarée qu'il faut procéder à une réparation. La mécanique de course est aussi une médecine préventive. Lorsqu'une voiture s'arrête à son stand pour un simple ravitaillement en essence et en huile moteur, ses mécaniciens peuvent déceler que tel organe donne des signes de faiblesse. Ainsi, le moindre bruit anormal qu'ils ont su percevoir à temps peut leur permettre une intervention rapide qui évitera la panne fatale.

De nombreux mécaniciens seraient sans doute capables d'effectuer le travail qu'ils font en ce moment, mais combien pourraient le faire en si peu de temps ?

UNE MINUTE INTERMINABLE

Le travail d'équipe est le plus important; les mécanos ont le boulot le plus dur pendant une course. S'ils n'étaient pas là, la victoire serait impossible car un plein d'essence, un changement de pneu entraîne un travail rapide des mécanos. Le pilote mettrait 10 minutes pour faire ce que les mécanos font en une minute. Une course est donc un travail de groupe : c'est tout le monde ensemble qui gagne, un seul ne peut, n'est pas capable de gagner; c'est l'unité de groupe qui fera gagner. Si jamais ce groupe est désuni, qu'un mécano fait à sa guise et que, par exemple il pleut et que l'on doit^e changer de pneu, et bien c'est la pagaille dans le stand. C'est une perte de temps, de seconde, peut-être de minutes et dans une course, l'écart entre les voitures se chiffre en secondes. Il faut donc rester uni.

OBJECTIFS:IDEE FORTE:EVALUATION:

Depuis un moment, je sens que Daniel a envie de lui poser une question. Comme notre hôte se tait, le garçon tousse deux fois pour se donner de l'assurance, puis, timidement, il demande :

"A votre avis, il faut combien de temps pour former un pilote ? "

Tu me poses là une question à laquelle personne ne saurait répondre sans avoir pu soupeser le bonhomme en question. Ce que je peux te dire, c'est qu'après plus de quarante ans de carrière, chaque fois que je tourne sur un circuit, je continue de travailler. J'essaie sans cesse de me perfectionner. Je cherche, j'observe et je m'observe. Et quand je dis que je travaille, je ferais mieux de dire je m'amuse, car c'est dans la conduite, dans la recherche de la perfection que je trouve mes plus grandes joies... mais ces satisfactions là, il faut savoir les mériter.

Daniel reste sur sa faim. Charles De Cortange connaît trop bien les jeunes pour ne pas deviner ce qui se passe en lui. Il reprend :

Ce que je viens de te dire n'est ni une plaisanterie ni un moyen d'éluder ta question. Il est exact que je continue à travailler et que je continuerai tant que je pourrai tenir un volant. Mais pour répondre plus précisément à ce que tu me demandes, je peux te citer quelques chiffres... Sur 271 élèves 30 seulement ont réussi à obtenir le troisième degré. Tu vois que c'est un joli déchet... là-dessus... il n'y a guère plus de 2 % de nos élèves qui puissent devenir de très bons pilotes professionnels.

Extrait de : ' VICTOIRE AU MANS '
de Bernard CLAVEL
Collection plein vent.

LE RECORD DES MECANOS

Dès maintenant les premiers écarts se creusent. On ne peut cependant pas s'affoler car la route est encore longue et dure. La plus petite perte de contrôle de ses moyens compromettrait la course. La régularité et le calme sont des atouts élémentaires.

Petit à petit on se rend compte que certaines sections sont à la traîne. Ce n'est rien, rien n'est perdu. Il est naturellement grand temps d'y remédier. Pour cela, rien de tel qu'un bon 'mea culpa' et tout repart normalement. Bien entendu, la condition essentielle est que tu acceptes tes défauts et que tu aides les autres à surmonter les leurs.

Attention le mot 'régularité' ne veut pas dire qu'il ne faut pas progresser. Il faut être régulier dans sa montée.

Comme tu peux le lire dans l'interview, personne ne peut déclarer qu'il est parfait, personne ne peut être sûr de son avenir et donc de son destin, mais n'empêche, il faut toujours vouloir se perfectionner.

OBJECTIFS:IDEE FORTE:EVALUATION:

"A Kisumu, nous apprenons que Joginder a blessé mortellement un enfant qui s'est jeté sous les roues de la Lancer, dans un village. La foule partout est très dense et ne nous laisse qu'un étroit couloir pour rejoindre les contrôles. Pour l'équipe Mitsubishi, le sort va encore frapper durement. L'ingénieur responsable de la préparation des Lancers se situe sur la route 200km plus loin. On craint un moment que la firme japonaise ne retire ses voitures, annulant d'un coup leur tiercé victorieux. Finalement seuls les mécaniciens se retirent de la course...

Nous allons terminer le rallye sans problème. Ce ne sera pas le cas pour le fougueux Remtulla qui, aiguillonné par toute la colonie indienne de Nairobi, dérapera de l'avant dans une courbe boueuse et passera sur le toit. Malgré une importante perte de temps, il terminera devant nous pour deux minutes, nous raflant une 8e place, un moment espéré. L'arrivée sur Nairobi se fait dans le délire.

Trois Kényans en tête, c'est presque la fête nationale. Nous sommes à peine fatigués, Jean-Pierre est prêt à repartir, enfin...presque. Nous terminons 3e et empochons 250000. Quel pied!"

Histoire vécue par l'équipage Nicolas-Lefèvre, racontée par Jean-Claude Lefevre avec la complicité de Jean Lerust.

"...c'est vrai, mais ce qui est certain aussi, c'est qu'une seule voiture en tête, c'est tout de même fragile...même en roulant doucement, Gurney peut casser. -Le Mans, c'est toujours ça. On peut mener la course pendant plus de vingt-trois heures, il suffit d'un pépin dans le dernier tour, et tout est perdu. C'est la grande injustice de cette épreuve. Il n'y a que le premier à la distance dont on parle, et, trop souvent, sa victoire est construite sur la malchance des autres."

Victoire au Mans,
Bernard Clavel, page 135

6ème jour

"C'EST PAS POUR LES MAUVIETTES"

1 'HUILE SUR LA PASTE

La route a déjà été longue lorsque les premières fatigues se font sentir.

Le reste de la course risque d'être encore plus difficile mais abandonner maintenant que ce serait moche... déjà tant de fatigues passées, tant de kilomètres avalés... et puis si on abandonne quel coup pour l'équipe!

Car si on abandonne c'est comme si tous aba, donnaient. N'oublions pas

de rester en union avec toute l'équipe! Mais attention: les imprévus ne

manqueront pas. Alors il faudra faire preuve d'initiative surtout qu'il

n'y a pas de poste de secours. Alors comportons nous bien et pateince!

Voici quelques conseils pour réussir:

" Si tu veux que durent les rallyes,

Aux Flies tu parleras toujours avec patience,

Les gens du crû n'affoleras lors des reconnaissances,

Leurs oreilles ne meurtriras, faute d'échappements,

Leurs poules tu éviteras, leurs chiens et leurs jugements

De la vitesse et de leurs belles, tu n'abuseras pas.

Aux organisateurs, souriant, tu parleras,

A la télé jamais de mal tu n'en diras.

La "pub" a ses défauts, tu les ignoreras,

Sans elle, pauvre de nous, les rallyes n'auraient

pas de concurrents tels que toi. "

OBJECTIFS:

IDEE FORTE:

EVALUATION:

Piers Courage ne se faisait pas d'illusion sur la place qu'il occupait dans le sport automobile. Il se contentait d'exister affublé d'un nom peu ordinaire, et d'avoir épousé la fille du grand et regretté combattant Howo. Personne ne voulait entendre parler de lui.

C'était à la fin de 1967. Comme il le dit lui-même : "J'étais vraiment le type que personne ne voulait voir. J'étais dans une réelle mauvaise passe."

Mots cruels en vérité, peut-être trop durs, mais vrais quand même. Piers Courage - ancien d'Eton et récent vainqueur de Grovewood Award - n'était plus du tout considéré comme l'élève le plus brillant de la classe.

Ce n'était pas vraiment sa faute. En tout cas, je ne le pense pas. La vie allait seulement un peu trop vite pour ce sympathique garçon de vingt-cinq ans, dont le sourire est aussi étincelant que certaines de ses affreuses cravates (pas les anciennes cravates de l'école évidemment).

Quand il a quitté l'école, il était décidé à passer à la pratique. Pris dans le tourbillon de la compétition, Piers persuada son père de lui acheter une voiture qui lui permettrait de participer à des courses. Mais l'entreprise se solda par un désastre.

"J'étais très dangereux. J'ai compté 27 sorties de route. Heureusement je n'ai jamais heurté un talus. Parfois, j'é gagnais un sprint, mais c'est tout?" me dit-il lors d'une conversation.

Au cours de la saison suivante, Charles Lucas vint à la rescousse de Piers. Il lui procura des Brabham Formule 3. Piers Courage connut une bonne année, remportant quelque seize courses. Lucas, son patron, s'étant essayé dans l'ex-Brabham de Hill, attrapait des sueurs froides chaque fois qu'il la pilotait. A Pau, il sortit sept fois de la route, Piers essaya la voiture à Goodwood et la mit presque dans le fossé dès la sortie des stands.

Courage reconnaît lui-même qu'il n'était pas mûr pour faire le grand saut. Il en avait l'âge, pourtant : vingt-cinq ans, mais il lui fallait une plus grande expérience de la compétition avant d'entrer en Formule A.

La chance tournait. Les choses n'allèrent pas bien au début. Je suis sorti de la route aux entraînements de la première course, ce qui me contribuait pas à renforcer ma confiance. Ça m'a même un peu secoué. Je pensais : "Mon vieux, tu dois te mettre à conduire avec toute ta sensibilité."

Ce fut le début d'une période dorée, qui s'est terminée par une victoire à Longford, Tasmanie. Il est caractéristique que Piers en rapporte tout le mérite à ses pneus : "Honnêtement, je méritais moins que quiconque de gagner cette course : c'est simplement parce qu'il se mit à pleuvoir et que j'avais la voiture et les pneus qui convenaient."

Tiré de : "Les grands de la Formule 1"
Barrie Gill

SECOND SOUFFLE

Nous sommes arrivés à un moment fort important, une partie du rallye est terminée. Dans les stands, pourtant, on travaille toujours. On vérifie les moteurs. Ils doivent être aussi frais qu'au départ. Tout le club se réunit pour faire le point. On discute de la course. A-t'elle bien marché ? Certains pilotes ne devraient-ils pas changer leurs attitudes ? Dans la course, tout le monde a son rôle, chacun a ses responsabilités et peut mettre en péril la chance de victoire de l'Ecurie. Chacun doit sentir ses responsabilités et faire en sorte que les moteurs tournent rond ou que la victoire soit à son club. Pierre de Coubertin, le rénovateur des jeux olympiques a dit : ' L'important n'est pas de vaincre mais de participer ', Il faut participer activement à cette course. Si l'on a bien commencé , essayons de nous maintenir dans cette voie et la victoire sera à nous. S'il existe des 'matés' rien n'est fait, révérifions tout et toutes les chances de réussir seront à nous. Surtout ne nous décourageons pas. "Ensemble il y a moyen d'arriver à quelque chose. Tendons vers cette unité mais aussi vers la victoire."

OBJECTIFS:

IDEE FORTE:

EVALUATION:

+GRAND PRIX DE FRAHAN +

Le spectacle de ce grand prix de Frahan 76, quatrième manche du championnat mondial des conducteurs de formule I, était aussi bien sur la scène que sur les gradins. Là, faisant face aux stands de ravitaillement, écrasés par un soleil de plomb, au rythme d'une Samba de la Fanfare d'un croiseur mouillé depuis quelques jours dans le port immense de Frahan, par cinq fois, la petite colonie de Gosselies se prit à espérer (chaque fois un peu plus) sur les chances de victoire de sa nouvelle idole en passe de remplacer le roi pelé: Michel Lauwaers (hum! hum!) Sur ce circuit très sélectif du pré de Frahan, après bien des bouvernements dus à de nombreuses crevaisons autant qu'à la dégradation des pneus et à une défaillance caractérisée des freins qui affecta plusieurs concurrents, Michel, servit par une chance inouïe signait sa neuvième victoire en GP de championnat mondial et offrait à Lotus son cinquantième succès depuis la création de ce championnat. Sur les 67 tours que comportait l'épreuve, le suspense dura pendant 66 tours sans que pour autant, à ce moment là, le jeune Prince des Compagnons, en difficultés avec sa voiture, soit assuré de la victoire.

Une fois n'est pas coutume, pour le champion du monde en titre, la course ne se présentait pas sous les meilleures auspices. Pendant les 3 séances d'essais, il s'était appliqué, mais en vain, à qualifier une voiture qui lui causa de gros problèmes de tenue de route. En désespoir de cause, il s'aligna au volant de la voiture de réserve, située en quatrième ligne sur la grille de départ.

Qui, au terme d'un magnifique forcing au cours duquel il reviendra dans le même tour que Michel, qui s'aura se mettre à l'honneur sur ce circuit ???... Nous serons tous sur la ligne pour le savoir...

=====

M.B. ayant plus de place sur la page de droite, vous inscrirez sur cette page vos:

OBJECTIFS;

votre IDEE FORTE:

votre EVALUATION:

+++++
 +Epreuve de vitesse...changement d'attitude+
 +++++

Parfois, j'ai l'impression que ça y est, que j'ai pris pied, enfin dans un monde où tout est facile, simple, transparent, harmonieux où l'homme est un frère pour l'homme et non un loup, la nature amicale et non point hostile, la joie enfin réelle, l'Amour enfin durable

Hélas! cela ne dure pas, le sol que je croyais ferme sous mes pieds, tout à coup se dérobe et devient glissant, bourbeux; je traite de faux-frère celui que je disais mon frère, ma joie devient amère et mes Amours fragiles

Non, je ne rêve pas, j'ai les yeux bien ouverts; cet homme qui aspire à la liberté et au bonheur, c'est bien moi. Et c'est moi aussi qui aspire à une plus grande découverte de moi et des autres, c'est encore moi qui expérimente chaque jour une multitude d'entraves, d'obstacles, d'échecs de toutes sortes qui viennent remettre en cause mes projets, mes espoirs. C'est irritant, décourageant. Ce que je croyais acquis une bonne fois il me faut sans cesse le reconquérir comme une vague revient sans cesse à l'assaut du rivage, avec persévérance.

Voilà, cela fait déjà 7 jours que nous sommes lancés à plein régime, ces 7 jours auront été pour certains une découverte de soi et des autres, mais pour d'autres les belles expériences qu'ils avaient au début de ce rallye se sont évanouies à cause peut-être d'un manque de dynamisme et de moral de leur part. Eh bien pour ceux-là, comme pour les autres, demain doit être un grand jour d'espérance, en effet: demain c'est l'épreuve de vitesse qui sera la catapulte finale pour arriver à la fin de ce rallye; demain on fait le plein, on va à l'entretien et on se lance à fond de balle sur ce circuit de vitesse. Demain changeons d'attitude vis-à-vis de nous même mais surtout vis-à-vis des autres, c'est ce changement d'attitude vis-à-vis des autres et de nous qui doit être ce réconfort, ce soutien que tout le monde attend. Proposons-nous plus vite pour rendre service, pour se mettre au service des autres de nos co-équipiers. C'est ce changement dans notre rallye qui représentera demain la "GRANDE COURSE DE VITESSE" en effet, un rallye automobile n'est pas en soi une épreuve de vitesse mais plutôt une épreuve d'adresse, d'habileté. Donc cette course de demain doit nous marquer, doit nous emboutir. J'espère que cela se remarquera très fort et que cet élan final soit bénéfique pour chacun d'entre nous.

Pour illustrer le thème de demain, j'ai choisi un texte de la Bible: "Le Jeune-Homme riche". Cet exemple négatif doit nous permettre de mieux comprendre ce que doit être ce changement. En effet, le Jeune-Homme riche observait tous les commandements, mais quand même avec une certaine monotonie, il le faisait parce qu'il avait peur de Jésus. Cette crainte de perdre le rallye, d'arriver dernier se fait sentir, nous observons les règles du camp mais surtout à cause de ce peur. Quand Jésus dit ce qu'il faut faire, tout lâcher pour se consacrer aux autres, il refuse. On vous demande de changer d'attitude de vous mettre encore plus au service des autres, cette disposition vis-à-vis des autres doit s'effectuer si on veut prendre une bonne place au classement général.

A l'attaque de la courbe nord de Lesma, les positions sont les suivantes : 1er : ASCARI, 2ème : FARINA, 3ème : FANGIO. Les trois hommes en plus de leurs derniers litres d'essence, brûlent énormément de matière grise. Chacun, en effet, cherche la meilleure manière de tirer son épingle du jeu. Si l'on part de l'arrière, FANGIO est en position d'expectative pour l'emballage des derniers mètres. Chacun cette fois-ci est dans le coup et compte bien sortir vainqueur.

Pour Nino FARINA, son air impénétrable au volant, cache de redoutables violences. C'est la première fois depuis l'époque héroïque d'Alfa-Roméo qu'il retrouve devant son public une chance qu'il n'a nullement l'intention de laisser passer.

Certes, il a encore et toujours FANGIO dans ses rétroviseurs, ce FANGIO qui l'a suivi comme son ombre en 1949 et 1950. Mais il se trouve mieux placé que lui avec un inestimable gain de terrain de .. deux mètres par rapport à ASCARI, le premier, qui espère pouvoir bientôt décrocher ses deux poursuivants.

Alberto ASCARI a un idéal point de vue : il a l'espace devant lui. A la sortie de Lesmo, en pleine réaccélération, le ruban noir de la route assaille son capot tandis que des grains de macadam, des touffes d'herbes, des arbustes du bocage s'envolent par nappes autour de lui. Bien loin de se monter la cervelle, ASCARI sait parfaitement qu'il doit distancer à tout prix ses deux redoutables suiveurs s'il veut résister à leur rush. Pour ne pas leur donner l'éveil et garder l'effet de surprise dans les tout derniers mètres, il résiste au furieux désir de les décoller trop tôt. Il prend donc avec un grand contrôle de lui-même la si rapide et si difficile courbe du Vialone

FANGIO, PILOTE DE COURSE
par Olivier MERLIN, p. 100

LES HEURES NOIRES

Les épreuves en circuits sont généralement plus éprouvantes pour les pilotes et les voitures. Mais les pilotes les plus conscients ont connaissance de leur force et essaient d'être les plus réguliers possible. L'arrivée est proche, ce serait bête d'avoir une panne ou de devoir abandonner maintenant. Cela ne veut pas dire qu'il faut lâcher l'accélérateur, au contraire il faut tenir le même rythme, pas de relachements mais ne pas dépasser les limites d'endurance. Seulement il faut aussi regarder autour de soi. La fatigue l'énerverment, ... règne parmi les pilotes, le moindre heurt peut avoir des conséquences bien plus lourdes qu'au début de la course alors que les nerfs des pilotes étaient encore intacts. Il faut savoir se contrôler.

" Persévérance " " Finir en beauté ".

OBJECTIFS:

idée for te:

EVALUATION:

LE 8ème PILOTE.

Michel Vaillant a engagé 7 nouveaux pilotes. Par la suite arrive le 8ème : un Russe. Aussitôt naissent des frictions qui deviendront vite bagarres et haine entre Roy, un Américain et le 8ème pilote : NICOLAS Olenky. C'est par malchance que ces 2 pilotes sont contraints de faire équipe dans la course Liège-Sofia-Liège.

"Jusqu'au dernier moment, Roy et Nicolas ont espéré un changement d'attitude de la part de Michel. Mais cette fois, les jeux sont faits ! Nicolas est découragé, Roy est furieux et ne le cache pas.

Et le soir, à 22 heures...

-Haut-parleur : les concurrents numéros 1, 2, 3, préparez-vous au départ ! Au volant de la 30, Nicolas Olenky ! Au près de lui, un Roy qui, pour marquer ostensiblement sa mauvaise humeur, a pris la position du passager dormant.

A la frontière autrichienne, Roy qui avait repris le volant, le repasse à Nicolas.

-NICOLAS : Dis, donc ROY...c'est bien joli de faire ta mauvaise tête, mais j'ai besoin de toi maintenant. Alors, veux-tu bien prendre la carte et...

-ROY : NUTS ! Tu as reconnu le parcours comme moi ! Alors, débrouille-toi tout seul !

Nicolas fait appel de nouveau à Roy car un feu rouge lui fait perdre la voiture de devant. Roy ne lui répond même pas.

Mais il est évident que ça ne peut plus durer ainsi. Excédé, Nicolas arrête brutalement la voiture.

-ROY : Si tu ne repars pas, nous serons pénalisés au prochain contrôle !

-NICOLAS : C'est possible, mais il n'est pas question que je fasse le travail à moi tout seul.

-GENDARMES : En panne ? Pouvons-nous vous aider ?

-NICOLAS : Oui, avec plaisir si vous savez faire bouger une bourrique têtue ! A Passo Di Rasia, la 30 avait déjà 2 minutes de pénalisation.

-ROY : Attention ! un accident ! Les gens accourent... ça vient d'arriver... Mon Dieu, pourvu que ce ne soit pas...

C'est Yves, leur camarade : le visage en sang, les jambes coincées mais rien de grave. Nicolas et Roy sont profondément touchés.

-YVES : Ecoutez-moi...la...la course est finie pour moi ça...ça m'est égal car je suis sûr que vous la gagnerez tous les deux...Michel avait raison de vous mettre ensemble ! Vous vous complétez l'un l'autre...Repartez vite et gagnez la course, mais avant serrez-vous la main...devant moi.

-NICOLAS : Yves, nous te promettons de... Puis, à Michel :

-NICOLAS : Avant d'arriver ici, nous avons décidé d'unir nos efforts.

-ROY : Rien est perdu, nous pouvons encore gagner.

En lui-même, Michel pensait qu'il avait fallu qu'Yves soit accidenté pour qu'ils s'entendent.

-ROY : Mon vieux, il s'agit de tirer le maximum de nos moyens.

-NICOLAS : D'accord, ROY, les tronçons de vitesse sont pour toi, ceux de régularité pour moi.

A Sofia, la 30 n'avait plus que 2,30' de pénalisations...A la frontière autrichienne, ils sont seconds...A SPA, ils aident leurs concurrents accidentés mais malgré tout : ...5...4...3...2...1... ET C'EST LA VAILLANTE 30 QUI SE PRESENTE A L'ARRIVEE !

En les mettant ensemble au volant de la 30, je préparais le terrain d'entente. Mais je reconnais que sans l'accident de Yves, Roy et Nicolas seraient peut-être en train de se boxer au coeur de la Yougoslavie... "

EVITER LE PIRE

Et voici enfin la ligne d'arrivée; elle est là, tout près, au bout de cette ligne droite, en plein en face des tribunes. Pourquoi se décourager, se dur et long combat engagé, ce combat qu' on a conduit lentement, comme on bâtit une oeuvre de longue haleine, en y travaillant sans relâche des jours et des jours.

Non, il s'agit de foncer, ce n'est plus le moment de ralentir, de laisser tomber les bras, de ménager sa monture; car il faudra qu'elle tienne, cette monture, jusqu'à la ligne, pour ne pas se faire remonter par celui-là qui me talonne derrière, mais pour essayer de grignotter celui qui est devant.

Bref, devant les tribunes, devant la dernière ligne droite, il ne faut pas perdre la face, il faut terminer en beauté.

OBJECTIFS :

IDEE FORTE :

EVALUATION :

C'EST FINI !

"C'est fini. C'est passé si vite, que tout le monde reste là, atterré, sans réaction.

Et le jour clair s'est brusquement assombri. Le soleil ne trouve plus de reflet dans les yeux, plus de sourire, plus de joie. Tant et tant de travail, tant et tant de calculs, tant et tant de douleurs, de peine, d'efforts et de préparation minutieuse; tant et tant d'attente, d'angoisse, de peur de peur refoulée et de rêves timidement caressés pour parvenir à ce matin d'été où rien ne veut plus sourire. Les pilotes sont là, ils semblent attendre encore quelque chose. On dirait qu'ils refusent de croire que tout est fini.

Mais ce n'est qu'un passage, ils savent qu'après cette course il y en aura d'autres, et puis d'autres encore... Et même s'ils n'ont pas gagné, ils rient parce qu'au terme de la course, pour un pilote, continuer de vivre, c'est déjà une victoire.

MAIS, ... LA COURSE EST IMMORTELLE.

Dans la course, il s'agit toujours plus ou moins de la vie d'un ou de quelques hommes. Sur la piste, pas de cadeau mais surtout pas de vacherie. Il faut qu'après la course, un pilote puisse se regarder dans une glace. D'ailleurs, il n'y a pas de place pour les phénomènes. Il faut des gens doués, mais aussi des hommes volontaires, tenaces, qui sachent au départ que leur travail sera un éternel recommencement."

"La course est immortelle, le jour où un peuple renonce à la course, il renonce lui-même à l'effort.
Il accepte par avance de déchoir."

Extraits de 'Victoire au Mans'
Bernard Clavel.

"...l'homme vraiment fort est celui qui sent le mieux que rien est donné"

Paul Valéry.

C'EST FINI?

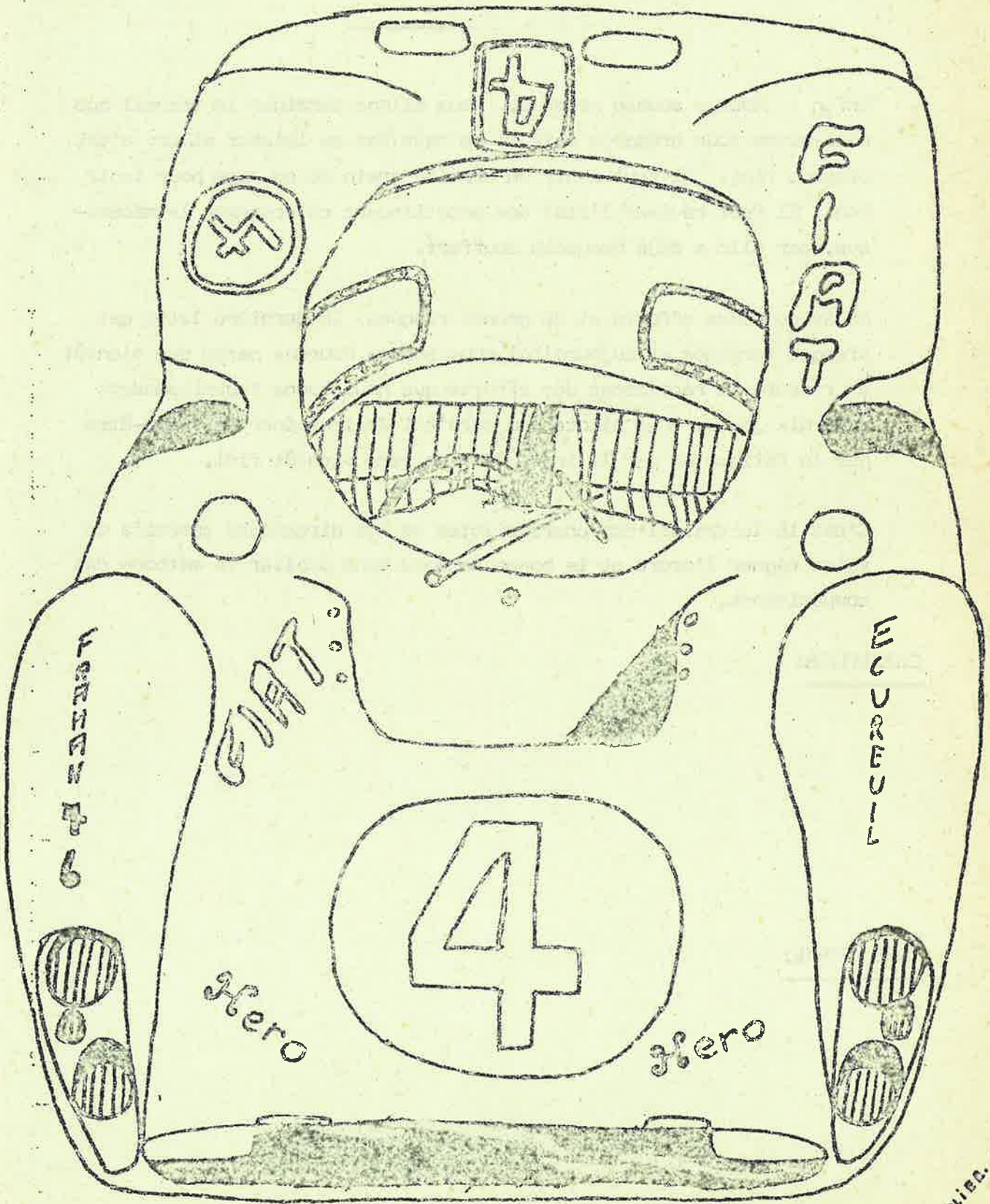
Enfin ! Nous y sommes presque. Nous allons terminer le travail que nous avons tous préparés mais il ne faut pas se laisser aller, c'est presque fini. Il faut avoir un dernier grain de courage pour tenir bon. Il faut réviser l'état des amortisseurs et resserrer la mécanique, car elle a déjà beaucoup souffert.

Après de rudes efforts et de grands risques, la dernière lutte est presque terminée et aujourd'hui nous sommes heureux parce que bientôt on recevra la récompense des efforts que nous avons fournis pendant déjà dix jours. Les pilotes aujourd'hui étaient énervés, peut-être par la fatigue ou par le trac, mais ce sera bientôt fini.

C'est là le travail des chefs pilotes et des directeurs sportifs de faire régner l'ordre et la bonne entente sans oublier la méthode des compétitions.

EVALUATION:

IDEE FORTE:



(MAG. 9.)

V O C A B U L A I R E

Coin de section :	STAND
Entrée :	START
Infirmierie :	CROIX ROUGE
Buvette :	SERVICE D'ASSISTANCE
Feu de camp :	TRIBUNES
Lieu de rassemblement :	CONTROLE TECHNIQUE
Vaisselle :	CAR-WASH
Discussion :	CONSEIL TECHNIQUE
Tente :	GARAGE

RAPPEL VESTIMENTAIRE

COULEUR DES CLUBS :

MARTINI	Rouge
MARABOUT	Bleu foncé
LEVIS	Brun
GITANE	Jaune
HERO	Bleu clair
DUNLOP	Orange
CIBIE	Vert

T-shirt de la couleur de la section avec l'écusson de l'écurie.

Une casquette bleue avec une bande de la couleur du club.

CITATIONS : brassard de couleur suivant les promotions.

ATTENTION ! Un " SABOTEUR " rôde autour de nos stands.

Récompense importante à celui qui l'attachera à la tour de contrôle !

HORAIRE NORMAL D'UNE JOURNEE

7 h 30	Lever des Managers et des Organisateurs
8 h 00	Réveil des Clubs RASSEMBLEMENT à la tour de contrôle Prière - Gymnastique - Toilette - Aération
8 h 20	Petit déjeuner - Car-wash - Epluchage - Mise en ordre
9 h 00	TEMPS FORT : OBJECTIFS de la journée
9 h 30	GRAND RASSEMBLEMENT A LA TOUR DE CONTROLE
9 h 45	Sports - Service - Eucharistie
11 h 30	CONSEIL TECHNIQUE des Chefs d'Ecurie
12 h 00	DINER - Sieste - Car-wash
13 h 45	RASSEMBLEMENT A LA TOUR DE CONTROLE Début des activités
16 h 30	GOUTER - Car-wash
17 h 00	Ateliers - Réunion des Managers
19 h 00	Ouverture du service d'assistance
19 h 15	SOUPER - Car-wash CONSEIL TECHNIQUE des Chefs Pilotes
20 h 00	EVALUATION DE LA JOURNEE
20 h 30	VEILLEES AUX TRIBUNES Prière du soir
21 h 45	COUCHER
22 h 00	Couvre-feu

STRUCTURE GENERALE D'UN CLUB

RESPONSABLE : Un Manager
ASSISTANTS : Chefs d'Ecurie
C.P. : Chef Pilote
S.P. : Chef Mécanicien
EQUIPIERS : Pilotes

CITES A L'HONNEUR

Chaque matin, au contrôle technique,
les ^{*pilotes*} ~~matelots~~ qui auront " mérité "
seront " cités ".

Ils recevront les promotions suivantes :

1er grade : PILOTE SUPPLEANT BRASSARD VIOLET
2e grade : COPILOTE BRASSARD VERT
3e grade : 1er PILOTE BRASSARD JAUNE

Souhaitons à beaucoup de pilotes d'atteindre
cette PROMOTION le 11 juillet.

LES SERVICES

Vendredi 2	A-GITANE B-LEVIS C-MARTINI	Mercredi 7	A-LEVIS B-HERO C-GITANE
Samedi 3	A-DUNLOP B-CIBIE C-HERO	JEUDI 8	A-CIBIE B-MARABOUT C-DUNLOP
Dimanche 4	A-MARTINI B-GITANE C-MARABOUT	Vendredi 9	A-MARABOUT B-MARTINI C-CIBIE
LUNDI 5	A-HERO B-DUNLOP C-CIBIE	SAMEDI 10	A-GITANE B-LEVIS C-HERO
Mardi 6	A-MARABOUT B-MARTINI C-CIBIE	Dimanche 11	TOUS LES CLUBS

Les services consistent à...

A°CUISSINE: La section de service se mettra à la disposition de la cuisine pour:

- l'épluchage des pommes de terre
- le transport des marchandises
- les trous à ordure
- la vérification de la canalisation d'eau
- la porterie

B°LITURGIE: Présentation et participation à la messe du jour (les autres clubs se font représenter).

N;B.-ce club prendra sur lui de participer à la rédaction de "l'auto-journal" du jour.

C°BOIS ET HYGIENE: POUR LE BOIS: tenir à jour la provision de bois sec pour les feu de camp... woodcraft commun etc...

POUR L'HYGIENE: propreté du camp et de ses alentours, entretien et propreté des feuillées, garde de l'infirmierie du camp, TOUTE LA JOURNEE

Les services se font toujours en CLUB

Le club de service remplit ses fonctions durant 24 heures.

Le changement de service s'opère après le GRAND RASSEMBLEMENT, VERS 10h.

LES DIFFERENTS RESPONSABLES ET LEURS ACTIVITES

1° GRANDES VEILLES

Elles seront animées par Vincent VAN SULL, Jean-Marie PIERSON et des animateurs de service.

Ces activités auront toujours lieu dans la soirée.
ATTENTION ! Chaque soir, une section présentera le thème du lendemain et animera la prière du soir.
S'entendre avec l'Aumônier.

Jeudi 1	HERO	Vincent
Vendredi 2	CIBIE	Roberto
Samedi 3	LEVIS	Aimé
Dimanche 4	DUNLOP	Michel
Lundi 5		Chefs mécaniciens
Mardi 6	GITANE	Jean-Marie
Mercredi 7	MARABOUT	Pascal
Jeudi 8	MARTINI	Thierry
Vendredi 9	HERO	Vincent
Samedi 10	GITANE	Jean-Marie

Les Célébrations du vendredi 9 (nuit) et du dimanche 11 seront animées par les Chefs pilotes.

2° GRANDS JEUX COMMUNS

Ils seront mis sur pied par MICHEL et Charles GULLMAN

3° WOODCRAFT COMMUN

Il sera pris en charge par les anciens. Bernard WANUFEL

4° SPORTS COMMUNS

Ils seront organisés par CHRISTIAN et ALAIN.

5° Suivant l'imagination des Chefs de section, des Moniteurs, des C.P. et S.P. ayant suivi les sessions de formation, il y a moyen d'avoir un vrai choix d'ateliers. Prévoir à temps le matériel nécessaire.

N.B. - Jean-Luc GRENSON se chargera de distribuer le matériel à ceux qui auront prévu dès le mois de juin.

(LITURGIE les animateurs de service aidés par Lucien BERTHOLAMI)

6° SERVICES

Pour les services communs : les Managers.

Dans la mesure du possible, il y aura moyen de se faire aider par un ancien ou un aîné disponible.

Le SECRETARIAT sera tenu par Jean-Pol PAGE, aidé par Tac.

Rôle important : REDACTION DU JOURNAL

Services divers de dactylographie.

N.B.- Robert DANDOIS viendra initier son successeur.

MESS et divers services d'INTENDANCE : Denis MEUNIER,
Thierry LEBRUN

7° PROGRAMME

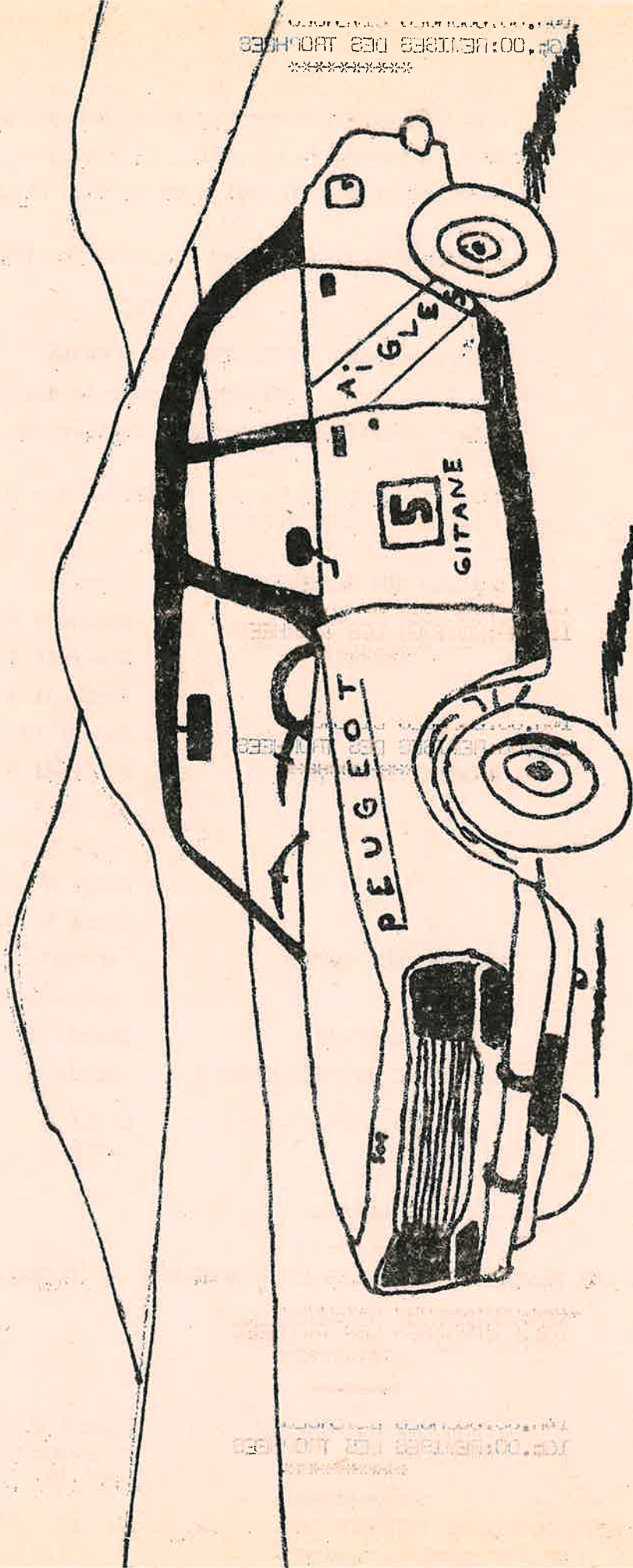
SOIREEES AUX TRIBUNES :	Jeudi 1
	Dimanche 5
	Mercredi 7
	Vendredi 9
	Samedi 10
SOIREEES EN CLUBS :	Vendredi 2
	Samedi 3
	Lundi 5
	Mardi 6
	Jeudi 8
GRANDS JEUX COMMUNS :	Mercredi 7
	Vendredi 9
CUISINE SAUVAGE :	Samedi 3
SORTIE OU JOURNEE LIBRE :	Samedi 3
40 HEURES D'ENDURANCE :	LUNDI 5
	Mardi 6

PROCESSION AUX FLAMBEAUX - CELEBRATION NOCTURNE - PROMESSE et
EUCARISTIE : Vendredi 9.

JUGEMENT DU SABOTEUR
ATELIERS

SAMEDI 10
en principe, chaque soir
(sauf le 1 et sorties)

GRANDE FETE DU RALLYE INTERNATIONAL: le dimanche 11
en l'honneur des parents!



PEUGEOT
504
berline GL.

5/

 OF 00:VEINERS DES LACHES

OF 00:VEINERS DES LACHES

BLEU CLAIR

1-HERO

MANAGER :VINCENT VAN SULL

FIAT

CHEF D'ECURIE :MICHEL ROCHEFORT

CHEF PILOTE :ALAIN DEPASSE

CHEF MECANICIEN :MICHEL DAMAY

PILOTES :PIERRE RENAUX

:ALAIN MARLIER

YVAN-PIERRE MARLIER

FRANCOIS DEPASSE

JEAN-FRANCOIS GASPAR

PHILIPPE SAMAIN

ALFA ROMEO

CHEF D'ECURIE :JEAN-POL WANUFEL

CHEF PILOTE :HUBERT SAMAIN

CHEF MECANICIEN :PATRICK MAUQUOY

PILOTES HILIPPE GHYS

SYLVANO GORETTI

DIDIER TRINE

ERIC NIVBAISE

PHILIPPE DEGREVE

JEAN COBUT

JAUNE

2-GITANE

MANAGER:JEAN-MARIE PIERSON

PEUGEOT

CHEF D'ECURIE :JEAN-JACQUES DIEUDONNE

CHEF PILOTE :POL TELLIER

CHEF MECANICIEN :CHRISTIAN ELOY

PILOTES :JEAN-MARC VANDERUS

YVES WILMOT

FABRICE MOUSTY

PHILIPPE FRANCOIS

SIMCA

CHEF D'ECURIE :BRUNO GORETTI

CHEF PILOTE :ETIENNE PIERSON

CHEF MECANICIEN :HERMAN VANSNICK

PILOTES :DANIEL POLET

VINCENT DUWEZ

JEAN-PHILIPPE LA

PAUL VANSNICK

THIERRY PIERSON

BLEU FONCE

3-MARABOUT

MANAGER:PASCAL LENGLEZ

LANCIA

CHEF D'ECURIE :ROLAND ROTTIERS

CHEF PILOTE :PHILIPPE MOUSTY

CHEF MECANICIEN :JEAN-MAR KULAZEWSKY

PILOTES :BENOIT MARISCAL

MARC JALLET

PETER VANDERSCHULDEN

DECAESTEKER PHILIPPE

DUPEROY MARC

OPEL

CHEF D'ECURIE :THIERRY LOSCAUX

CHEF PILOTE :CLAUDE MAAFI

CHEF MECANICIEN :THIERRY KNOOPS

PILOTES :COLEMONS THIERRY

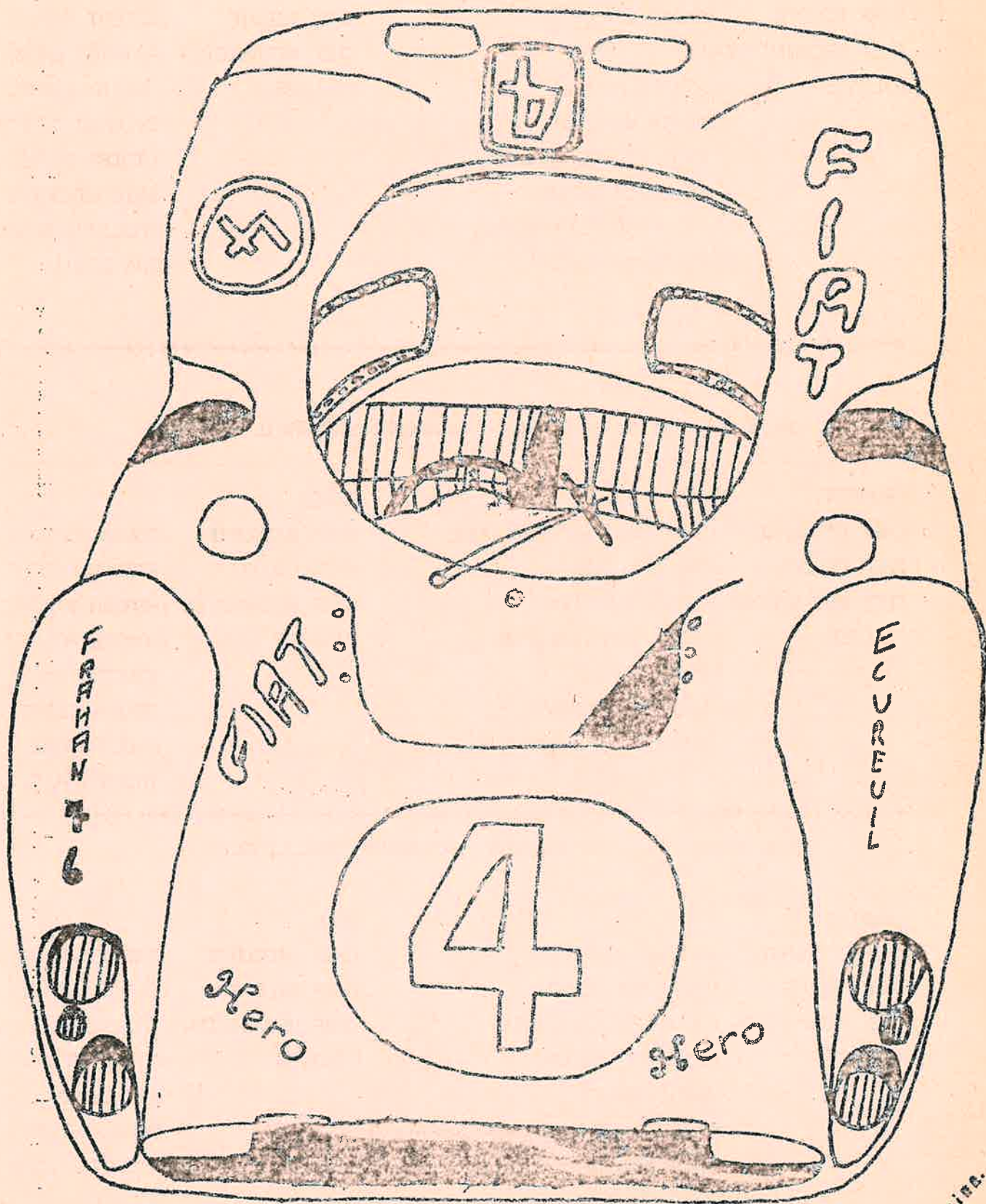
MICHEL MAAFI

REBON DIDIER

WILLOT DIDIER

WILLOT PHILIPPE

VAN DANIEL



(MADRID, S.)

ROUGE

4-MARTINI

MANAGER: THIERRY COLLET

B.M.W.

CHEF D'ECURIE : JAEN VANDERICK

CHEF PILOTE : JACQUES HORION

CHEF MECANICIEN : PIERRE WALRAVENS

PILOTES : PHILIPPE GOUARD

DIDIER GOUARD

CHRISTIAN BOUDELET

JEAN-POL JAUMOTTE

GUY VERBRUGHE

MARC NOEL

RAPHAEL COLLET

PORCHE

CHEF D'ECURIE : DOMINIQUE PONCIN

CHEF PILOTE : PIERRE-ANDRE DAM

CHEF MECANICIEN : BENOIT BARDIAUX

PILOTES : JAEN-FRANCOIS DA

ANDRE ROMAIN

BERNARD STRUYF

MICHEL GILLE

BERNARD FOLIE

ANEUSE DIDIER

ORANGE

5-DUNLOP

MANAGER: MICHEL CLINQUART

FORD

CHEF D'ECURIE : ERIC DEPASSE

CHEF PILOTE : ERIC WILMOT

CHEF MECANICIEN : VINCENT BOURGEDIS

PILOTES : COSIMO BUCARELLO

JEAN-LOUIS BERTINOTTI

DIDIER DE KREYGER

BENOIT DE HAES

THIERRY LOPPE

JEAN WILLAIN

DATSUN

CHEF D'ECURIE : BERNARD PAGE

CHEF PILOTE : ALAIN HENROTTIN

CHEF MECANICIEN : BERNARD DEJENEF

PILOTES : LUC HENROTTIN

ROBERT BRUSHMANS

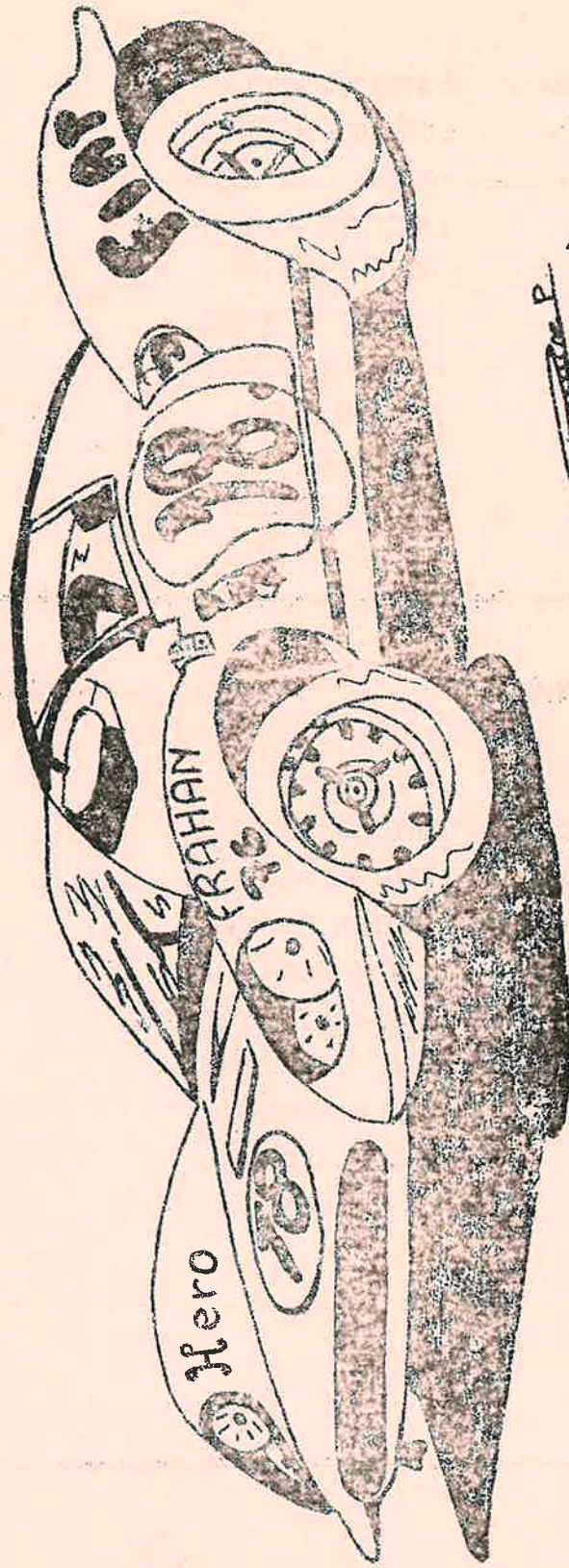
PASCAL D'HOLLAND

JEAN-FRANCOIS VAN

JEHAN QUINET

ALAIN LOUVRIER

LUC SUINEN



P. S. M.
(Sim)

VERT

6-CIBIE

MANAGER : ROBERTO GORETTI

ALPINE

CHEF D'ECURIE : Jean-Pol GABRYS

CHEF PILOTE : PIERRE MOTOLA

CHEF MECANICIEN : CHRISTIAN MION

PILOTES : FILOMENO MASCIA

LUC DUMONT

JEAN-CLAUDE SENTE

BOUILLON PHILIPPE

BOUILLON MARC

PATRICK DINEUR

RENAULT

CHEF D'ECURIE : Eric DEBELDER

CHEF PILOTE : BERNARD VERHAEGHE

CHEF MECANICIEN : BERNARD ADAM

PILOTES : BERNARD DEHON

PAUL DE BELDER

JOSE RAVAUX

PATRICK SEGGIN

XAVIER SOLLAS

THIERRY DESCHAMPS

+++++

BRUN

7-LEVIS

MANAGER : AIME BAELIN

TRIUMPH

CHEF D'ECURIE : PASCAL LECLERCQ

CHEF PILOTE : FREDERIC GOBBE

CHEF MECANICIEN : PAILLET PASCAL

PILOTES : PHILIPPE DOGNAU

JACKY JPUNIAUX

DIDIER CHERDON

OLIVIER CHAPEAUX

YVES DEVILLE

STERPIGNY DANIEL

QUERTINMONT JEAN-LUC

LOTUS

CHEF D'ECURIE : PHILIPPE MEERTENS

CHEF PILOTE : YVES DE LAUW

CHEF MECANICIEN :

PILOTES : BARBIAUX JACQUES

LUC DENONCIN

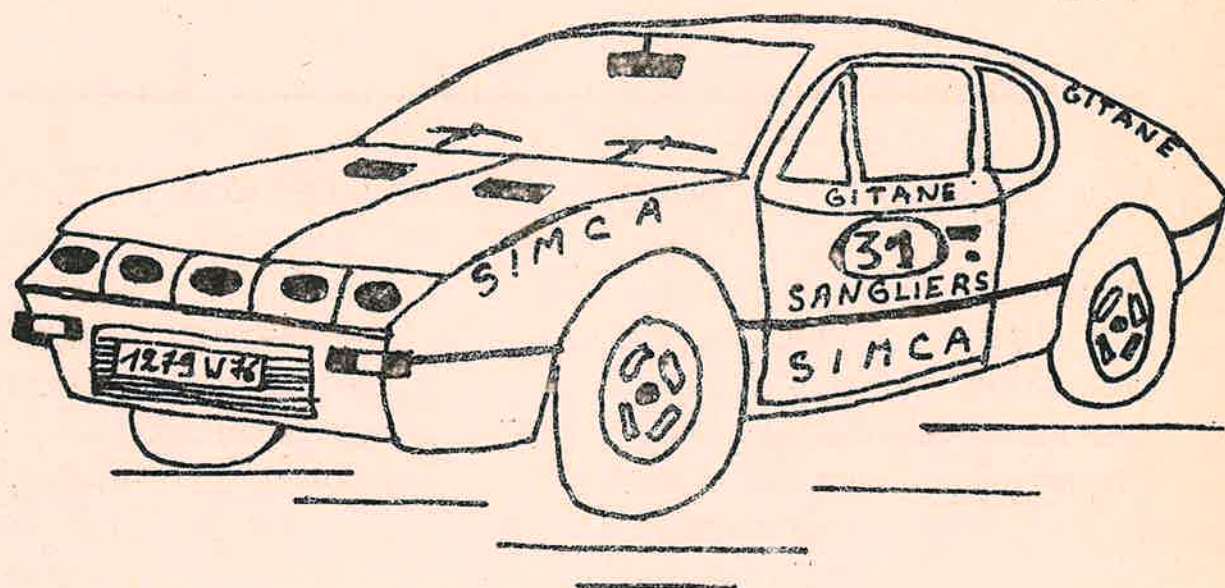
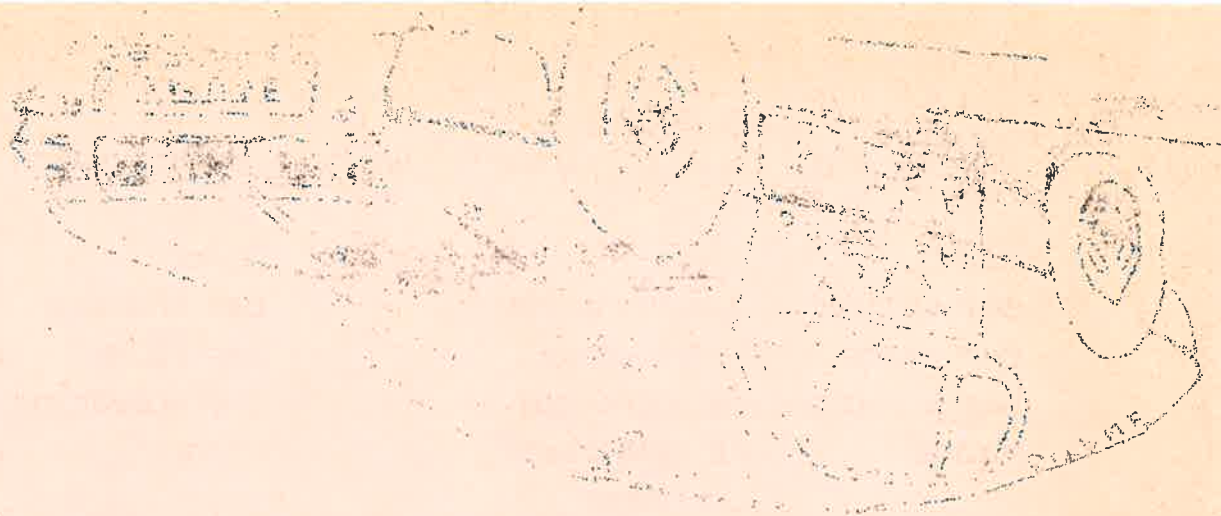
THIERRY DUMONT

BENOIT CHAPEAUX

BERNARD VEIRMAN

PIERRE CHAPEAUX

+++++



Ce.
Alpine Renault
A 310.

Jeudi 1 juillet

Midi : Casse-croûte - boisson - dessert.
Goûter : P.B.C.S.C.L. (1)
Souper : Potage - crêpinettes - pommes de terre - compote -
crème vanille.

Vendredi 2 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.
Midi : Crème de tomates - oiseaux sans tête - purée - haricots -
fruit frais.
Goûter : P.B.C.S.C.L.
Souper : Omelette aux ciboulettes - pommes persillées - laitue -
biscuit.

Samedi 3 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.
Midi : Cuisine sauvage - saucisse - fruit frais.
Goûter : (sur place ou à emporter).
Souper : Consommé - poule au riz - abricots ou sirop.

Dimanche 4 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.
Midi : Potage au cresson - côtes de porc - purée - pois et
carottes - fruit cocktail.
Goûter : P.B.C.S.C.L.
Souper : Plat froid - filet de maquereaux - macédoine de légumes -
pommes de terre - mayonnaise - crème chocolat.

Lundi 5 juillet HIKE

Matin : P.B.C.S.C.L. (éplucher pommes de terre).
Midi : Potage - rôti de porc - salsifis sauce blanche - pommes
persillées - fruit frais.
Goûter : à emporter + argent pour HIKE.

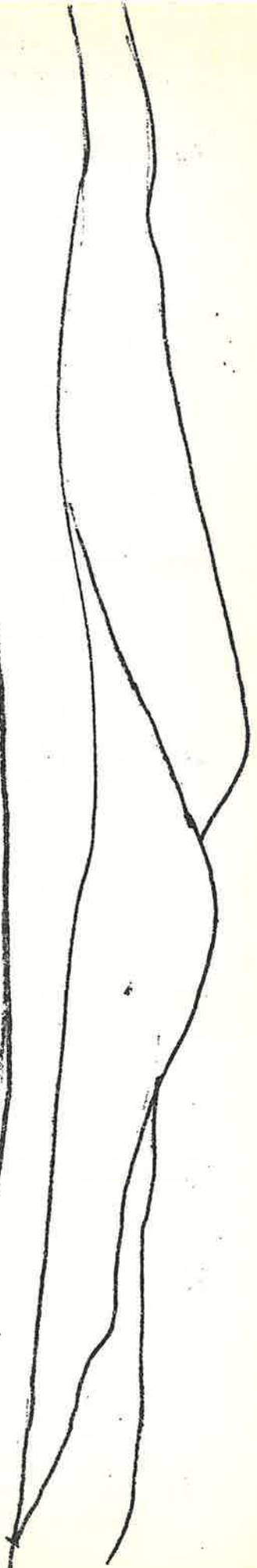
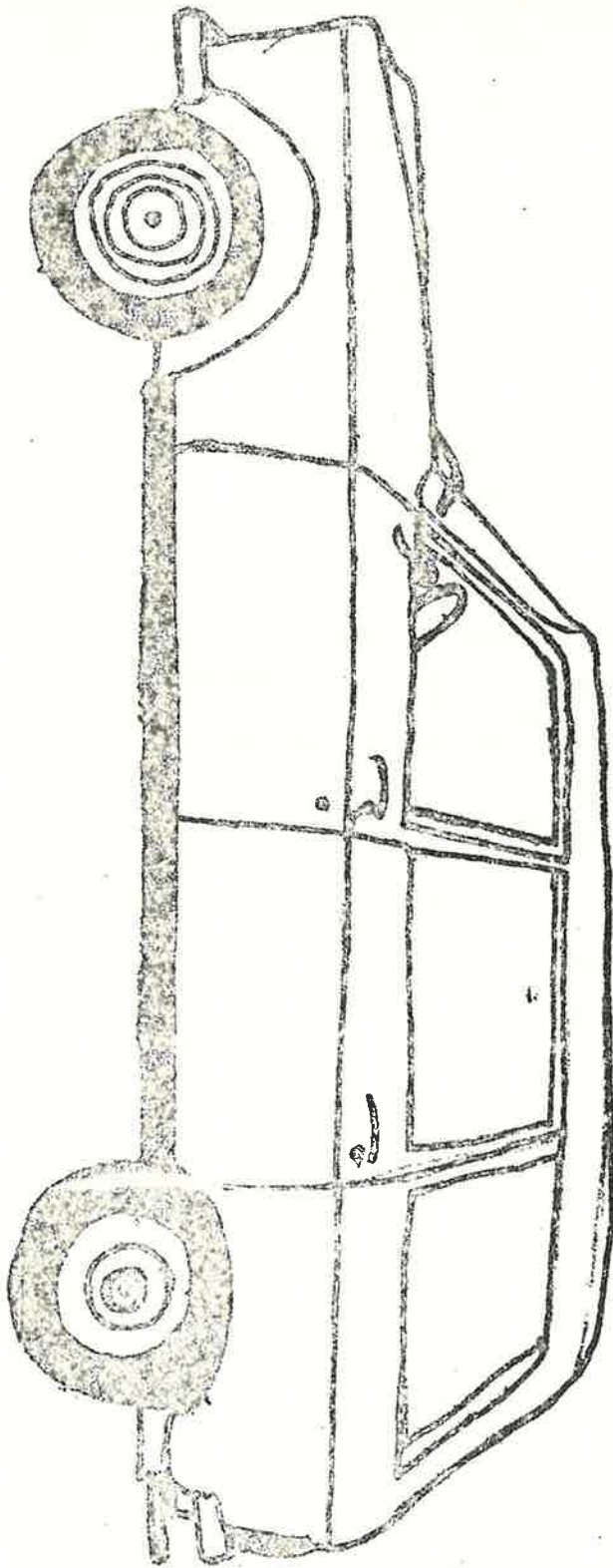
Mardi 6 juillet HIKE

Soir : Potage - oiseaux sans tête - compote de pomme -
pommes de terre - crème vanille.

Mercredi 7 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.
Midi : Potage - rôti de porc - pois et carottes - pommes de
terre - fruit frais.
Goûter : P.B.C.S.C.L.
Soir : Spaghetti - boulettes - sauce tomate fromage - biscuit.

(1) Pain - beurre - confiture (ou compote, ou fromage, choco, chocolat) -
sucre - café - lait à volonté.



es

PEUGEOT 201.
Break.

Jeudi 8 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.

Midi : Potage - filet américain - laitue - pommes rissolées -
glace.

Goûter : P.B.C.S.C.L.

Soir : Charcuterie (jambon, pâté, pain de veau) - pain -
beurré - café - sucre - lait - crème.

Vendredi 9 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.

Midi : Potage - omelette persillée - purée - haricots blancs -
sauce tomate - macédoine de fruits.

Goûter : P.B.C.S.C.L.

Soir : Macaroni - sucre, cassonade - fromage sauce tomate -
fruit frais.

Samedi 10 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.

Midi : Potage - côtes de porc - pommes de terre - laitue -
ananas.

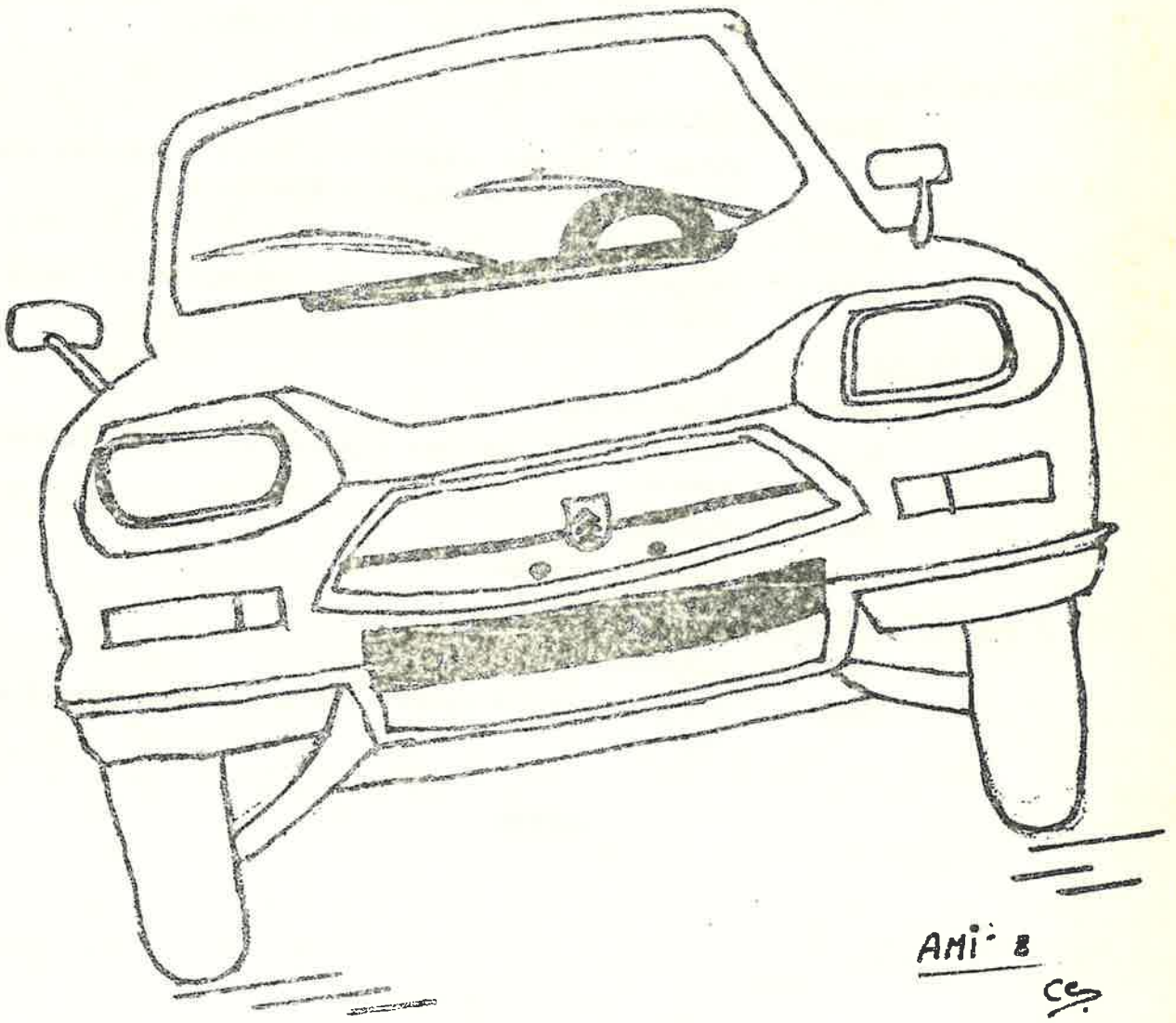
Goûter : P.B.C.S.C.L.

Souper : Rizotto - gaufre.

Dimanche 11 juillet

Matin : P.B.C.S.C.L.

Midi : Velouté - poulet froid - laitue - pommes persillées -
glace.



Ami 8
CS

QUELQUES ARTICLES DU REGLEMENT

1. Christian BAUTHIER chef de camp, est l'autorité suprême du camp. C'est à lui que revient le soin d'appliquer les décisions prises par l'équipe responsable, en les nuanciant parfois, en sanctionnant de la manière la plus adaptée et la plus éducative les "coupables".
2. Sans autorisation, AUCUN VEHICULE n'est habilité à franchir l'enceinte du camp.
3. L'usage des ENGINES MOTORISEES est réservé aux anciens et aux chefs de section pour les besoins du camp.
4. Les accès à certains quartiers de la propriété sont INTERDITS, sauf s'il y a accord du responsable. Exemples : la cuisine, l'intendance, le secrétariat, le coin des chefs, etc.
5. Le GILD est strictement défendu ; il sera confisqué.
6. Le FUMER : les garçons qui ont la permission de leurs parents peuvent fumer durant les moments prévus par l'horaire : les Conseils et la soirée.
Il est STRICTEMENT DEFENDU de fumer SOUS LES TENTES et DANS LES BOIS.
7. Respect de la nature :
 - on n'abat aucun arbre dans les bois ;
 - on ne se promène pas à travers les champs ;
 - on respecte les propriétés privées ;
 - on marche sur les chemins et les sentiers.
8. Le SILENCE est de rigueur à partir du COUVRE-FEU jusqu'au lendemain à huit heures.
9. L'accès aux tentes étrangères à celle qui t'abrite est formellement interdit.
10. La politesse et la bonne tenue sont de rigueur.
11. On respectera le MATERIEL mis à la disposition des sections. Le Frère GEORGES veillera à ce que cet article soit bien respecté.
12. Des sanctions disciplinaires peuvent être prises par Christian. Elles peuvent aller jusqu'au renvoi en famille.
13. Laisse ton transistor à la maison.

PAGE LA PLUS IMPORTANTE... car elle est réservée à la RESOLUTION DE CAMP

Si tout est terminé, tu ne peux oublier tes ENGAGEMENTS.
Cette fiche est à conserver par toi.

VOICI MA RESOLUTION :

Afin de continuer l'effort fourni au camp, je m'engage à ceci :

Ta signature,

Signature de l'Aumônier,

CETTE FICHE EST A REMETTRE A L'UN DES AUMONNIERS

Pendant l'année scolaire qui va suivre (jusqu'au prochain camp), tu auras l'occasion de rencontrer celui qui t'aura aidé à prendre une résolution. Aussi t'est-il demandé de transcrire une seconde fois ta Résolution, afin qu'elle puisse être rappelée de temps en temps.

Je m'engage à ceci :

Ta signature,

NOM et prénom :

FICHES A DECOUPER ET A REMETTRE AU SECRETARIAT DU CAMP LE JOUR DE TON ARRIVEE
(pas avant si possible)

Tu viens au camp

- pour t'amuser,
- pour découvrir les autres,
- pour apprendre aussi à devenir un gars bien, un type qui a quelque chose dans le ventre, un " mec " sur lequel on pourra compter.

Aussi, nous te demandons d'indiquer sur cette fiche ce que tu désires apprendre.

FICHE n° 1

NOM :

Prénom :

Patrouille :

Section :

1° désire se préparer à la Promesse :

OUI - NON

2° voudrait présenter la étoile.

3° voudrait préparer le badge.

4° aimerait se perfectionner dans

- tel atelier :

- tel sport :

ATTENTION !

Ce billet est indispensable.
Il doit être rempli par tous.

FICHE n° 2

NOM :

Prénom :

Patrouille :

Section :

Je viens de prendre connaissance du règlement du Camp.

Par ma signature, je m'engage à le respecter.

Sinon, j'accepte qu'une sanction soit prise à mon égard.

Signature,
.....

