Année 5 n° 3

Rédacteur en chef

Jan De Smet

Comité de rédaction :

Stefaan Degryse
Patrick Feyaerts
Hans Vandeput

Dessinateur attitré

Jan Soens

Correcteur

Bart Vancoillie

Traduction

Gérard Robas
Patrick Feyaerts

Contact :

https://www.waaierstijdschrift.be

redactie@waaierstijdschrift.be

Adresse :

Centrumlaan 147

9800 Deinze

België

Éditorial,

Nous y revoici avec le dernier numéro de notre cinquième année. Treize WAAIERS sont déjà parus et espérons que ce ne sera pas un chiffre malchanceux pour nous.

Des erreurs peuvent arriver et nous sommes assez humbles pour l'admettre. C'est pourquoi vous avez récemment reçu un e-mail annonçant la nouvelle section “Articles mis à jour”. Nous n'avons reçu que des réactions positives.

Et une autre nouveauté est en route. À partir de ce mois-ci, les WAAIERS précédemment publiés seront progressivement également disponibles en langue française via le lien suivant : https://waaierstijdschrift.be/waaiers-francais/ . À la demande des lecteurs francophones et après une longue hésitation, nous avons finalement décidé de faire la traduction.

Patrick Feyaerts s'est chargé de s'occuper de tous les numéros déjà publiés de WAAIERS et de les convertir en langue de Molière grâce à un programme de traduction. Grammaticalement, tout ne sera pas 100 % correct, nous n'avons tout simplement pas le temps ni les connaissances pour cela, mais nous espérons que vous comprendrez et aussi que les passionnés de cyclisme francophones en seront satisfaits. Quoi qu'il en soit, je tiens à remercier Patrick encore une fois pour ce travail minutieux.

Au départ, nous publierons une année complète de WAAIERS (FR) après chaque numéro en néerlandais. Si nous pouvons maintenir ce rythme, alors à partir de l’annéee 7, la version française sera juste un numéro derrière la version néerlandaise.

Si vous connaissez des passionnés de cyclisme francophone, merci de les informer de WAAIERS (FR) : plus nous avons de lecteurs, plus il y a de joie au sein du comité de rédaction.

WAAIERS 5-3 alors. Cette fois, dans la série Maple Leaf, nous parlons de Georges Vanconingsloo, vainqueur de Paris-Bruxelles et Bordeaux-Paris. Hans Vandeput parle de la première confrontation des contre-la-montre britanniques Ken Joy et Bob Maitland vec le contre-la-montre continental. Je commence moi-même une courte série sur l'équipe De Kova avec Miriam De Kova, chansonnière, strip-teaseuse et millionnaire comme sponsor.

Dans la section “Gazettenpraat”, il s'agit du regretté Jean-Pierre Ducasse. Et en ce qui concerne les cartes publicitaires, nous adoptons une approche différente et discutons d'une équipe dans son ensemble. Pour commencer, nous avons le “Dossier Willem II” dans lequel nous souhaitons donner un aperçu de toutes les cartes publicitaires disponibles au fil des années.

Puis il y a les classiques. Hans parle de “Un vélo, un maillot et un cuissard” et des Tubes de Frans. Patrick poursuit avec un aperçu de la série Velo Chewing Gum et de l'histoire des Filiales. Pour FAEMA, nous sommes à la deuxième partie de l'année 1962, les championnats d'Europe sur les pistes hivernales sont ceux de 1953-54 et la Coupe du Monde Intermarques est celle de 1965.

Bart Vancoillie replonge dans sa collection de timbres et discute davantage des équipes néerlandaises de 1965. Marcel Baetens poursuit en évoquant les championnats belges qui

ont fait l'objet de discussions. Jan Soens a dessiné les maillots du Brugse V.S. Et bien sûr, il y a une vérification des faits étendue.

Enfin, nous avons une nouvelle section “Holmes & Watson” dans laquelle nous expliquons brièvement comment nous pensons avoir résolu un problème/mystère concernant un coureur ou une équipe. C'est pour montrer que parfois, c'est un vrai travail de détective.

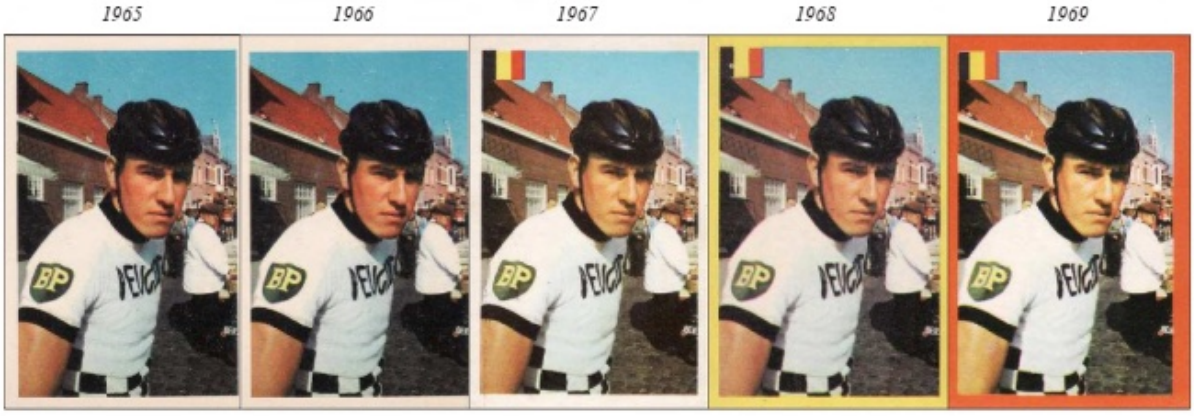
Chers lecteurs de WAAIERS, profitez-en. Nous espérons que nous vous avons fourni suffisamment de matériel pour faire le pont jusqu'au 1er février (WAAIERS 6-1).

Maple Leaf Chewing Gum

Numéro 13 : GEORGES VANCONINGSLOO[1]

par Jan De Smet

Georges Vanconingsloo (né le 27/10/1940 à Wavre et décédé le 07/04/2002 à Grez-Doiceau) fut un coureur cycliste professionnel belge de 1963 à 1974, qui remporta au total 32 victoires.



Textes au verso des images Maple Leaf Chewing Gum de 1965-1969

Atteint de paralysie infantile dans son enfance, il parvient son mal. Au début de 1963 il attire l'attention avec la 10e place à Liège-Bastogne-Liège et un 4e prix dans la Flèche Wallonne. 1964 est pour le coureur de Wavre une grande année. 5e dans Milan-Sanremo, 5e dans le Tour de Flandre, 2e dans Liège-Bastogne-Liège, 6e dans le championnat de Belgique et au dessus de tout : premier à Paris-Bruxelles. Aussi bien dans Paris-Nice que dans le Tour il est éliminé par suite de chutes.

Atteint de paralysie infantile dans son enfance, il parvient son mal. Au début de 1963 il attire l'attention avec la 10e place à Liège-Bastogne-Liège et un 4e prix dans la Flèche Wallonne. 1964 est pour le coureur de Wavre une grande année. 5e dans Milan-Sanremo, 5e dans le Tour de Flandre, 2e dans Liège-Bastogne-Liège, 6e dans le championnat de Belgique et au dessus de tout : premier à Paris-Bruxelles.
Il ne gagne pas de grande courses en 1965, mais collectionne les places d'honneur.

Atteint de paralysie infantile dans son enfance, il parvient son mal. Au début de 1963 il attire l'attention avec la 10e place à Liège-Bastogne-Liège et un 4e prix dans la Flèche Wallonne. 1964 est pour le coureur de Wavre une grande année. 5e dans Milan-Sanremo, 5e dans le Tour de Flandre, 2e dans Liège-Bastogne-Liège, 6e dans le championnat de Belgique et au dessus de tout : premier à Paris-Bruxelles.
Il ne gagne pas de grande courses en 1965, mais collectionne les places d'honneur.

[1] Pour être clair, la bonne orthographe est bien Vanconingsloo.

Atteint de paralysie infantile dans son enfance, il parvient son mal. Au début de 1963 il attire l'attention avec la 10e place à Liège-Bastogne-Liège et un 4e prix dans la Flèche Wallonne. 1964 est pour le coureur de Wavre une grande année. 5e dans Milan-Sanremo, 5e dans le Tour de Flandre, 2e dans Liège-Bastogne-Liège, 6e dans le championnat de Belgique et au dessus de tout : premier à Paris-Bruxelles. A ensuite attendu 1967 pour se montrer encore : il gagna Bordeaux-Paris.

Atteint de paralysie infantile dans son enfance, il parvient son mal. Au début de 1963 il attire l'attention avec la 10e place à Liège-Bastogne-Liège et un 4e prix dans la Flèche Wallonne. 1964 est pour le coureur de Wavre une grande année. 5e dans Milan-Sanremo, 5e dans le Tour de Flandre, 2e dans Liège-Bastogne-Liège, 6e dans le championnat de Belgique et au dessus de tout : premier à Paris-Bruxelles. A ensuite attendu 1967 pour se montrer encore : il gagna Bordeaux-Paris.

Ses équipes en tant qu'indépendant et coureur professionnel

Indépendant depuis le 2 mars 1962.

1962	Peugeot-BP-Dunlop

Professionnel à partir du 28 mars 1963.

1963	Bertin-Porter 39-Milremo
1963	Solo-Terrot-Van Steenbergen
1964	Peugeot-BP-Englebert
1965	Peugeot-BP-Michelin
1966	Peugeot-BP-Michelin
1967	Pelforth-Sauvage-Lejeune-Wolber
1968	Peugeot-BP-Michelin
1969	Peugeot-BP-Michelin
1970	Peugeot-BP-Michelin
1971	Molteni
1972	Molteni
1973	Watney-Maes
1974	Robot-Office du Meuble Hannut



Un jeune Georges Vanconingsloo au début de sa carrière.

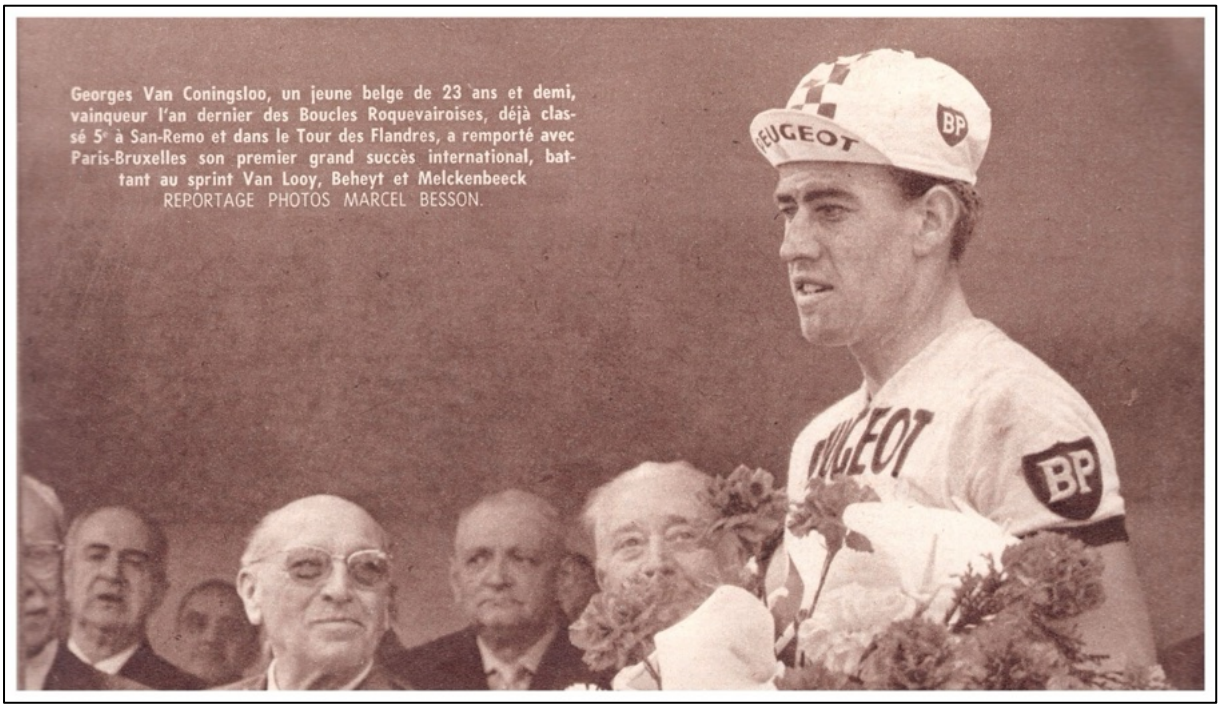
Principaux résultats

Débutant 1957 + 1958 (19)
Amateur 1959 (0)
Amateur 1960 (18)

Amateur 1961 (26)

Indépendant à partir du 2 mars 1962 (4)
1er Kuurne-Bruxelles-Kuurne (11/4), Championnat de Flandre-Orientale (Zomergem) (24/6), Sint-Martens-Lierde (23/7) et Strombeek-Bever (4/8)
Indépendant 1963 (0)
2e Omloop Het Volk (Louvain-Gand) (2/3)
Professionnel à partir du 28 mars 1963 (6)
1er Meerhout (9/5), Zonnegem (12/5), Bruxelles-Verviers (1/9), La Poly Lyonnaise (8/9), Baasrode (18/9) et Oostrozebeke (7/10)
4e Flèche Wallonne (6/5)
10e Liège-Bastogne-Liège (5/5)
Professionnel 1964 (3)
1re Paris-Bruxelles (26/4)
Het Belang van Limburg du 27 avril 1964 p. 7 **Paris-Bruxelles a sacré un vainqueur belge, mais pas celui que l'on attendait** **Georges Vanconingsloo, meilleur sprinter que VAN LOOY et BEHEYT** Huit jours après Paris-Roubaix, qui restera sans doute inscrit dans l'histoire du cyclisme comme l'une des plus belles épreuves, il était difficile que les courses qui suivaient de près n'aient pas quelque peu déçu les suiveurs. Après un grand festin arrosé des meilleurs vins et champagnes, la cuisine ordinaire du lendemain paraît toujours moindre que d'ordinaire. Ce matin au départ à Paris, nous étions donc bien conscients qu'il allait falloir oublier Paris-Roubaix pour éviter la déception. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous restons prêts à analyser la cinquantième Paris-Bruxelles selon les critères habituels, et pourtant il nous faut reconnaître que la classique entre les deux capitales a été, sur le plan sportif, une déception. Imaginez en effet qu'aucun coureur n'ait osé lancer une attaque vraiment sérieuse. Il faudra nous accorder qu'une classique comme Paris-Bruxelles, avec un parcours qui, à partir de Mons, peut être qualifié de véritablement sensationnel et qui offre assurément beaucoup plus de garanties pour un déroulement normal de la course que Paris-Roubaix, mérite mieux et davantage. On a une fois de plus prouvé qu'un organisateur peut tracer un parcours, mais que ce sont néanmoins les coureurs qui déterminent le cours de la course. À Paris-Roubaix, chaque participant avait semble-t-il la conviction de devoir produire une performance éclatante, quitte à en payer le prix. Aujourd'hui, personne – pas même à une dizaine de kilomètres de

l'arrivée – ne semblait penser que Paris-Bruxelles pouvait aussi se prêter à une échappée particulièrement payante.



GV20 Une presse élogieuse après sa victoire à Paris-Bruxelles. (Source de la photo : Miroir Sprint)

DEUX FOIS VAN LOOY

Tout ce qui s'est passé avant la frontière franco-belge peut être facilement passé sous silence. Nous étions d'ailleurs déjà bien entrés sur le sol belge lorsque notre carnet de notes était encore pratiquement vierge. Cependant, nous pouvions encore espérer que les sept côtes brabançonnes, dont la première était annoncée après 248 kilomètres de course, feraient la différence. Il restait à peine une heure de course lorsque la course sembla enfin commencer.



L'une des nombreuses cartes à collectionner avec Georges Vanconingsloo.

Dans la descente de Ronquières, juste avant le petit pont, qui cette fois était enseveli sous la poussière jaune apportée durant la semaine par des camions participant sur place à un grand chantier, Rik Van Looy partit en tête, vêtu de son maillot tricolore, suivi dans sa roue par les deux premiers d'Ougrée : Bocklant et Adorni. Nous soupçonnions que trois de nos favoris allaient unir leurs forces et, victorieux, remonter vers Forest pour offrir aux milliers de spectateurs alignés le long de la route une poursuite palpitante.

Qui était à l'avant du peloton, nous ne pouvions le distinguer à plus de cent cinquante mètres. Toujours est-il que ce furent des maillots rouges – sans doute des coéquipiers de Bocklant – qui provoquèrent un regroupement. Rik Van Looy, qui a toujours été un spécialiste des démarrages décisifs dans les descentes,

tenta encore sa chance sur l'ultime montée du Sint-Rochusberg. Cette fois, il était accompagné de Darrigade. Le champion de Belgique ne put cependant aller, cette fois-là, qu'à cinquante mètres de l'emprise de ses principaux adversaires. Il faut croire que Van Looy s'est alors résigné et, comme ses concurrents, comptait sur un sprint. En tout cas, nous ne l'avons plus vu avant Linkebeek dans une position qui laissait présager une attaque. Ceux qui osèrent encore une timide tentative furent Maliepaard et le Britannique Simpson, mais ces coureurs manquèrent également de conviction (ou était-ce simplement un manque de force physique ?).

Fait est que plus personne n'eut l'occasion de se glisser entre un échappé et le peloton. L'Alsemberg permit tout au plus à une douzaine de coureurs de prendre une petite avance d'une centaine de mètres, mais cela ne changea rien. Autre remarque : sur la côte de Linkebeek, Georges Vanconingsloo fut le seul des poursuivants à parvenir de justesse à rejoindre les premiers.

DÉNOUEMENT SURPRENANT

Même si la finale n'avait pas offert un spectacle enthousiasmant, nous nous réjouissions déjà d'un sprint de grande qualité. Quant à l'issue, nous n'en étions pas inquiets : une première victoire classique ne pouvait pas nous échapper. Nous étions toutefois curieux de savoir lequel des trois – Beheyt, Van Looy ou Melckenbeeck – l'emporterait pour la première place. Ni le champion du monde, ni le champion de Belgique, ni le rapide Lédonien ne gagnèrent. Georges Vanconingsloo se plaça à quatre cents mètres de la ligne, immédiatement après avoir franchi en tête la "muraille noire". À sa gauche, derrière le coureur de Wavre, roulait Van Looy et à droite Beheyt lançait son sprint. Tous deux revenaient peu à peu et, au moment même où nous pensions qu'ils allaient doubler Vanconingsloo, ils calèrent. Van Looy n'avança plus et Beheyt non plus. Tous deux manquèrent la victoire d'une bonne demi-longueur de vélo…



GV22 Une autre photo de collection.

C'est pourquoi nous avons cru devoir écrire dans notre titre : le plus fort sprinteur a gagné et non le plus rapide…

Gerard PRIJS

"Het Belang van Limburg" du 27 avril 1964 p. 7

L'aîné de neuf enfants et… handicapé jusqu'à huit ans par la poliomyélite !

Le vainqueur de 23 ans, originaire de Wavre, pense déjà au week-end ardennais

Vous souvenez-vous du déroulement du week-end ardennais 1963, remporté par Poulidor ? Alors songez au nom de Georges Vanconingsloo, qui, tout juste devenu coureur professionnel, s'était alors fait remarquer pour la première fois. Les suiveurs de Liège-Bastogne-Liège, la Flèche Wallonne, ont dû à plusieurs reprises noter Vanconingsloo dans leur carnet et, sur ces deux jours, le jeune coureur de Wavre – en plus du vainqueur Poulidor – fut la figure la plus marquante.

Immédiatement de nouveaux horizons s'ouvrirent pour Vanconingsloo. Comme il n'avait jusque-là joué aucun rôle marquant chez les jeunes, le réservé Georges n'avait pu signer que pour une petite marque française. Après le week-end ardennais, Bob Naeye voulut donner sa chance à Vanconingsloo et le faire courirle Tour de France. Les règlements de l'Union Cycliste Internationale s'opposèrent cependant à un transfert en cours de saison, si bien que Vanconingsloo dut continuer à courir dans son maillot Bertin noir et rouge, privé de participation aux grandes courses sur route[2].

Une fois la saison 1963 terminée, Vanconingsloo signa immédiatement un contrat chez Gaston Plaud et rejoignit ainsi Simpson, Wolfshohl et Daems chez Peugeot.

Il n'a pas fallu attendre jusqu'à hier pour voir Vanconingsloo confirmer toutes les bonnes choses qu'on attendait de lui. Combattant par excellence, il a déjà mené la Ronde du Limbourg pendant 160 kilomètres et n'a pas voulu se rendre lorsque le peloton est revenu sur les échappés.



GV23 Rik Van Looy est battu de justesse par Georges Vanconingsloo à Paris-Bruxelles. Benoni Beheyt est troisième, Gilbert Desmet cinquième. (Source de la photo inconnue)

[2] Le transfert vers Solo-Van Steenbergen s'est finalement concrétisé.

Nous avons aussi vu Vanconingsloo très bien démarrer à Paris-Nice, où il fit partie de la bonne échappée dès le premier jour. Le lendemain, Vanconingsloo était en train de rouler pour le maillot blanc de leader lorsqu'un motard imprudent l'a renversé.

À Paris-Nice, Vanconingsloo connut aussi un affaiblissement. Celui-ci n'était toutefois pas d'origine physique. Le timide Brabançon, qui jusque-là restait longtemps loin de chez lui, eut de plus en plus le mal du pays. C'est à Ajaccio, en Corse, qu'il nous dit : - Je crois que les courses à étapes ne sont pas pour moi. J'ai tellement de peine à me séparer de ma famille.

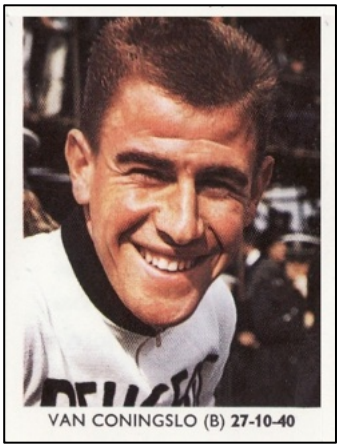
Après Milan-San Remo, Vanconingsloo ne rentra pourtant pas tout de suite, car ses dirigeants l'envoyèrent disputer la Polymultipliée dans le sud de la France. Vanconingsloo créa la sensation en battant André Darrigade dans un long sprint épuisant !

"JE NE PENSAIS PAS AVOIR UNE CHANCE"

À l'instant, Vanconingsloo répéta cet exploit et remporta Paris-Bruxelles en battant Van Looy et Beheyt. On voyait bien, lorsque le svelte coureur revint sur ses pas après son sprint victorieux, qu'il n'en croyait toujours pas à son premier grand succès international. Vanconingsloo admettait volontiers la surprise de sa victoire au sprint :

- Après avoir fait un effort violent pour recoller un écart de cinquante mètres sur la côte de Linkebeek, je ne croyais plus en ma chance, expliqua le vainqueur. Nous lui demandâmes alors s'il pouvait, dans des circonstances normales, rivaliser avec Van Looy et Beheyt.

- Je ne dis pas que je suis aussi rapide que les meilleurs sprinteurs, répondit Vanconingsloo, mais sur une arrivée comme celle-ci, j'ai ma chance. Ici, j'ai sprinté avec la puissance et il faut croire que j'étais le plus frais. Georges Vanconingsloo, parti de la tête à Forest, avait utilisé lors de son rush victorieux la démultiplication habituelle des sprinteurs, 53x14.


VAN CONINGSLO (B) **27-10-40**

On voulut aussi connaître les premiers objectifs du vainqueur de Paris-Bruxelles. Sans hésiter et d'une voix d'une calme extrême, Vanconingsloo répondit : "Je ferai de mon mieux pour jouer un rôle remarqué dans le week-end ardennais, puis viendra le Tour de France". Le comblé Gaston Plaud, directeur sportif de Vanconingsloo, qui engrangeait cette année son deuxième succès (après Simpson à Milan-San Remo), suivit l'entretien d'un large sourire.

- Vanconingsloo a toujours été beaucoup trop timide et pas assez conscient de ses capacités, déclara le directeur sportif parisien. Maintenant c'est fini : sa force et son courage le mèneront sans doute à de nouveaux succès. Je compte aussi sur lui pour le Tour.

Pino Cerami, qui depuis qu'il a arrêté la compétition défend en Belgique les intérêts de Peugeot, était aussi enthousiaste que son directeur français. Pino, dont la course record sur Paris-Bruxelles n'était pas mise en danger, nous dressa un portrait humain de Georges Vanconingsloo.

- Georges est un garçon d'un courage exceptionnel, dit Pino. Il est l'aîné d'une famille de neuf enfants et, jusqu'à l'âge de huit ans, il a été fortement handicapé par la polio. Il ne savait alors ni lire ni écrire et a dû faire preuve d'un grand courage pour rattraper son retard.

Et Pino poursuivit :

- Même en tant que coureur, Georges n'a pas eu la vie facile. Des conditions familiales difficiles empêchaient le père Vanconingsloo de faire des concessions. Savez-vous que Georges, dès ses années d'amateur, avait l'obligation d'envoyer 500 francs par mois à la maison ?

Georges Vanconingsloo n'aurait sans doute jamais remporté Paris-Bruxelles et peut-être aurait-il cessé d'être coureur depuis longtemps s'il n'avait pas pu compter sur une fidèle société de supporters, qui depuis le début s'était assurée que leur coureur n'ait jamais à débourser un franc pour le matériel de course. Espérons que Vanconingsloo, promu vedette hier, restera aussi attentif à ses protégés. Son père, parce qu'il n'a pas laissé son fils suivre la dure école des ouvriers ; ses supporters, qui continuaient à croire en un amateur souvent battu sur le plan régional et national !

G. Prijs

"Het Belang van Limburg" du 27 avril 1964 p. 7

Une semaine n'est pas l'autre

Peut-être intéressera-t-il le lecteur de savoir ce que Vanconingsloo a accompli huit jours plus tôt, lors d'un Paris-Roubaix disputé à un rythme record. Eh bien, le résultat est très simple : Vanconingsloo a été lâché après 75 kilomètres, en compagnie de l'ancien champion de Belgique Oellibrandt, tout simplement décroché. Peut-on en déduire que Vanconingsloo n'est pas un adepte des départs fulgurants et qu'il n'emploie pas aussi facilement le gros développement que ses adversaires ? Peut-être. Mais il est certain que Vanconingsloo est capable d'un final de course difficile, où les difficultés se succèdent rapidement. Il en a d'ailleurs fourni la preuve. G.P.

1er Boucles Roquevairoises (21/3) et Ronse (25/7)
2e Week-end Ardennais
2e Liège-Bastogne-Liège (3/5)
5e Milano-Sanremo (19/3), Tour des Flandres (5/4) et Rund um den Henninger Turm (1/5)

Professionnel 1965 (9)
1er Ronde van Limburg (7/3), 7e étape Paris-Nice (15/3), 1re étape Tour de Belgique (6/4), Omloop van het Leiedal Bavikhove (16/5), 8e étape Critérium du Dauphiné Libéré (29/5), Denderleeuw (19/7), 's Gravenwezel (12/9), Waarschoot (14/9) et G.P. Fourmies (3/10)
2e Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke (27/3) et Flèche Brabançonne (31/3)
3e Rund um den Henninger Turm (4/4) et Ronde van Vlaanderen (17/4)
5e Flèche Wallonne (29/4)
10e Paris-Roubaix (11/4)
Professionnel 1966 (4)
1er Dippach (10/4), Eine (22/7), Auvelais (25/7) et Hoeilaart-Diest-Hoeilaart (24/9)
5e Tour de Belgique (14/4)
9e Flèche Wallonne (29/4)
Professionnel 1967 (3)
1er Bordeaux-Paris (28/5)

Het Belang van Limburg du 29 mai 1967 p. 9

GEORGES VANCONINGSLOO pulvérise le record de BORDEAUX-PARIS après une légendaire échappée en solitaire de 350 km.

Succès belge complet avec Vanspringel (2e), Foré (3e) et Bocklant (4e)

"PARIS, dimanche après-midi : Les spectateurs du Parc des Princes viennent d'applaudir un exploit cycliste moderne. En la personne de notre compatriote de 26 ans, Georges Vanconingsloo, ils ont vu le vainqueur de la 66e édition de Bordeaux-Paris, qui a réussi à rester en tête pendant 357 kilomètres dans ce marathon de la route, pulvérisant ainsi le record de la plus longue course cycliste de l'année. Georges Vanconingsloo a couvert les 557 kilomètres séparant Bordeaux de Paris à une vitesse moyenne de 39,993 km/h, améliorant ainsi de plus d'un kilomètre le record établi l'an dernier par son coéquipier Jan Janssen.

Personne, avant le départ de Bordeaux-Paris, n'avait vraiment considéré Georges Vanconingsloo comme favori – au mieux comme outsider – et il a donc livré une course légendaire. Pour la première fois dans l'histoire du marathon cycliste moderne, c'est-à-dire avec entraînement par derny à partir de Châtellerault, un concurrent a osé attaquer alors que l'on venait juste de franchir les 200 kilomètres. Cela signifie que Georges Vanconingsloo a d'abord roulé presque soixante kilomètres en solitaire, puis encore trois cents kilomètres derrière son entraîneur, sans jamais revoir un seul adversaire. Si l'on ajoute que le vainqueur

et nouveau recordman de Bordeaux-Paris a parcouru la plus grande partie de la distance sous une pluie battante, sa victoire doit être qualifiée de tout simplement glorieuse.

La performance de Georges Vanconingsloo restera inscrite dans la courte liste des exploits cyclistes que l'on décrit comme proches du merveilleux. Merveilleux, parce que son auteur a soit surclassé ses adversaires, soit accompli une prouesse qui repousse manifestement les limites de l'endurance humaine."



Georges Vanconingsloo lors de l'attaque de Bordeaux-Paris en 1967. (Photo : Coups de Pédales Hors Série no. 15 p. 161)

On tentera sans doute de minimiser l'ancien souffrant de la poliomyélite en écrivant que son succès fut facilité par l'attitude trop attentiste des plus forts adversaires, ou en ajoutant que Vanconingsloo reçut un cadeau de dix minutes avant même que la course ne commence. Ce ne sont pourtant pas des raisons recevables pour justifier une défaite, et encore moins pour diminuer en quoi que ce soit le mérite du vainqueur. Aucune avance prise de façon surprenante ne saurait expliquer à elle seule une défaite. La couverture des grandes épreuves cyclistes est si bien faite qu'on peut à tout moment connaître la situation exacte. Enfin, le déroulement si simple de ce Bordeaux-Paris ne peut s'expliquer que par la performance exceptionnelle de Georges Vanconingsloo et, sans doute – mais dans une moindre mesure – par le fait que Herman Vanspringel (et son premier entraîneur Frans Cools) a sous-estimé les forces du vainqueur.

AVANT L'AUBE

On peut lire ailleurs que la nuit du Bordeaux-Paris s'est déroulée plutôt paisiblement. Pourtant, la course battait déjà son plein bien avant qu'on ne retrouve les relais à Châtellerault. Le coureur qui a fait voler en éclats toute logique de Bordeaux-Paris s'appelle Georges Vanconingsloo.

Au moment où, sur un signe convenu, tout le monde descendit de vélo pour refaire sa toilette avant d'attaquer la dernière heure vers Châtellerault, Vanconingsloo avait déjà son plan. Il raccourcit au maximum l'arrêt de ravitaillement et remonta en selle au moment même où les autres se ménageaient encore quelques minutes de repos.

Il en résulta que l'ancien vainqueur ('64) de Paris-Bruxelles avait disparu depuis longtemps de la vue de ses adversaires quand ceux-ci remontèrent en selle. Personne parmi eux ne prit garde que Vanconingsloo, avec dix minutes (n.d.l.a. : d'avance), en suivant son entraîneur Hoef, reprenait la direction de Paris à plus de cinquante kilomètres à l'heure. On croyait mieux savoir : avant Vanconingsloo d'autres avaient déjà tenté et échoué, et de façon bien moins spectaculaire. "Laissez Vanconingsloo partir au suicide "sportif"," tel fut le jugement unanime des adversaires. Ils restèrent ainsi à juger pendant 200 kilomètres, sans toutefois remarquer que le Brabançon wallon imprimait un tel train qu'il ne perdait pas beaucoup de son avance, qui avait atteint à un moment donné un maximum de 12'30''.



Foré regardait Vanspringel, Vanspringel regardait Poulidor, et le Français ne bougea pas non plus. Il apparaîtrait par la suite que le favori français n'était pas en grande forme et qu'il allait subir une défaite calamiteuse.

Sous une pluie battante, quelques coureurs de moindre rang comme Lebaube, Bocklant et Salmon partirent à la poursuite et, à un moment, se rapprochèrent jusqu'à 3'45''. Les prétendus favoris comptaient toutefois encore plus de sept minutes de retard à Chartres (à 92 km de l'arrivée).

Ce ne fut qu'à ce moment que Frans Cools parvint à déclencher une violente contre-attaque d'Herman Vanspringel. Dans le peloton, seul Noël Foré put suivre. Alors que Lebaube et Salmon subissaient une terrible défaillance, Bocklant fut repris par ses deux poursuivants et, à cet instant, Bordeaux-Paris était déjà devenu un festival belge. Les trois poursuivants ne parvinrent jamais, ensemble, à refaire le terrain perdu sur celui qui filait dans la vallée de la Chevreuse.

Les trois poursuivants ne pourront jamais avec des forces unies poursuivre Vanconingsloo, qui a pénétré dans la vallée de Chevreuse. Foré fut victime de crampes abdominales et dut descendre de son vélo, Bocklant, pour sa part, avait depuis quelque temps épuisé ses meilleures forces. Finalement, c'est Herman Vanspringel qui s'approcha le plus du futur vainqueur. À Châteaufort, en haut de la côte, à 24 kilomètres à peine de l'arrivée, l'Anversois était même revenu à une minute et demie de cet homme qui, à l'aube, avait lancé son offensive.

Le sort fut cependant juste. Vanconingsloo, dans une ultime concentration de toutes ses réserves, parvint à conserver un peu plus d'une minute d'avance.

Pour éviter tout risque de chute, on prit la précaution de ne pas faire entrer les coureurs sur la piste derrière leur entraîneur. Ainsi, Vanconingsloo reçut tous les applaudissements pour lui seul. Et à juste titre.

"Het Belang van Limburg" du 29 mai 1967 p. 9

Feinte d'attaque jusqu'au Parc des Princes

Trois ans et un mois après que Georges Vanconingsloo (né le 27 octobre 1940) ait remporté sa victoire classique en battant Rik Van Looy et Benoni Beheyt au terme de Paris-Bruxelles, il a livré la surprise de la saison en conquérant de façon magistrale Bordeaux-Paris. La surprise est d'autant plus grande que personne n'imaginait que le frêle Brabançon possédât l'endurance nécessaire pour affronter un marathon comme Bordeaux-Paris. Et encore moins pour mener à bien une échappée de 350 kilomètres.



GV27 Georges Vanconingsloo vainqueur de Bordeaux-Paris 1967. (Photo : Coups de Pédales Hors Séeie n° 15 p. 161)

Nonobstant le fait que Georges Vanconingsloo ait amélioré le record de l'épreuve de son coéquipier Jan Janssen de 24 minutes, il était encore relativement frais lorsqu'il descendait de son vélo au Parc des Princes. D'ailleurs, tous ceux qui ont terminé Bordeaux-Paris étaient plutôt frais. Les conditions météorologiques y sont bien sûr pour beaucoup : le soleil éclatant qui chaque année accompagne la vallée de Chevreuse avait cette fois cédé la place à une pluie battante. Et comme on sait qu'un cycliste supporte mieux la pluie qu'une chaleur excessive, l'état de fraîcheur des coureurs en est une explication partielle.

FEINTE D'ATTAQUE

Il semble que Maurice De Muer, tout comme la plupart des suiveurs, n'ait guère cru aux possibilités de Vanconingsloo. Lorsqu'il annonça samedi soir qu'un des coureurs devait être sacrifié en attaquant avant même Châtellerault, il désigna Vanconingsloo pour cette mission. "J'ai mon plan", dit le responsable sportif français à ses coureurs. "Nous nous habillerons le plus légèrement possible pour réduire au minimum la toilette du matin. Quelqu'un doit attaquer de toutes ses forces immédiatement et essayer d'aller le plus loin possible. Ce seront ainsi nos adversaires qui devront le plus travailler pour contrer."

Le déroulement de la course a montré que De Muer avait encore une fois vu juste... L'an dernier c'était Jean-Claude Lefebvre qui avait préparé la victoire de Jan Janssen.

On avait maintenant attribué à Vanconingsloo le rôle d'équipier pour permettre à Monty de prendre le rôle de vainqueur. De Muer avait vu juste. Il ne s'était trompé que dans le nom du gagnant. Georges Vanconingsloo, qui eut la peu enviable tâche de se sacrifier, était d'une force si étonnante qu'à la surprise générale il rejoignit le Parc des Princes à vélo sans même revoir Vanspringel.

"Het Belang van Limburg" du 29 mai 1967, p. 9

VANCONINGSLOO : attaque pendant la nuit

CHATELLERAULT. – Les dix-sept concurrents de la 66e Bordeaux-Paris semblaient particulièrement pressés. Au lieu de s'accorder une demi-heure de repos supplémentaire, ils étaient déjà visibles autour du contrôle de départ à minuit. Comme le veut la tradition, tous portaient encore pantalons chauds et bonnets de laine. Les prévisions météo étaient pourtant favorables : température douce, ciel parfaitement dégagé et légère brise qui n'entraverait pas les coureurs. C'était assez inattendu, car dans la région de Bordeaux le temps avait été très mauvais les jours précédents.

Des centaines de supporters, parmi lesquels des partisans des équipes de rugby de Bègles et de Montauban, encourageaient les coureurs lorsque ceux-ci furent envoyés, exactement à une heure, sur la route de 557 kilomètres, suivis par les puissants phares des voitures suiveuses. L'intérêt resta très vif dans la périphérie de Bordeaux, ce qui montrait que le marathon routier demeurait une course populaire.

La nuit fut calme pour les coureurs, qui profitèrent d'une température clémente.

"Il fait même chaud", déclara Jourden quand on lui demanda comment il se sentait.

Dès le départ, le rythme prévu à la moyenne horaire calculée pour 35 km/h fut quasiment respecté et les coureurs se relayaient régulièrement en tête. Partout, dans les villages et les villes, les spectateurs – pour la plupart en tenue de nuit – encourageaient bruyamment les concurrents.

Après quatre heures de course et 133 km, la lumière du jour commença déjà à poindre.

“La nuit est passée particulièrement vite”, se réjouit Poulidor.

ATTAQUE SURPRENANTE DE VANCONINGSLOO



Au bout de 200 kilomètres, Bordeaux-Paris connut sa toilette matinale classique. Tous les coureurs mirent pied à terre et enlevèrent pantalons longs et bonnets de laine, retrouvant ainsi l'apparence de vrais cyclistes.

Certains furent plus prompts que d'autres à se rhabiller, et le petit peloton s'en trouva morcelé. C'est notre compatriote Georges Vanconingsloo qui reprit la course en tête. Il prit bientôt une belle avance, suivi de près par Salmon, tandis que Bocklant, Desmet, Jourden et Riotte accusèrent un léger retard par rapport aux poursuivants de Vanconingsloo. Chacun dut maintenant pédaler avec conviction et, pour la première fois depuis longtemps, la lutte commença avant même que les motos d'entraînement n'interviennent à Châtellerault.

À Poitiers (km 224), Vanconingsloo possédait une avance de 6'35" sur le peloton, mené par Poulidor. Alors qu'un regroupement s'opérait derrière Vanconingsloo, le Wallon poursuivit son effort et rejoignit Châtellerault (km 258) avec une avance de 10'45". Naturellement, la physionomie de la course changea et au km 265 le peloton se scinda en deux groupes. Le premier était composé de Foucher, Jourden, Riotte, Desmet et Salmon, légèrement précédés par Lebaube, qui avait lancé la poursuite sur Vanconingsloo. Bordeaux-Paris 1967 avait donc bien démarré…

1er à Soignies (16/5) et Gullegem (6/6) ;
2e Paris-Luxembourg (17/9) ;
3e Rund um den Henninger Turm (16/4) ;
5e Milan-Sanremo (18/3).
Professionnel 1968 (0)

Professionnel 1969 (3)
1re étape 2B Tour de l'Oise (11/5), Merelbeke (17/9) et Nazareth (20/9) ;
2e Harelbeke–Antwerpen–Harelbeke (22/3) ;
4e Bordeaux–Paris (7/9) ;
7e Paris–Tours (28/9) ;
8e Milan–Sanremo (19/3).
Professionnel 1970 (0)
Professionnel 1971 (3)
1er G.P. Cerami (1/4), Herstal (7/8) et Geetbets (23/8) ;
4e Ronde van Vlaanderen (4/4).
Professionnel 1972 (1)
1er Flèche Hesbignonne (Cras-Avernas) (22/5).
Professionnel 1973 (1)
1er Circuit du Tournaisis à Templeuve (22/5).
Professionnel 1974 (0)

Nombre total de victoires en tant que cycliste professionnel : 34[3]

Palmarès des 'grandes' courses :

	Tour de France	Giro d'Italia	Vuelta a España
1963	-	-	-
1964	DNF (h.d. rit 7)	-	-
1965	DNF (h.d. rit 11)	-	-
1966	DNF (h.d. rit 17)	-	-
1967	-	-	-
1968	-	-	-
1969	-	-	-
1970	-	-	-[4]
1971	-	-	-

[3] Sur base du palmarès dans l'Encyclopédie du Monde du Cyclisme en 'Cadors et lieutenants du vélo' - 6 - Georges VAN CONINGSLOO 'Le finisseur Brabançon', Éditions Coups de Pédales, 2008.

[4] L'équipe Peugeot-BP, bien qu'annoncée en 1970, ne prend pas le départ de la Vuelta a España. L'équipe aurait été composée de : Gerben Karstens, Georges Vanconingsloo, Valère Vansweefelt, Jos Schoeters, Jean-Pierre Danguillaume, William Bilsland, Robert Bouloux, Charles Rouxel, Jean-Pierre Parenteau et un dixième coureur, non identifié.

1972	-	-	-
1973	-	-	-
1974	-	-	-

	Milan-Sanremo	Ronde van Vlaanderen	Paris-Roubaix	Liège-Bastogne-Liège	Tour de la Lombardie
1963	-	-	44ste	10de	-
1964	5de	5de	DNF	2de	DNS de DNF[5]
1965	18de	3de	10de	12de	DNS de DNF
1966	DNS de DNF	20ste	32ste	DNF	-
1967	5de	DNS de DNF	24ste	-	-
1968	25ste	20ste	-	DNS de DNF	DNS de DNF
1969	8ème	DNS de DNF	DNS de DNF	-	DNS de DNF
1970	35ste	DNS de DNF	DNS de DNF	DNS de DNF	-
1971	DNS de DNF	4de	-	-	-
1972	-	-	DNS de DNF	DNS de DNF	-
1973	DNS de DNF	DNS de DNF	-	DNS de DNF	-
1974	-	-	-	-	-

	Gand-Wevelgem	Amstel Gold Race	La Flèche Wallonne
1963	-	-	4de
1964	-	-	29ste
1965	DNF	-	5de
1966	DNS de DNF	-	9de
1967	50ste	17de	39ste
1968	67ste	-	DNS de DNF
1969	DNS de DNF	DNS de DNF	33ste
1970	DNS de DNF	DNS de DNF	DNS de DNF
1971	-	16de	-
1972	98ste	-	DNS de DNF
1973	DNS de DNF	-	-
1974	-	-	-

	Championnat du monde	Championnat national
1963	-	67ste
1964	DNF	6de
1965	-	59ste
1966	-	DNF
1967	-	6de
1968	-	DNS de DNF
1969	-	14DE
1970	-	DNS
1971	-	DNS de DNF
1972	-	DNS de DNF
1973	-	DNS de DNF
1974	-	DNS de DNF

[5] Le coureur figurait sur une liste de participants, mais il n'a pas été possible de déterminer s'il n'a pas pris le départ ou s'il n'a pas terminé.





Rétrospectivement

Commençons l'histoire de Georges Vanconingsloo par une rectification. Georges a souffert, très jeune, d'une fièvre rhumatismale aiguë débilitante. À tel point qu'à un moment donné il ne pouvait plus marcher. Dans le langage courant, on a vite pensé à la polio ou à la paralysie infantile. Heureusement, ce n'était pas le cas. Grâce au courage, à la persévérance et à l'obstination, Georges a recommencé à marcher à l'âge de dix ans. Les médecins lui conseillèrent de faire beaucoup de sport afin de renforcer son organisme. Dès lors, le jeune Georges se mit au cyclisme intensif, une activité qui lui plut et qui finira par le conduire à une carrière de coureur professionnel.



GV31 Georges en 1958 avec son premier club V.C. Chenois. (Source de la photo inconnue)

Georges a deux sœurs et trois frères. Un beau-frère, coureur amateur, l'emmena aux courses cyclistes et, de fil en aiguille, Georges tenta sa chance. Sa première course eut lieu à Gembloux en 1957 chez les débutants.

En 1957-1958, Georges rapporta à la maison 19 bouquets, parmi lesquels Braine-l'Alleud-Waterloo en 1957 et La Hulpe-Gammerages en 1958. Il obtint aussi une troisième place au championnat de Belgique des débutants en 1958[6], derrière Robert Lelangue et Benoni Beheyt.

L'année suivante, en 1959, il passa chez les amateurs. Le 31 juillet, il était mentionné dans le journal avec 6 victoires[7]. Combien il en avait à la fin de l'année n'a pas pu être établi. On note aussi une troisième place à Bruxelles-Gembloux, derrière Willy Vanden Berghen et Albert Van der Taelen.

[6] En 1957, il avait été anonymement 33e.

[7] Les victoires suivantes ont pu être documentées (la date est celle de la parution dans le journal) : Ukkel (6 avril), Vezin (4 mai), 1re étape de la Driedaagse van de Brabantse Ardennen à Genval (19 juin) et Baasrode (21 septembre).

Dans sa deuxième année en amateur, Georges était totalement adapté. Selon Cadors et lieutenants du vélo, il remporte 18 victoires[8]. Dans le palmarès du Gazet van Antwerpen du 2 novembre 1960, p.20, on relève 8 succès[9]. En tout cas, il remporta la 'classique' Bruxelles-Gembloux.



GV32 1960 Cureghem Sportif avec Herman Cornelis, Roger Deconinck, André Lauwers, Theo Perpet, Robert Seneca et Georges Vanconingsloo. (Photo : Gazet van Antwerpen)

L'année 1961 fut encore plus fructueuse. Georges remporta à nouveau Namur-Grand Leez et Bruxelles-Gembloux ainsi que Namur-Vonèche, Namur-Mariembourg, le classement général des Printanières Namuroises et le Championnat de Namur à Jemappes. Il ajouta à son palmarès des victoires à Sint-Kathelijne-Lombeek, Ninove, Loupoigne, Chièvres, Walhain-Saint-Paul, Chaumont-Gistoux, Fleurus, Mohiville, Tertre, Saint-Germain, Beerzel, Basse-Wavre, Ougrée, Jemeppe, Jauche, Arquennes, Montenaken, Bellingen, Ekeren et Bever-Edingen. Au total, 26 victoires et il était temps de passer chez les indépendants, où il rejoignit au cours de l'année 1962 l'équipe Peugeot-BP.

Cette année-là, il décrocha quatre succès, tous en Flandre. Les choses commencèrent bien à Kuurne-Bruxelles-Kuurne le 12 mars, où il battit René Thijsen et Stan Schreel. Puis une accalmie survint et il fallut attendre le 26 juin pour le voir s'imposer à Zomergem dans le Championnat de Flandre orientale. Un mois plus tard il gagna à Sint-Martens-Lierde et, deux semaines après, à Strombeek. Avec ces quatre victoires il ne figurait pas parmi les dix premiers au classement des indépendants en nombre de succès : Roland Aper (15), Hugo Scrayen (12) et Willy Bocklant (9) dominaient ce palmarès. Chez les professionnels non plus les résultats ne furent pas spectaculaires : sa meilleure place fut une deuxième place le 26 juillet à Gembloux, derrière Rik Luyten.

[8] "Cadors et lieutenants du vélo" - Georges VAN CONINGSLOO "Le finisseur Brabançon", Éditions Coups de Pédales, 2008. Saison 1960-1961 : 44 victoires (p. non numérotée) et 26 victoires en 1961 (p. non numérotée). Il se peut qu'il y ait une erreur de calcul.

[9] Ont été retrouvées : Namur-Grand Leez (11 avril), Blaton (9 mai), Bruxelles-Gembloux (27 mai), Gouy-lez-Pieton (21 juin), G.P. E. Masson à Bierset (22 juillet), Gedinne (14 septembre) et Denderleeuw (26 septembre).

En 1963 il débuta encore en tant qu'indépendant, mais le 28 mars, grâce au soutien de Jean Van Buggenhout et de Léon Van der Hulst, concessionnaire Peugeot en Belgique, il obtint un contrat temporaire chez Bertin-Porter39[10]. Georges, déjà soutenu par Peugeot en 1962, ne se laissa pas intimider par les valeurs établies et partit à l'assaut des classiques. Il fut 8e dans le Tour des Flandres pour individuels, 44e à Paris-Roubaix, abandonna dans Paris-Bruxelles et se classa ex æquo 11e au GP Stan Ockers. Puis vint le week-end ardennais : 10e à Liège-Bastogne-Liège et 4e à la Flèche Wallonne. Il termina 5e du classement général de ce week-end ardennais – une entrée remarquable chez les pros.



GV33 1962 Georgens Vanconingsloo remporte Kuurne-Bruxelles-Kuurne pour amateurs. (Source de la photo inconnue)

Le 9 mai arriva sa première victoire chez les professionnels : il s'imposa à Meerhout devant Jos Lemmens et Raymond Vrancken. Trois jours plus tard il récidiva, cette fois à Zonnegem, devant Guillaume Demaer et Richard Everaerts.



GV34 Georges déjà sponsorisé par Peugeot en 1962. (Source de la photo inconnue)

Les résultats furent remarquables et Solo-Terrot-Van Steenbergen proposa un bien meilleur contrat. Georges accepta et devint ainsi coéquipier, entre autres, de Tuur Decabooter, Ritten De Wolf, Marcel Janssens, Robert Lelangue, Louis Proost, Hugo Scrayen, Michel Van Aerde, Bernard Van de Kerckhove, Jos Wouters et bien sûr Rik Van Steenbergen. Vanconingsloo disparut ensuite quelque temps des feux de la rampe. Cela dura jusqu'au début septembre, lorsqu'il remporta Bruxelles-Verviers devant Jean-Baptiste Claes et Vic Van Schil. Une semaine plus tard, il participa à la Poly Lyonnaise à la demande de Terrot[11]. Georges y gagna en solitaire devant Manuel Manzano. Il remporta encore deux victoires, à Baasrode et dans un critérium à Oostrozebeke, de sorte que Georges

[10] Ce que cela signifie n'est pas tout à fait clair.

[11] Terrot était devenu entre-temps une filiale de Peugeot. Peugeot avait quant à lui son siège à Lyon.

put conclure la saison avec six succès. Plusieurs équipes sollicitèrent Georges pour qu'il les rejoigne, mais il décida assez vite de signer chez Peugeot.



GV35 Georges en pleine action. (Source de la photo inconnue)

Georges disputa un excellent Paris-Nice mais connut la malchance suite à une chute lors de la 4e étape alors qu'il portait virtuellement le maillot de leader. Cela le força à abandonner lors de la 8e étape. Vanconingsloo prit la 5e place à Milan-Sanremo, remportée par son coéquipier Simpson, et obtint le même classement au Tour des Flandres. Auparavant, il avait déjà montré sa pointe de vitesse aux Boucles Roquevairoises (21/2) en devançant André Darrigade. Le clou de la saison fut Paris-Bruxelles (20/4), où il battit au sprint Rik Van Looy et le champion du monde Benoni Beheyt. Le 3 mai, deux jours après avoir terminé 5e du Rund um den Henninger Turm, il fut battu de peu par Willy Bocklant à Liège-Bastogne-Liège. Le lendemain, à la Flèche Wallonne, il termina 29e à 11'50" de Gilbert Desmet, ce qui lui valut la deuxième place du week-end ardennais.



GV37 Georges après sa victoire à Renaix en 1964. (Photo : Gazet van Antwerpen)



L'équipe Peugeot pour le Tour de France 1964. D.g.à.d.: Ferdinand Bracke, Henri Duez, François Hamon, Pierre Le Mellec, Camile Le Menn, Raymond Mastrotto, Emile Daems, Michel Nédélec, Guy Seyve, Tom Simpson et Georges Vanconingsloo. (Photo Miroir du Cyclisme)

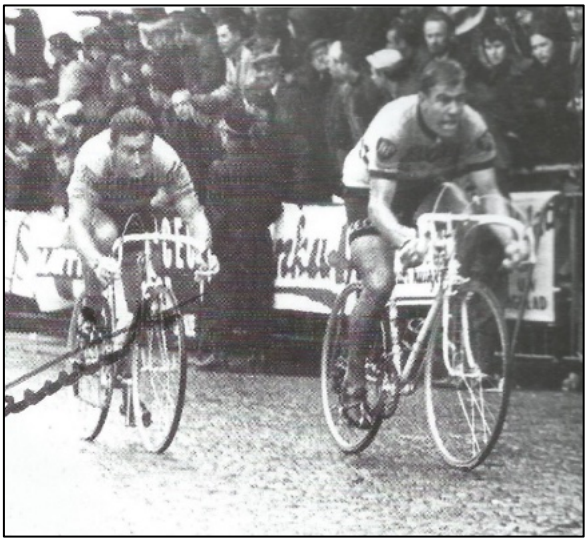
Ces beaux résultats valurent à “Geo” une sélection pour le Tour de France, aux côtés des autres Belges Bracke et Daems, du Britannique Simpson et des Français Duez, Hamon, Le Mellec, Le Menn, Mastrotto, Nédélec et Seyve. Son abandon au Critérium du Dauphiné Libéré lors de l’étape de montagne vers Briançon ne suscita pas d’inquiétude. Malheureusement, dans le Tour de France, il chuta dès la première étape et se blessa au bras. Georges continua tant bien que mal, mais arriva hors délai à l’issue de la 7e étape.

Lors du championnat de Belgique, “Van Co” ne prit que la 6e place, sprint remporté par Ward Sels devant Bocklant, Melckenbeeck, Beheyt et Van den Bossche. Georges fut néanmoins sélectionné pour les championnats du monde à Sallanches où il abandonna rapidement. La seule chose agréable dans ce championnat du monde fut que Georges y rencontra sa future épouse, Nicole.

Georges termina la saison à la 8e place du Super Prestige Pernod sans briller dans les classiques automnales.

En 1965, il resta chez Peugeot-BP-Michelin, mais ses résultats furent un peu moins bons. Dans les monuments, ses meilleures performances furent une troisième place au Tour des Flandres à 33 secondes du duo De Roo-Sels et une 10e place à Paris-Roubaix. À Liège-Bastogne-Liège, il y avait peut-être moyen de faire mieux, mais une chute sur la piste de Rocourt gâcha ses chances et Georges ne prit que la 12e place. Parmi les autres classiques, on note une 5e place à la Flèche Wallonne et, dans un registre un peu moins élevé, une 3e place au Rund um den Henninger Turm. Pas de victoire cette année, mais des résultats convenables.

Il termina cette fois Paris-Nice (une victoire d’étape) ainsi que le Dauphiné Libéré (une victoire d’étape). À cela s’ajouta une victoire d’étape au Tour de Belgique, la victoire dans le Tour du Limbourg, le Grand Prix de Fourmies, l’Omloop van het Leiedal à Bavikhove, ainsi qu’une kermesse et deux critériums. Il fut de nouveau sélectionné pour le Tour de France aux côtés de Bracke, Simpson et des Français Delisle, Duez, Letort, Nédélec, Pingeon,



GV38 Georges sprinte jusqu'à la troisième place du Tour des Flandres en 1965 devant Willy Vannitsen. (Photo : Coups de Pédales Hors Série no. 16 p. 131)



GV39 Victoire au Tour du Limbourg 1965 pour Rein de Jong. (Photo : Coups de Pédales n° 139 p. 4)

Zimmermann et de l'Espagnol Soler. Cela se solda une fois de plus par un abandon : cette fois-ci il arriva hors délai lors de la 11e étape.



L'équipe Peugeot pour le Tour de France 1965. D.g.à.d.:.: Ferdinand Bracke, Raymond Delisle, Henri Duez, Désiré Letort, Michel Nédélec, Roger Pingeon, Tom Simpson, Angelino Soler, Georges Vanconingsloo en André Zimmermann. (Photo Miroir du Cyclisme)

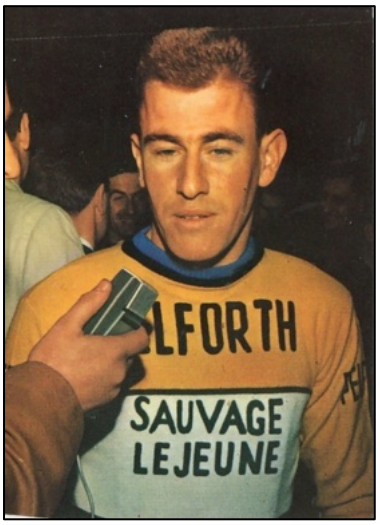
Le championnat de Belgique n'a rapporté qu'une 59e place. Il n'y eut pas de sélection pour les championnats du monde, et la fin de saison ne fut rehaussée que par la victoire au Grand Prix de Fourmies.

En 1966 encore, il resta fidèle aux noir-et-blanc. Mais cette année-là, revenir ou progresser vers le sommet du cyclisme (belge) ne fut pas possible. Seuls trois critériums et Hoeilaart-Diest-Hoeilaart vinrent enrichir son palmarès. Il obtint néanmoins une nouvelle sélection pour le Tour de France, aux côtés de Bracke, Simpson et des Français Delisle, Duez, Letort,



L'équipe Peugeot pour le Tour de France 1966. D.g.à.d..: Ferdinand Bracke, Raymond Delisle, Henri Duez, Karl-Heinz Kunde, Désiré Letort, Roger Pingeon, Christian Raymond, Tom Simpson, Georges Vanconingsloo en André Zimmermann. (Photo Miroir du Cyclisme)

Pingeon, Raymond, Zimmermann et de l'Allemand de l'Ouest Kunde, mais il arriva hors-délais lors de la 17e étape. Contrairement aux deux années précédentes, il décrocha toutefois quelques top dix d'étapes (7e de la 1re étape, 10e de la 3b, 9e de la 5e et 5e de la 13e). Ailleurs, aucun résultat au championnat de Belgique ni dans les classiques automnales, et logiquement pas de sélection pour le championnat du monde.



GV43 à Pelforth en 1967.

Peut-être un besoin de changement : "Van Co" quitta donc Peugeot pour Pelforth, certes pour de meilleures conditions financières. Seulement trois victoires cette année-là, mais il y eut tout de même un gros succès, à savoir Bordeaux-Paris.

Georges avait été sélectionné pour le marathon avec ses coéquipiers Willy Monty et Jean-Claude Lefebvre. Le Français avait été désigné leader. Mais lors de l'arrêt à Vivonnes (205 km), où les coureurs changent de tenue après la nuit, Georges joua malin. Alors que la plupart procédaient à ce changement de façon routinière, Vanconingsloo exécuta un strip-tease à toute vitesse. Il restait encore plus de 50 km avant l'endroit où les dernys entraient en scène et 352 km jusqu'à l'arrivée lorsqu'il partit en solitaire, ce qui ne fut pas immédiatement remarqué dans la confusion du changement. À un moment donné, son avance atteignit 14 minutes. Herman Vanspringel se mit à la poursuite et s'approche assez vite d'un Vanconingsloo qui montrait des signes d'essoufflement. Mais Georges tint bon et l'emporta avec 1'07'' d'avance sur Herman Vanspringel et 3'14'' sur Noël Foré.


Le GV42 Georges Vanconingsloo remporte le Gullegem Koerse en 1967. (Photo : Collection KOERS. Musée du cyclisme de Roulers)

"Geo" put immédiatement signer à nouveau chez Pelforth. Mais Léon Vanderhulst, grand homme de Peugeot en Belgique, en décida autrement et racheta le contrat de Pelforth, permettant à Vanconingsloo de revenir sous les couleurs de Peugeot en 1968.

Georges ne fut pas retenu pour le Tour de France en équipes nationales. Au championnat de Belgique, il décrocha une sixième place, mais cela ne lui valut pas une sélection pour le championnat du monde. Malgré son retour dans un environnement familier, 1968 fut une année désastreuse pour Vanconingsloo. Son "meilleur" résultat fut une deuxième place au critérium de La Bastide d'Armagnac et la même place sur la première étape du Tour de

l'Oise. Petite ombre au tableau de Georges Vanconingsloo : à partir du mois de mai il ne put plus courir en Belgique en raison d'un contrôle antidopage positif[12].

Georges tenta de renouer avec le succès en 1969. Il remporta trois courses (deux kermesses à Merelbeke et Nazareth et l'étape 2b du Tour de l'Oise), mais il ne parvint plus à retrouver le niveau de 1963-1964. Sa deuxième place à Harelbeke-Antwerpens-Harelbeke, sa 4e place à Bordeaux-Paris, sa 7e à Paris-Tours, sa 8e à Milan-Sanremo et sa 10e à la Flèche Brabançonne restent parmi ses résultats les plus marquants.



GV44 Sprinter pour une place dans les profondeurs des résultats devant Marc Sohet et Pieter Nassen. (Photo : Coups de Pédales n° 166 p. 67)

1970 fut sa dernière année chez Peugeot-BP-Michelin, avec un contrat revu à la baisse. Là où 1969 laissait encore espérer une renaissance, 1970 remit Georges de nouveau les deux pieds sur terre. Aucune victoire et cela rappela "Geo" cruellement à la réalité. Seulement quelques deuxièmes places dans la Ronde du Limbourg, l'Omloop du Sud-Ouest de Flandre

[12] Le 30 janvier 1968, la cour d'appel de Gand avait déjà rendu un arrêt par lequel Georges Vanconingsloo, Julien Martens, Willy Van Neste, Jan Boonen, Willy Monty et le Néerlandais Cees van Espen – condamnés en première instance par le tribunal correctionnel de Courtrai à une amende de 2000 BEF et à une interdiction de participer à des courses cyclistes jusqu'au 1er mars 1968 – se voyaient infliger les peines suivantes : Georges Vanconingsloo, Julien Martens, Willy Van Neste et Willy Monty : 2000 BEF et deux ans d'interdiction de participer à des compétitions en Belgique. Cees van Espen : 4000 BEF et deux ans d'interdiction de participer à des compétitions en Belgique. Jan Boonen : 4000 BEF et trois ans d'interdiction de participer à des compétitions en Belgique. On ne sait pas pourquoi la peine n'a finalement pris effet qu'à la fin avril ou au début mai. Georges Vanconingsloo a en tout cas couru encore le Tour des Flandres, où il a terminé 20e.

et le G.P. du Printemps à Hannut. Vanconingsloo envisage alors de raccrocher le vélo. L'envie n'y était plus, la famille s'agrandissait et il fallait gagner sa vie.



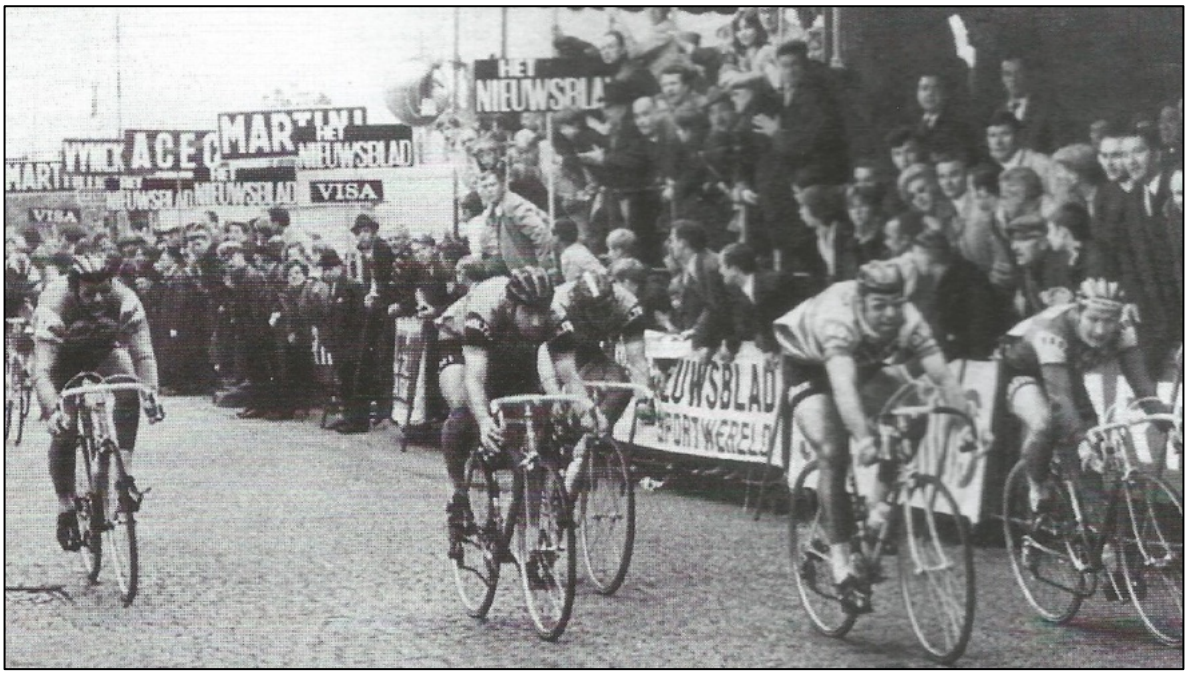
GV52 Georges en action à Hulste en 1970. (Photo : Peter Remmerie)

Puis vinrent Eddy Merckx et Molteni avec une proposition. Georges pouvait gagner 15 000 BEF par mois, devait mettre de côté ses ambitions personnelles mais pourrait aussi toucher une part des primes. C'est donc en maillot Molteni que Vanconingsloo remportera sa dernière victoire importante. Il s'impose au G.P. Cerami en battant nettement Tony Houbrechts au sprint, ainsi que Marian Polansky, Tony Gakens et Ernie De Blaere.

Georges est en forme et trois jours plus tard il signe encore un beau résultat au Tour des Flandres. Evert Dolman remporte la course, mais dans le sprint pour la deuxième place "Van Co" se classe troisième derrière Frans Kerremans et Cyrille Guimard.

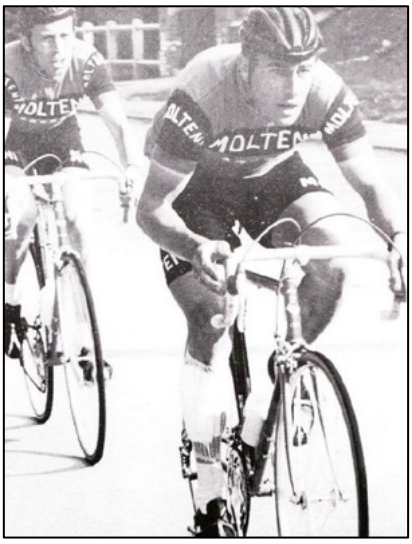
Mais la déconvenue suit. Lors du Tour de Belgique, Vanconingsloo chute et se fracture le poignet en trois endroits. Le verdict est sévère : trois mois sans compétition. Georges disparaît alors de l'équipe de base autour de Merckx. Bilan de l'année: outre le G.P. Cerami, seulement deux victoires à Herstal et Geetbets.

En 1972, Vanconingsloo court encore chez Merckx. Mais il ne fait plus partie du noyau de base. On le voit seulement dans les résultats de Gand-Wevelgem, où il prend la 98e place. Georges se rend compte qu'il est trop tard. Il remporte encore la Flèche Hesbignonne, mais



GV45 Un autre beau résultat dans un Monument. Quatrième du Tour des Flandres 1971. (Photo : Coups de Pédales Hors Série no. 16 p. 145)

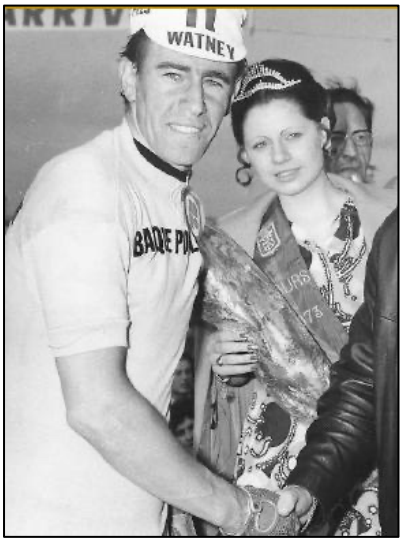
ce n'est qu'un lot de consolation. En fin de saison, il signe donc chez Watney aux côtés de Frans Verbeeck et Walter Planckaert. La "moral" n'y est cependant plus. D'accord, il prend une sixième place au Tour du Limbourg, mais pour le reste il est 121e à Milan-Sanremo et abandonne à Gand-Wevelgem et au Tour des Flandres.



GV46 Avec Jos Huysmans au service d'Eddy Merckx. (Photo : Coups de Pédales n° 50 p. 5)

Le 22 mai, Vanconingsloo obtient sa dernière victoire. Au G.P. Tournaisis, il s'impose avec 5" d'avance sur Paul Aerts (Watney-Maes) et 8" sur Eddy Verstraeten (Watney-Maes), Ludo Van Stayen (Watney-Maes), Bernard Masson et José Vanackere. Pas besoin d'en faire un dessin.

Les choses ne s'entendaient pas entre Frans Verbeeck et Georges et, au lieu de finir encore relativement en beauté, il se laisse tenter par une année de plus. Il choisit l'équipe Robot-Office du Meuble Hanut, ce qui se révèlera être une véritable catastrophe[13]. Les belles promesses de Lomme Driessens et de Ton Vissers furent rapidement démenties par la réalité. Vanconingsloo n'a plus été payé durant les trois derniers mois et a alors mis un terme à l'aventure. Ses meilleurs résultats cette année-là furent deux troisièmes places, à Malines et à Aachen-Köln.



GV46 Une fois encore briller sur le Tour d'Indre-et-Loire en tant que leader. (Photo : Coups de Pédales n° 205 p. 109)

Georges put désormais se consacrer pleinement à son magasin de vélos et, plus tard, aux carrières cyclistes de ses deux fils. Vanconingsloo était un coureur typique de son époque, un de ceux qui faisaient une entrée remarquée chez les professionnels pour presque aussi vite disparaître des plus hautes marches. On ne peut que conjecturer sur les raisons de ces carrières si fulgurantes et si brèves. Mauvaise prise en charge médicale ? Expérimentations personnelles ? Trop de courses disputées avec des développements trop lourds ? Qui peut le dire ?

Georges est décédé bien trop tôt, à l'âge de 61 ans. Il a encore vécu la carrière professionnelle de son fils Olivier[14]. Son autre fils, Philippe, est décédé le 14 juin 1992 à 24 ans, lors d'une course pour amateurs à Rijmenam, des suites d'un arrêt cardiaque[15].

---

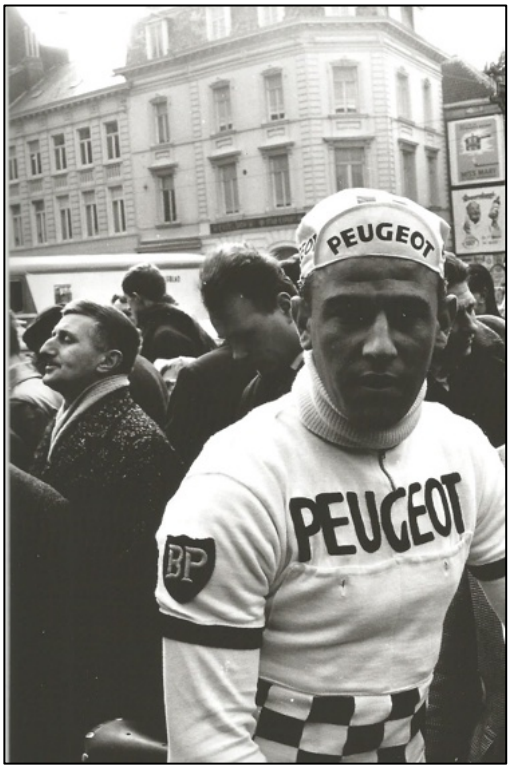
[13] L'histoire de cette équipe est décrite en long et en large dans le livre "Achteraan het peloton moet er ook reclame zijn" de Jan De Smet, publié en autoédition et disponible auprès de l'auteur.

[14] Olivier Vanconingsloo, né le 19/10/1970 à Ottignies, coureur professionnel chez Saxon-Selle Italia (stagiaire en 1994), Cédico-Ville de Charleroi (1995) et Collstrop-Lystex-Moquette City-Eddy Merckx (1996). Il n'a remporté aucune victoire.

[15] Il y a eu la course Mémorial Philippe Van Coningsloo. Toutefois, elle n'est plus organisée depuis 2024.



GV50 Georges a également été actif sur la piste, comme ici lors des Six Jours de Bruxelles en 1964 avec son coéquipier Valère Frennet. (Photo : Coups de Pédales n° 129 p. 82)



GV51 Georges Vanconingsloo (Photo : Hector Mahau via Guy Crasset)

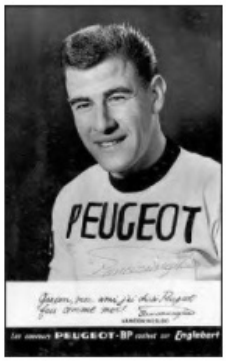
1962



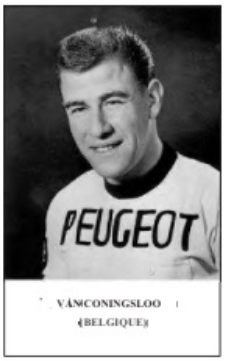
1963



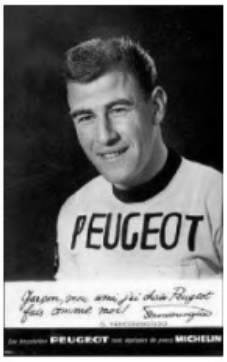
1964



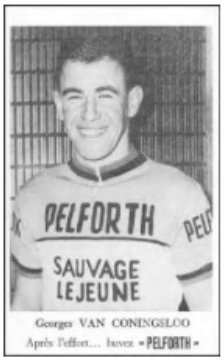
1965



1966



1967



1968



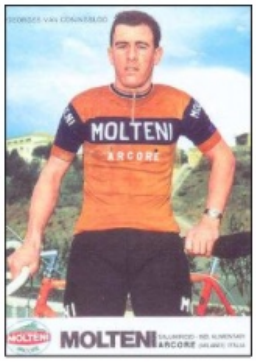
1969



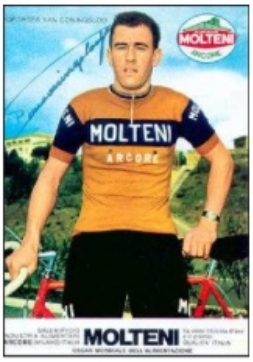
1970



1971



1972



1973



1974



Ken Joy et la Grand Prix des Nations

par Hans Vandeput

Nous sommes en 1953 : le cyclisme professionnel continental est dominé par des coureurs tels que Fausto Coppi, Hugo Koblet, Ferdi Kübler, Louison Bobet, Rik Van Steenbergen, etc. À cela s'ajoute, de manière inattendue, un jeune homme âgé de 19 ans : Jacques Anquetil. Cette année-là, Anquetil inscrira à son palmarès la Grand Prix des Nations, disputée le 27 septembre 1953, et remportée avec une autorité surprenante. Deux coureurs dont on ne s'attendait pas à les voir participer firent aussi partie de la course : les Britanniques Bob Maitland et Ken Joy[16].





K15a et K15 b Le 1er (Archambaud) et dernier vainqueur (Rich) du GP des Nations.

Il convient de souligner que, depuis des décennies, les épreuves contre-la-montre sont très populaires en Grande-Bretagne et constituaient en fait la seule forme de compétitions cyclistes sur route. Dès 1891, on y organisait des épreuves sur 50 miles (80,46 km) et 100 miles (160,93 km), ainsi que des courses de 12 et 24 heures. Comme la N.C.U.[17] avait interdit les courses sur route depuis 1896, des épreuves renommées telles que la North Road 24 h furent pendant quelque temps organisées sur piste ! À la fin du XIXe siècle, Francis Bidlake, ancien coureur et chronométreur, eut l'idée d'organiser des contre-la-montre sur la voie publique. Celles-ci se déroulaient aux premières heures du matin et les participants devaient porter une tenue entièrement noire. Vers 1903, alors que le Tour de France voyait le jour en France, des contre-la-montre se tenaient déjà clandestinement sur les routes britanniques ; les résultats étaient publiés quelque temps après dans l'hebdomadaire cycliste Cycling. En 1936, l'ancien coureur Bill Mills lança un nouveau magazine cycliste hebdomadaire, The Bicycle, qui prit en charge l'organisation d'épreuves sur circuits fermés, le plus souvent sur

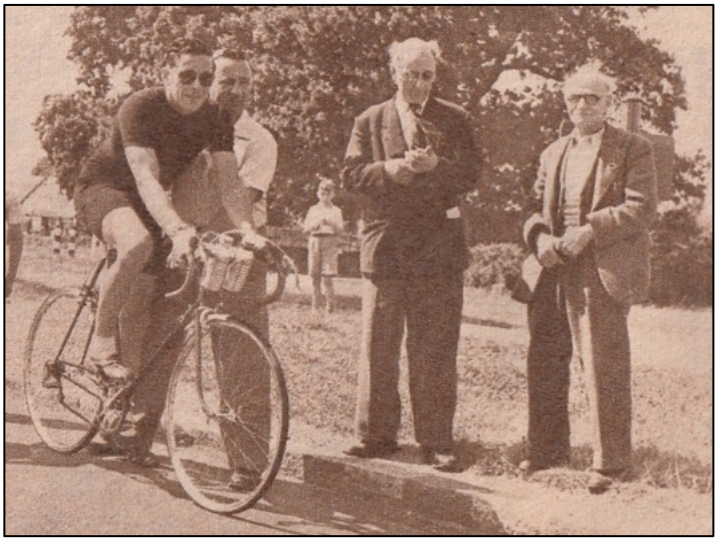
[16] Le GP des Nations, parfois qualifié de "championnat du monde officieux du contre-la-montre", s'est tenu entre 1932 et 2004, à l'exception de 1939 et 1940 (pour cause de guerre) et de 1995. En 1941 et 1942, deux éditions eurent lieu chaque année en raison de la ligne de démarcation en France : une dans la zone occupée) et une dans la zone non occupée (zone libre).

[17] N.C.U. : National Cyclists' Union (Union nationale des cyclistes)

des tracés accueillant aussi des courses automobiles et motocyclistes, comme Brooklands, Silverstone et Brands Hatch. Pour mettre sur pied une compétition qui se rapprocherait des épreuves sur route continentales, le coureur Percy Stallard, de Wolverhampton, fonda en 1942 la B.L.R.C.[18].

Cette fédération cycliste dissidente, non reconnue par l'UCI à l'époque, réussit la première, depuis l'interdiction de 1896, à organiser ce type de compétitions à la condition de respecter strictement le code de la route en vigueur et les règles de circulation comme rouler à gauche, s'arrêter aux feux rouges, ne pas occuper toute la chaussée et ne pas former des " éventails " ! Heureusement, cher lecteur, nous étions autorisés à créer notre revue WAAIERS ! En organisant Llangollen–Wolverhampton le 7 juin 1942, alors que la Grande-Bretagne traversait l'une de ses années les plus sombres en temps de guerre, la première course " d'une ville à l'autre " eut lieu sur le sol britannique. Les Britanniques parlaient de "massed start races", avec au départ un peloton groupé, contrairement aux contre-la-montre qui se couraient selon la formule individuelle. L'organisateur Percy Stallard et son B.L.R.C. avaient brisé l'interdit, affronté une forte opposition, mais un nouveau départ était lancé et, pas à pas, la situation évolua favorablement pour organiser leurs " massed start races " sur routes ouvertes.

Dès le début des années 1950, des coureurs britanniques commencèrent à franchir de plus en plus la Manche pour se familiariser avec les compétitions sur route du continent européen. Les épreuves de contre-la-montre restèrent cependant dominantes en Grande-Bretagne et constituaient la discipline de prédilection : environ 15 000 participants s'y affrontaient individuellement chaque dimanche matin, y compris au sein des clubs. Dans ce tumulte, on se demanda jusqu'où pourraient aller les performances d'un coureur britannique lors d'une grande confrontation internationale de spécialistes du chrono. La figure de Ken Joy attira l'attention. Entre 1949 et 1952, Joy fut sans conteste le meilleur Britannique en matière de contre-la-montre.



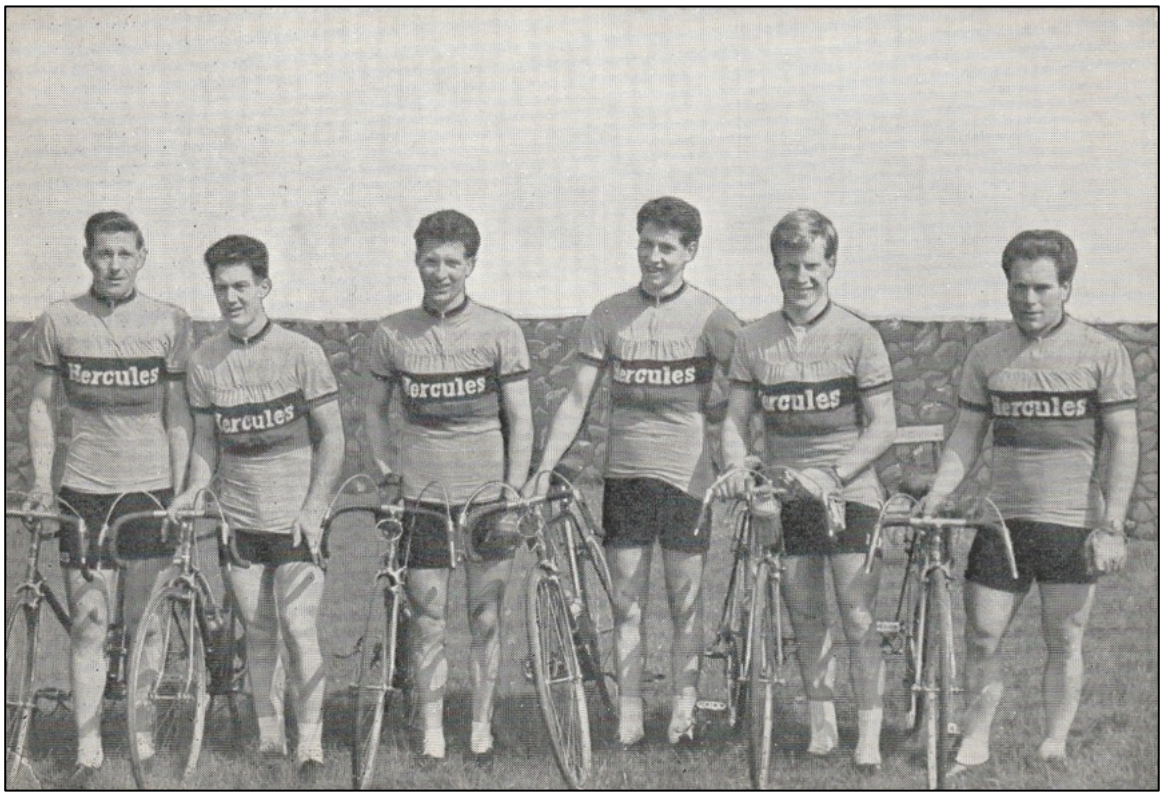
K01a Joy au départ de sa tentative de record sur les 100 milles. (Photo Miroir Sprint)



K01e Joy lors d'une tentative de record de nuit. (Photo Miroir Sprint)

[18] B.L.R.C. : British League of Racing Cyclists (Ligue britannique des cyclistes de compétition)

En 1953, il obtint une licence professionnelle et courut pour l'équipe Hercules, un fabricant de cycles de Birmingham et concurrent de Raleigh et BSA. Ces trois entreprises employaient des coureurs qui disputaient les prestigieuses épreuves de contre-la-montre comme Edinburgh-London, London-Brighton-London ou la fameuse Land's End to John O'Groats (voir WAAIERS 3-1). Après avoir battu sept records au cours de sa première année en tant que "coureur de haut niveau", Joy fut poussé par son entourage à participer au Grand Prix des Nations le 27 septembre 1953. Il présentait un beau palmarès de spécialiste du chrono et sa distance favorite était 100 miles (160,93 km), soit 20 km de plus que le GP des Nations. Son record sur ces 100 miles, qui faisait aussi de lui le recordman britannique, était de 3 h 45 min 12 s, soit une moyenne exceptionnelle de 42,800 km/h.



K02 De gauche à droite : Ken Joy - Dennis Talbot - Derek Buttle - Fred Krebs - Clive Parker - Dave Bedwell.
(Collection de photos Hans Vandeput)

Il faut toutefois préciser que le record a été réalisé dans des circonstances particulières. Contrairement à la pratique courante en Grande-Bretagne – à savoir choisir, pour les grandes épreuves contre-la-montre, des parcours aller-retour de sorte que le vent et le vent contraire se compensent – Joy a choisi d'effectuer les 100 miles dans une seule direction et par une journée aux conditions météorologiques excellentes.

Joy s'en tint à un long tronçon rectiligne sur la route nationale All, Londres-Norwich, dans l'une des régions les plus plates de Grande-Bretagne : l'East Anglia. Il bénéficiait en outre d'un vent sud-ouest assez soutenu. Il n'est pas non plus surprenant que la presse française n'ait pas été informée des paramètres de ce record. Dans plusieurs articles français présentant la GP des Nations, on put lire notamment : "Ken Joy, l'homme à battre dimanche prochain. Sur une distance de 160 km il roulait 3 km/h plus vite que le recordman de la GP



Dépliant publicitaire de l'équipe BSA 1953. En bas, de gauche à droite : Arthur Ilsley - Gordon Thomas - Bob Maitland - Alf Newman - Stan Jones. (Collection de photos Hans Vandeput)

des Nations, Hugo Koblet." Les fans voyaient aussi en l'"irréprochable" Joy, jamais battu dans un contre-la-montre sur le sol britannique, le grand favori de cette GP des Nations. Un autre Britannique, Bob Maitland de l'équipe cycliste BSA, était également inscrit. Maitland, cycliste mais aussi dessinateur technique chez BSA, pouvait, comme Joy, présenter quelques lettres de noblesse en tant que spécialiste du contre-la-montre en Grande-Bretagne. Joy et Maitland livraient alors souvent un duel de prestige pour battre les records de longue distance en Grande-Bretagne. Un jour Joy, quelques jours plus tard Maitland qui battait le record de Joy, puis de nouveau Joy qui attaquait le record de Maitland. Quatre jours avant le départ de la GP des Nations, Maitland et Joy gagnèrent la France, accompagnés d'un véritable état-major : les patrons des constructeurs de cycles Hercules et BSA, soigneurs, journalistes, photographes, conseillers, etc.

L'un d'eux revint le lendemain d'une courte promenade avec une nouvelle particulière. Au dîner à l'hôtel, où tout le groupe était réuni, il raconta ceci : "Nous avons rencontré en chemin Francis Pélissier, directeur sportif de l'équipe La Perle. Il encadre un garçon maigre au teint assez pâle. Nous l'avons vu à l'entraînement. Figurez-vous qu'il pédalait avec la pointe des pieds tournée vers le bas. Ken Joy va le surclasser." "Comment s'appelle-t-il ?" demanda quelqu'un. "Attendez", répondit l'homme en feuilletant un journal. "Il a un nom bizarre : Anquetil Jacques."

Autour de la table se trouvaient aussi quelques anciens spécialistes du contre-la-montre. Tous étaient d'accord : pédaler en appuyant sur la pointe des pieds était une erreur élémentaire. Pendant soixante ans, les manuels de contre-la-montre parlèrent d'"ankling". Depuis l'apparition des pneus gonflables, mais avec des routes en mauvais état pour décor, la règle générale fut : avant qu'une manivelle n'achève sa révolution, il faut abaisser la cheville aussi puissamment que possible pour pousser la pédale depuis le point mort. Cette méthode était idéale à l'époque, mais elle était maintenant dépassée. L'arrivée des routes asphaltées et bétonnées et la disparition des trous béants dans les chaussées permirent une nouvelle posture sur le vélo, en adoptant une position plus avancée sur la selle.



Jacques Anquetil (Photo collection personnelle)



K03b René Berton (Photo



K03c Maurice Blomme (Photo



K03d Jean Bobet (Photo collection personnelle)



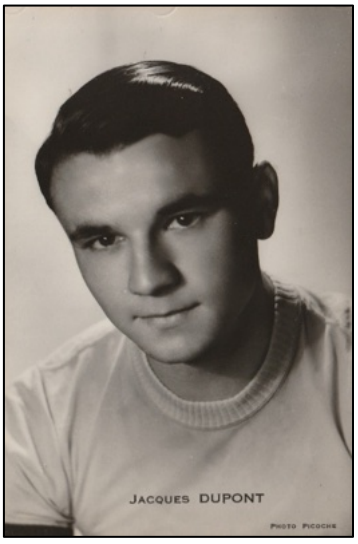
K03rd Jean Brun (Photo collection personnelle)



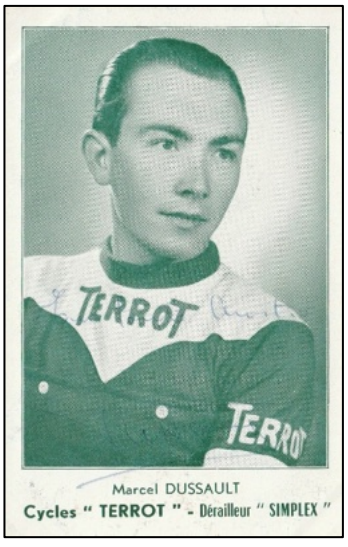
K03f Tino Coletto (Photo collection personnelle)



K03g Roger Creton (Photo de collection personnelle)



K03h Jacques Dupont (Photo collection personnelle)



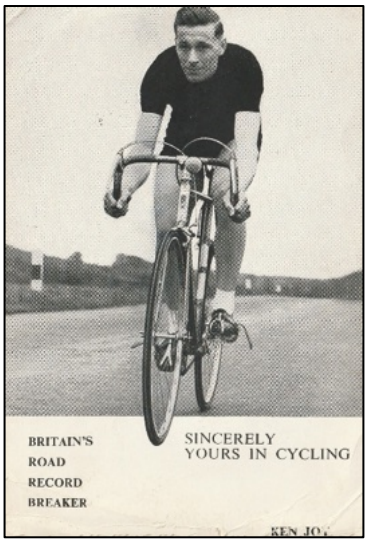
K03i Marcel Dussault (Photo collection personnelle)



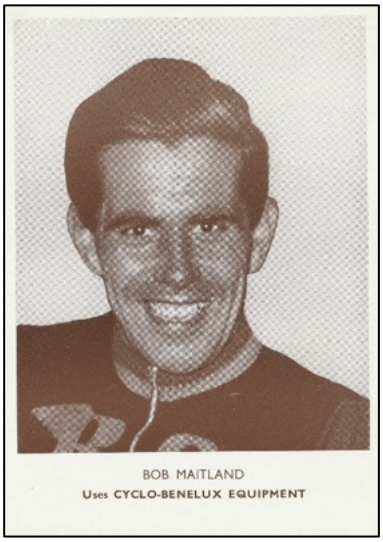
K03j Jean Forestier (Photo collection personnelle)



K03k Valentin Huot (Photo collection personnelle)



K03l Ken Joy (Photo collection personnelle)



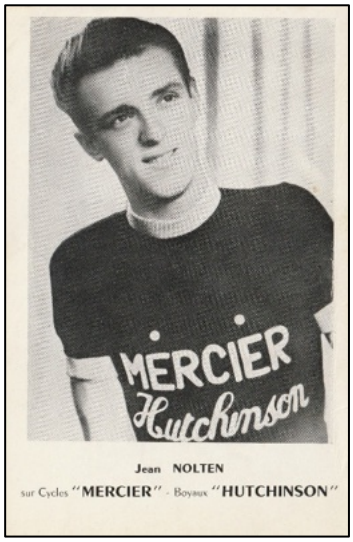
K03m Bob Maitland (Photo collection personnelle)



K03n Yvon Marrec (Photo collection personnelle)



K03o Martin Metzger (Photo collection personnelle)



K03p Jan Nolten (Photo collection personnelle)



K03r Hubert Bastianelli (Photo collection personnelle)



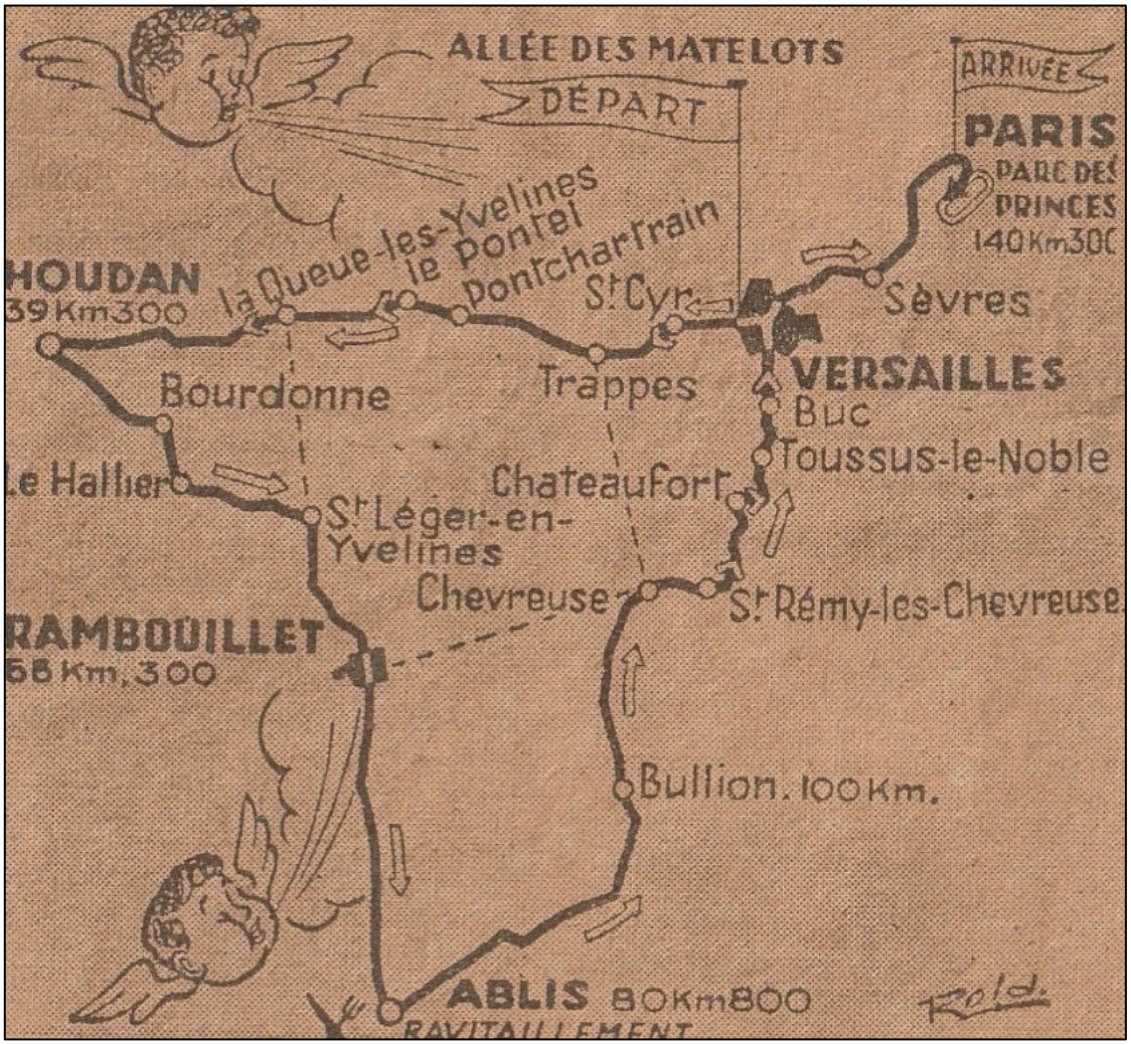
K03q René De Smet (Photo But et Club)



KO3t Noël Chavy (Photo : internet)



KO3s Francis Mel (Foto Miroir du Cyclisme)

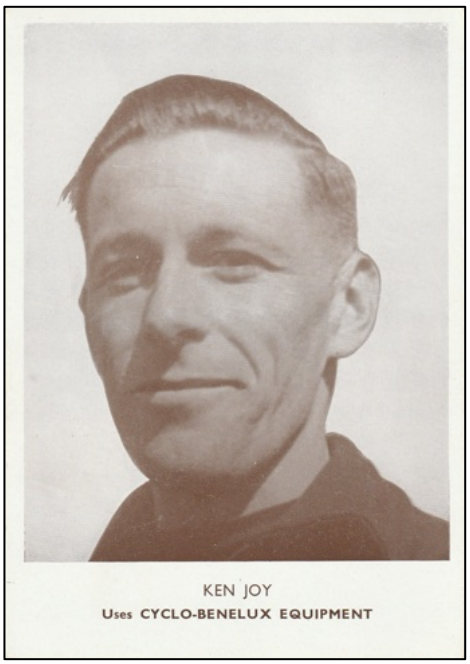


KO4 Le parcours de la course. (Photo : Le vélo)

Le jour de la course, Joy alla s'entraîner une vingtaine de kilomètres et, à son retour, se plaignit d'un vent fort du sud-ouest qui, selon lui, serait défavorable pendant les 80 premiers kilomètres. Contre son gré, Joy devait défendre une réputation impossible. La course partit de Versailles et suivit un tracé en direction ouest sur environ 40 km sur des routes généralement bonnes, parfois interrompues par quelques secteurs pavés. À partir de Houdan, le parcours prit une orientation plus méridionale jusqu'à Ablis, au km 80, où se trouvait une zone de ravitaillement de 500 m, avant de revenir vers Versailles par une route nord-est à travers la vallée de Chevreuse, avec deux ascensions soutenues, puis d'entrer au Parc des Princes pour effectuer encore deux tours locaux sur le vélodrome.

L'ordre de départ des concurrents :

11h00 : Hubert Bastianelli (FRA)
11h04 : Noël Chavy (FRA)
11h08 : Roger Creton (FRA)
11h12 : Francis Mel (FRA)
11h16 : Marcel Dussault (FRA)
11h20 : Martin Metzger (SUI)
11h24 : Valentin Huot (FRA)
11h28 : Ken Joy (GBR)
11h32 : Jean Forestier (FRA)
11h36 : René De Smet (BEL)
11h40 : Jacques Anquetil (FRA)
11h44 : Tino Coletto (ITA)
11h48 : Jacques Dupont (FRA)
11h52 : Bob Maitland (GBR)
11h56 : Jean Bobet (FRA)
12h00 : Jean Brun (SUI)
12h04 : Yvon Marrec (FRA)
12h08 : Jan Nolten (NED)
12h12 : René Berton (FRA)
12h16 : Maurice Blomme (BEL)



(Photo collection personnelle)

Le moment de vérité était arrivé : les coureurs partaient toutes les quatre minutes. Joy avait le dossard 28 et partait à 11h28, Anquetil le 40 à 11h40. Entre eux, le Français Jean Forestier et notre compatriote René De Smet. Fortement encouragé par le public le long du parcours, Joy atteignit le km 20 avec, jusqu'alors, le meilleur temps (finalement le 3e temps à ce point de contrôle) des sept coureurs partis avant lui. Au km 40, Joy occupait la 5e place derrière Anquetil, Coletto, Mel et Huot. Anquetil avait pris 2'19'' à son rival britannique. Les 40 premiers kilomètres s'étaient courus avec un vent de côté gauche, les 40 suivants en vent de face et le reste du parcours avec le vent dans le dos. À partir de là, le tracé devint plus sinueux et les pavés de Rambouillet firent leur apparition, ce qui fit fléchir Joy. Anquetil lui avait alors déjà pris du temps. L'avance du jeune champion français en devenir continua de croître et, au passage à Bullion au km 100, le Normand avait déjà creusé un écart de 11' en sa faveur face à un Joy démoralisé dont le calvaire n'était pas terminé. Pendant qu'Anquetil

poursuivait sa chevauchée victorieuse dans la vallée de Chevreuse, Joy perdit encore huit minutes supplémentaires dans la dernière heure de course et fut même doublé par Jacques Anquetil.

Anquetil dut composer avec une crevaison et un changement de vélo au cours de son effort ; après avoir changé de roue, on lui rendit son vélo d'origine et il perdit ainsi moins de 25 secondes grâce au sang-froid de son mécanicien. Anquetil remporta de façon magistrale ce GP des Nations de 140 km en 3h32'25''. La 14e place revint à Maitland en 3h51'58'' et Joy termina 15e en 3h52'58''.

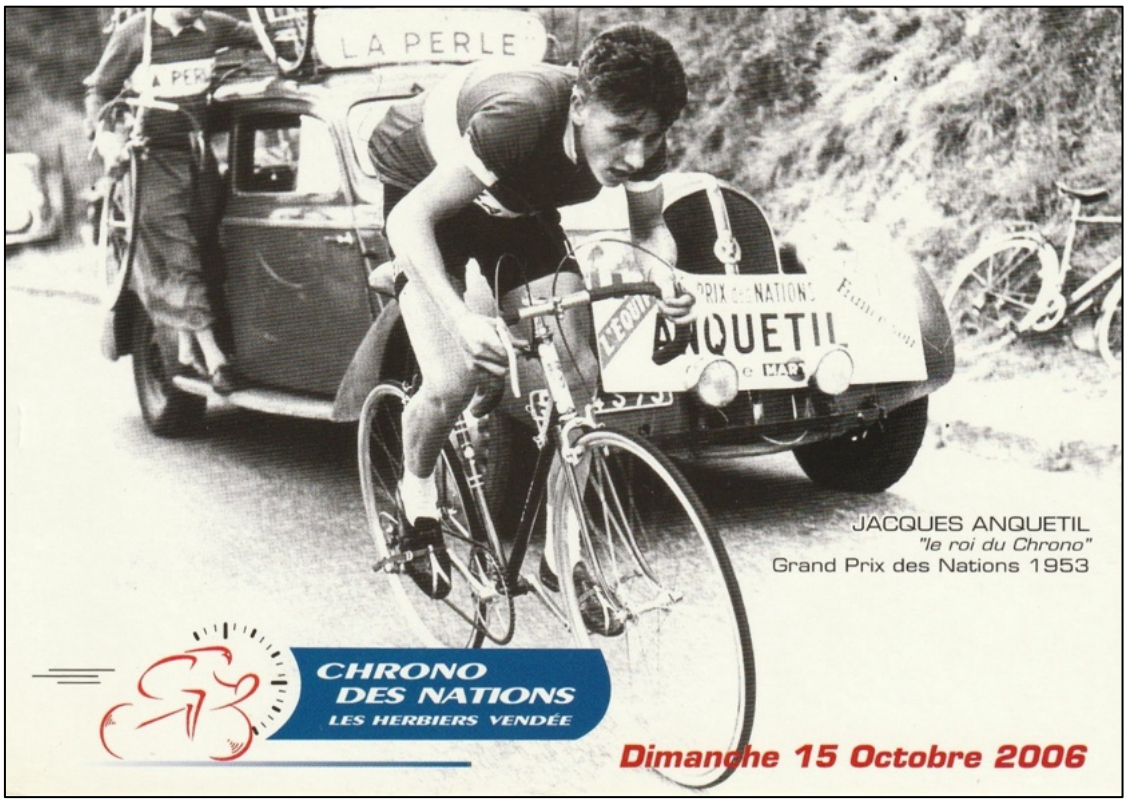
Le lendemain, un journaliste britannique tenace refusa d'admettre la défaite de Joy : "Il faut refaire la GP des Nations, mais cette fois en Grande-Bretagne, sans publicité ni caravane de suiveurs, et Ken Joy battra Anquetil de 10'. Anquetil est une tache sur une pierre précieuse et l'année prochaine son nom sera déjà oublié." Il se trompait manifestement, car Anquetil marquerait le cyclisme professionnel de son empreinte pendant encore quinze ans avec des prestations exceptionnelles, notamment en contre-la-montre.



K05 Massage de Maitland avant le départ. (Photo Cycling)

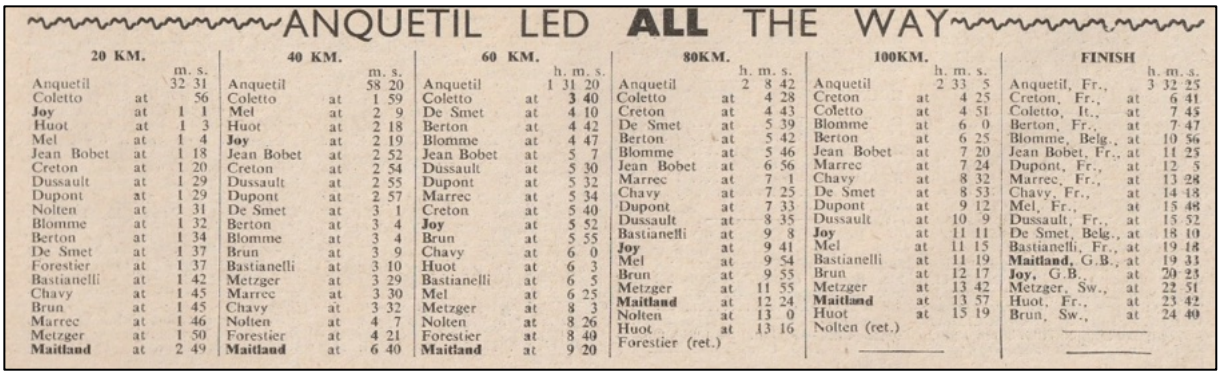
"Pas d'excuses", déclara Joy après la course dans The Bicycle. "La chaleur n'a pas été mon alliée, mais je n'étais en réalité pas assez en forme pour me lancer dans cette aventure. Anquetil est un prodige." Des années plus tard, dans une interview accordée au journaliste cycliste britannique Roy Green, Joy déclara : "Il a soufflé un vent violent toute la journée sur le parcours. Je n'étais plus au top et je me sentais mal ce week-end ; j'ai été en quelque sorte "avalé" par Anquetil qui m'a dépassé comme une flèche. D'habitude je mémorise tous les itinéraires d'un contre-la-montre à l'avance, mais quand j'ai vu le profil accidenté du tracé de la GP des Nations, j'ai perdu courage. De plus, j'avais été surmédiatisé comme favori et ça n'a pas aidé. Les efforts fournis pour tous mes records sur route cette saison pesaient aussi lourd sur mon niveau de forme. J'étais pleinement conscient que nous, les Britanniques, avions reçu notre leçon, autant moi que Bob Maitland." Les meilleurs routiers britanniques de l'époque ne pouvaient rivaliser contre les autres Européens et restèrent bien en deçà des attentes. S'il continuait à se préparer sur son terrain familier, les routes britanniques, il n'y aurait guère d'amélioration à l'horizon. Joy prit pourtant un bon départ, mais il commença peu à peu à perdre du terrain après un changement de vélo au km 45 à la suite d'une crevaison. D'abord une perte graduelle, puis un écart qui se creusa malgré le vent arrière, les côtes de la vallée de Chevreuse jouant toutefois les trouble-fêtes.

Selon Jock Wadley, alors journaliste cycliste britannique de renom, la prestation décevante de Joy s'expliquait par deux facteurs : le fait que ses capacités exemplaires en contre-la-montre en Grande-Bretagne, avec de nombreux records à son actif, reposaient sur un adversaire invisible – toujours seul sur la route – et, ensuite, l'incontestable influence du



Carte publiée à l'occasion du Chrono des Nations 2006. (Photo de la collection personnelle)

premier contact avec les conditions de course continentales : inévitables problèmes d'alimentation en raison de l'absence de ravitaillement solide au profit de l'unique liquide, des secteurs pavés sur le parcours, ainsi que des passages souvent très proches de journalistes, photographes et autres suiveurs.



ANQUETIL LED **ALL** THE WAY

20 KM.		m. s.
Anquetil		32 31
Coletto	at	56
Joy	at	1 1
Huot	at	1 3
Mel	at	1 4
Jean Bobet	at	1 18
Creton	at	1 20
Dussault	at	1 29
Dupont	at	1 29
Nolten	at	1 31
Blomme	at	1 32
Berton	at	1 34
De Smet	at	1 37
Forestier	at	1 37
Bastianelli	at	1 42
Chavy	at	1 45
Brun	at	1 45
Marrec	at	1 46
Metzger	at	1 50
Maitland	at	2 49

40 KM.		m. s.
Anquetil		58 20
Coletto	at	1 59
Mel	at	2 9
Huot	at	2 18
Joy	at	2 19
Jean Bobet	at	2 52
Creton	at	2 54
Dussault	at	2 55
Dupont	at	2 57
De Smet	at	3 1
Berton	at	3 4
Blomme	at	3 4
Brun	at	3 9
Bastianelli	at	3 10
Metzger	at	3 29
Marrec	at	3 30
Chavy	at	3 32
Nolten	at	4 7
Forestier	at	4 21
Maitland	at	6 40

60 KM.		h. m. s.
Anquetil		1 31 20
Coletto	at	3 40
De Smet	at	4 10
Berton	at	4 42
Blomme	at	4 47
Jean Bobet	at	5 7
Dussault	at	5 30
Dupont	at	5 32
Marrec	at	5 34
Creton	at	5 40
Joy	at	5 52
Brun	at	5 55
Chavy	at	6 0
Huot	at	6 3
Bastianelli	at	6 5
Mel	at	6 25
Metzger	at	8 3
Nolten	at	8 26
Forestier	at	8 40
Maitland	at	9 20

80KM.		h. m. s.
Anquetil		2 8 42
Coletto	at	4 28
Creton	at	4 43
De Smet	at	5 39
Berton	at	5 42
Blomme	at	5 46
Jean Bobet	at	6 56
Marrec	at	7 1
Chavy	at	7 25
Dupont	at	7 33
Dussault	at	8 35
Bastianelli	at	9 8
Joy	at	9 41
Mel	at	9 54
Brun	at	9 55
Metzger	at	11 55
Maitland	at	12 24
Nolten	at	13 0
Huot	at	13 16
Forestier (ret.)		

100KM.		h. m. s.
Anquetil		2 33 5
Creton	at	4 25
Coletto	at	4 51
Blomme	at	6 0
Berton	at	6 25
Jean Bobet	at	7 20
Marrec	at	7 24
Chavy	at	8 32
De Smet	at	8 53
Dupont	at	9 12
Dussault	at	10 9
Joy	at	11 11
Mel	at	11 15
Bastianelli	at	11 19
Brun	at	12 17
Metzger	at	13 42
Maitland	at	13 57
Huot	at	15 19
Nolten (ret.)		

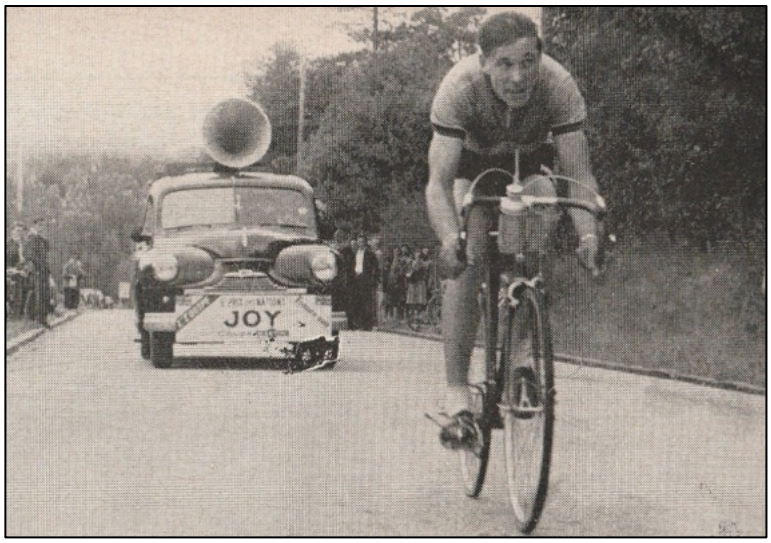
FINISH		h. m. s.
Anquetil, Fr.,		3 32 25
Creton, Fr.,	at	6 41
Coletto, It.,	at	7 45
Berton, Fr.,	at	7 47
Blomme, Belg.,	at	10 56
Jean Bobet, Fr.,	at	11 25
Dupont, Fr.,	at	12 5
Marrec, Fr.,	at	13 28
Chavy, Fr.,	at	14 48
Mel, Fr.,	at	15 48
Dussault, Fr.,	at	15 52
De Smet, Belg.,	at	18 10
Bastianelli, Fr.,	at	19 18
Maitland, G.B.,	at	19 33
Joy, G.B.,	at	20 23
Metzger, Sw.,	at	22 51
Huot, Fr.,	at	23 42
Brun, Sw.,	at	24 40

K07 Les temps intermédiaires. (Photo : Le vélo)

Joy s'était élancé comme l'un des favoris déclarés de ce GP des Nations. Les chiffres avancés par les "prophètes" étaient son record sur 100 miles en ligne droite, 3 h 45, comparé à 4 h 06 sur la même distance en aller-retour. Cette dernière référence eût été une mesure plus logique pour la comparaison. La vitesse moyenne de Joy dans le premier cas, 42,80 km/h,

était légèrement supérieure à celle d'Anquetil, qui avait roulé à 42,25 km/h dans un contre-la-montre de 122 km parcouru sur un circuit de deux tours de 61 km[19].

D'après l'autre hebdomadaire cycliste britannique, Cycling, le contre-la-montre de Joy fut une grande déception sur toute la ligne. "Vu du continent, sa performance était une juste évaluation. Après un départ prometteur, il s'est effondré à un niveau que nous n'avions jamais vu chez ce grand spécialiste du chrono, qui, en amateur, surpassait largement ses concurrents et, en professionnel, suivait une trajectoire parallèle jalonnée d'attaques réussies sur des records nationaux de distance. Le Joy que nous vîmes à l'œuvre ici n'était qu'une ombre du coureur que nous avions en tête. Il n'a jamais vraiment réussi à "se mettre dans la course", n'a jamais atteint ce rythme coulé qui faisait de lui le plus rapide des rouleurs sur 100 miles et, à l'époque, le plus grand coureur polyvalent d'après-guerre en Grande-Bretagne. De plus, pendant la majeure partie des 140 kilomètres à parcourir, il livra un combat non seulement contre les conditions météo et les côtes du parcours, mais plutôt contre lui-même et contre des conditions de course qui lui étaient inhabituelles. Joy, en tant que "maître" des rouleurs britanniques, portait nos espoirs dans ce contre-la-montre renommé, mais son manque de succès suscita une profonde frustration. L'échec de Joy n'enleva toutefois rien à la performance exceptionnelle du jeune Anquetil, 19 ans. Anquetil avait été annoncé comme l'un des grands favoris, mais personne n'avait osé prédire qu'il réaliserait un temps aussi bon. Il prit un départ rapide et tint une vitesse que peu pensaient qu'il pourrait soutenir. Le Normand surprit ses adversaires en disposant, après 20 km, d'une avance de 56 secondes sur le deuxième au classement provisoire – l'Italien Coletto – et cela malgré une crevaison. Il augmenta régulièrement son avance pour finir finalement avec 6'41'' d'avance au Parc des Princes sur un autre Normand : Roger Creton." Jusque-là Cycling.



K08 Joy en action lors du GP 1953. (Pilote photo)



K09 Joy à l'arrivée au Parc des Princes. (Photo Cyclisme)

Anquetil montra une pédalée puissante et souple. Il fendit le vent avec un évident naturel et franchit les côtes de la

[19] Ceci est repris mot pour mot de The Bicycle, mais ce n'est évidemment pas correct. 42,8 km/h n'est pas plus lent que 42,25 km/h.

vallée de Chevreuse d'un pas alerte, contrairement à la plupart des autres coureurs qui peinaient sur ces montées à un moment où leurs réserves étaient presque épuisées. Les chiffres des temps intermédiaires montrent aussi la rapide dégringolade de Joy : rétrogradation depuis la 3e place après 20 km, puis à la 5e après 40 km. Après 60 km il était déjà retombé en 11e position, tendance à peu près identique après 80 km (13e) et 12e après 100 km pour terminer 15e aux yeux de 15 000 spectateurs. La presse française se montra plus indulgente face à l'échec de Joy que son entourage, qui y vit un "jour sans" faute d'un nombre suffisant de compétitions contre-la-montre. Difficile à croire puisqu'il a battu des records nationaux de distance en 1953[20]. Des analystes français soupçonnaient que l'eau de Vichy, distribuée lors du ravitaillement, n'avait pas été prise par des estomacs britanniques et que Joy n'avait ingéré aucune nourriture solide. Cette histoire d'eau de Vichy, on la prendra avec une pincée de sel, ou était-ce du chauvinisme français ?



K10 Anquetil rejoint Metzger. (Photo Miroir Sprint)

L'autre Britannique, Bob Maitland, prit un départ lent. Aux passages des 20, 40 et 60 km, il avait le temps le plus lent du peloton. Selon lui, c'était dû aux séquelles du Tour of Britain, mais cela en dit long sur son courage qu'après un début difficile il ait progressivement élevé son rythme pour, dans les 40 derniers kilomètres, dépasser Joy et les deux Suisses Jean Brun et Martin Metzger. Maitland se montra plus apte que Joy à s'adapter aux conditions de la course et prouva qu'il n'avait pas perdu ses qualités de contre-la-montre acquises chez les amateurs. Deux coureurs abandonnèrent : le Français Jean Forestier et notre voisin néerlandais Jan Nolten. Tant Joy qu'Anquetil roulèrent avec un pignon de 52 x 14/15/16/17/18. Anquetil disposait comme "atout supplémentaire" de roues avant et arrière à 24 rayons et de chambres à air de 180 g.

Dans une interview accordée à René Mellix, journaliste du magazine sportif français But et Club - Le Miroir des Sports, le vainqueur Anquetil déclara : "On me considérait comme l'un des favoris de ce GP des Nations, mais à mon âge (19 ans) c'était une lourde responsabilité. Je ne pouvais pas décevoir tous ceux qui avaient le plus confiance en moi, en tête mon directeur sportif Francis Pélissier et André Boucher, mon mentor au club cycliste A.C. Sottevillais. Je ne connaissais mes adversaires que de nom, à l'exception de mes

[20] Joy a établi les records suivants en 1953 : York-Édimbourg (8 h 32), Liverpool-Édimbourg (9 h 20), Pembroke-Londres (10 h 22), Londres-Bath-Londres (9 h 36 min 23 s), Londres-Brighton-Londres (4 h 25 min 33 s), Londres-Portsmouth-Londres (6 h 2 min 0 s), Land's End-Londres (12 h 54). En 1954, il a battu le record Liverpool-Londres en 7 h 56 min 0 s, un record qui tient encore à ce jour.

compatriotes Creton, Marrec, Mel, Jean Bobet et Berton que j'avais vus courir à Châteaulin ce mois-ci. Les étrangers Blomme, Nolten, Coletto, De Smet et les deux Britanniques Joy et Maitland ne pourraient-ils pas me battre ? Je me sentais un peu menacé par ces hommes. Dès le départ, je n'ai pas cherché à jouer les malins. J'ai pris le guidon par le bas et j'ai donné le meilleur de moi-même. J'ai foncé dans le vent en 52x17 quand, au bout de 5 km, j'ai crevé à l'avant. J'ai perdu une dizaine de secondes pendant le changement de vélo, mais cet incident n'a pas cassé ma cadence. Je suis reparti vite et, au sommet de la côte de Queue-les-Yvelines, j'ai préféré reprendre mon vélo d'origine. En approchant de Houdain, j'ai eu De Smet en ligne de mire. Ce Belge allait devenir ma bête noire. En effet, après l'avoir dépassé en sortant de Houdain, ce coureur harceleur a calqué sa course sur la mienne. Sur les pavés de Rambouillet, j'eus la désagréable surprise de le voir revenir à ma hauteur. Il me dépassa et prit même 150 m d'avance. À ce moment-là je devins nerveux, mais avant Ablis j'ai pu laisser derrière moi cet adversaire infatigable. Oui, si ce vent contraire violent n'avait pas soufflé, si je n'avais pas crevé et si ce fichu De Smet n'avait pas existé, je suis plus ou moins certain que j'aurais battu le record d'Hugo Koblet : 35 secondes, ce n'est rien.



K11 Le changement de vélo d'Anquetil. (Photo Miroir Sprint)

Si l'an prochain les conditions météo sont plus favorables, je deviendrai le recordman des "Nations". Cette victoire est la 33e depuis mes débuts en 1951. C'est de loin la plus belle, mais quelle dure épreuve. Je suis très heureux et ce joli succès fera sans doute plaisir à mes parents qui, à Quincampoix – à 30 km au-delà de Rouen en direction d'Amiens – sont cultivateurs de fraises. Les sacrifices qu'ils ont faits pour moi n'ont pas été inutiles. Mon père m'a donné la permission de me consacrer au cyclisme. De métier je suis tourneur, mais je n'ai exercé cela qu'un mois. Maintenant je ferai ce que décidera Francis Pélissier. J'espère pouvoir prendre le départ de Paris-Tours, puis je prendrai un peu de repos. Pour l'instant, pas de poursuites. N'oubliez pas que je vais avoir 20 ans le 8 janvier prochain. On ne doit pas être jeté aux lions au risque de trop vite s'épuiser.



K13 Henri Lemoine (Photo collection personnelle)

En attendant l'arrivée des concurrents du GP des Nations, une course derrière de grosses motos a été disputée sur le vélodrome du Parc des Princes. La victoire est revenue à Henri Lemoine devant Roger Queugnet, Ange Le Strat et Joe Bunker.



K12 Anquetil à côté de son agaceur, notre compatriote René De Smet. (Photo Miroir Sprint)

Classement final Grand Prix des Nations 1953

1. Jacques Anquetil sur 140,3 km en 3 h 32'25"
2. Roger Creton à 6'41"
3. Tino Coletto à 7'45"
4. René Berton à 7'47"
5. Maurice Blomme à 10'56"
6. Jean Bobet à 11'25"
7. Jacques Dupont à 12'05"
8. Yvon Marrec à 13'28"
9. Noël Chavy à 14'18"
10. Francis Mel à 15'48"
11. Marcel Dussault à 15'52"
12. René De Smet à 18'10"
13. Hubert Bastianelli à 19'18"
14. Bob Maitland à 19'33"
15. Ken Joy à 20'23"
16. Martin Metzger à 22'51"
17. Valentin Huot à 23'42"
18. Jean Brun à 24'40"

Abandons : Jean Forestier à Saint-Léger-en-Yvelines et Jan Nolten à Ablis.

Jacques Dupont, membre de l'équipe de France qui remporta l'or de la poursuite par équipes (1 000 m) aux JO de Londres en 1948, a réalisé le meilleur temps sur le vélodrome du Parc des Princes où, à l'arrivée, il restait encore à parcourir deux tours, soit 909,08 m.

Les temps sur cette distance :

1. Dupont en 1'11"00
2. Anquetil en 1'11"09
3. Dussault en 1'12"01
4. Berton en 1'15"06
5. Mel en 1'18"07
6. Bobet en 1'20"02
7. Chavy en 1'20"06
8. Maitland en 1'21"07
9. Huot en 1'21"09
10. Marrec en 1'22"00
11. Coletto en 1'22"09
12. ex-æquo : Creton et De Smet en 1'23"03
14. Metzger en 1'25"01
15. Brun en 1'25"06
16. Blomme en l'27"01
17. Joy en l'27"06
18. Bastianelli en l'34"05

À la fin de la saison 1953, Joy détenait donc 16 records britanniques de longue distance. En 1954, Joy devint, en tant que spécialiste du contre-la-montre, le "loup solitaire" de l'équipe professionnelle Hercules. Il laissa de côté les épreuves de chrono cette saison-là et se transforma en domestique pour ses coéquipiers Dave Bedwell, Fred Krebs, Clive Parker, Dennis Talbot et Derek Buttle dans les pelotons. "Ce n'était pas vraiment ma tasse de thé, ces courses en peloton, mais je me suis entièrement mis au service de mes équipiers et ils ont énormément apprécié mon rôle. Ils m'ont accepté comme le bourreau de travail de l'équipe, surtout pendant la Tour of Britain où, malgré tout le travail de domestique, j'ai réussi à prendre la 17e place du classement général", déclarait encore Joy.



Carte publicitaire Tour des Pennines 1955 avec Joy. (Photo collection personnelle)

1954 fut donc à peu près la fin de la carrière cycliste de Joy. Il voulait redevenir spécialiste du contre la montre en vue de 1955, mais, en tant que

professionnel, il ne pouvait pas participer à la formule ouverte (toutes les catégories de jeunes) pour ce type d'épreuves et disputa dès lors uniquement des contre-la-montre au niveau de son club. Il avait toujours un contrat avec Hercules et courut encore de temps en temps pour cette équipe dans des courses sur route, notamment dans la Tour of the Pennines.

"Je n'étais pas un talent inné", affirmait plus tard Joy, "mais j'avais la volonté, par le travail acharné, de faire pleinement ressortir mes forces". Kenneth Joy, né à Sheerness le 16 juillet 1922, est décédé à l'âge vénérable de 91 ans à Brighton and Hove le 27 avril 2013.

Sources :

- Cycling du 01/10/1953.

- The Bicycle du 30/09/1953.

- N° 39 de la série Les plus belles bicyclettes du Monde, publié par Del Prado en 2006.

Un vélo, un maillot et un cuissard

Compilation des contributions de Kristof Debecker, publiées dans les journaux Het Laatste Nieuws–éditions régionales LEUVEN et HAGELAND–pendant le Tour de France 2007, complété par des notes personnelles.

Ce voyage quelque peu nostalgique vers un rêve d'enfant révolu nous rappelle des jeunes générations qui ont prouvé par la force des pédales de pouvoir, un contre tous, imposer du respect et chercher leur propre identité.

Ces gars-là ont découvert la vie en se tortillant sur les lignes d'arrivée et ont néanmoins réussi à s'intégrer en se dépassant, en se faisant mal sans causer de rancune. Pour eux, le vélo était la porte ouverte vers le bonheur.

La plupart d'entre eux se sont contentés d'un palmarès régional, d'autres ont réussi à acquérir une renommée nationale ou internationale, à porter un maillot célèbre, à mettre leur nom sur un liste d'honneur, à faire les gros titres dans la presse.

Ils n'étaient pas des surhommes, ni des extraterrestres d'une autre planète. Il ne s'agissait pas non plus de produits de laboratoire développés quelque part dans un centre de recherche. C'étaient simplement des jeunes hommes qui se rendaient populaires sur un vélo de course et avec les pédales.

Je voudrais profiter de cette occasion pour remercier l'auteur Kristof Debecker d'avoir donné à WAAIERS l'autorisation de publier ses textes. Kristof pense qu'il est positif que 15 ans plus tard, ses textes aient une nouvelle vie.

par Hans Vandeput

textes originaux Kristof Debecker

JOCHMANS Roger

08/05/1947 Boutersem

CARRIÈRE

1968 OKAY Whisky-Diamant
1969 OKAY Whisky-Diamant-Geens
1970 Hertekamp-Magniflex-Novy
1971 Hertekamp-Magniflex-Novy
1972 Van Cauter-Magniflex-de Gribaldy
1973 ROKADO
1974 MIC-Ludo-de Gribaldy
1975 Maes-Watney
1976 Maes Pils-ROKADO



BF 01 Roger Jochmans

"Notre promotion chez les amateurs fut sans doute la plus forte de toutes"

BOUTERSEM - Roger Jochmans faisait partie de la génération en or des coureurs talentueux qui ont fait sensation entre 1968 et 1972. Le sprinteur s'est imposé chez les jeunes et, chez les amateurs, remportait environ 25 à 30 courses par saison. Jochmans fut le meilleur dans le Tour du Limbourg (1968), termina troisième à Paris-Tours (1969) et remporta une bonne douzaine de victoires chez les pros[21]. Le coureur de Boutersem a couru pendant sa carrière au service de leaders comme Vekemans, Verbeeck et Vanspringel. Mais, tout comme quelques autres talents de la région, il n'a jamais percé au plus haut niveau.

"Notre génération chez les amateurs a sans aucun doute été la plus forte qui ait jamais existé[22]. Tant dans notre région que dans d'autres, il y avait beaucoup de coureurs puissants. Mais apparemment, tout nous réussissait un peu trop facilement quand nous étions jeunes, car chez les professionnels les rapports de force étaient soudainement tout autres", raconte Jochmans, qui a notamment roulé pour les équipes Okay-Diamant, Hertekamp-Magniflex, Van Cauter-de Gribaldy, ROKADO, MIC et Maes Pils.

"Je regrette de ne pas avoir conservé tous les maillots de cette époque. Cela aurait fait une superbe collection. Ceci dit, je suis satisfait de ma carrière cycliste. Au final, j'ai battu tous les coureurs connus et rapides à un moment ou à un autre. J'étais hyper rapide au sprint, mais malheureusement pas très costaud. Dans les classiques et les courses dures, je devais laisser filer les tout meilleurs dans la finale et je ne pouvais pas utiliser mon arme principale. J'essayais quand même de tenir le plus longtemps possible. Les critiques disant que je suçais les roues, je les balayais toujours d'un revers en prétextant que je ne connaissais pas le parcours et que je ne pouvais donc pas me placer en tête", rit Jochmans.

CAFÉ

Pendant les années de gloire de ce sprinter de Boutersem, le petit café de son père René, le long de la Leuvensesteenweg (à la frontière de Lovenjoel), est devenu l'un des lieux les plus connus de la région. "Het Jagershof" est devenu un point de rendez-vous fixe pour de nombreux supporters de cyclisme et a aussi servi de cadre à beaucoup de bals et de fêtes. L'établissement a évolué en dancing et en taverne-restaurant. "Après mon père, il y a eu trois autres exploitants. Ces dernières années, le bâtiment est resté vide et il aurait fallu un travail énorme pour le remettre en état. Il y a un mois, l'ancien café a été complètement démoli."

Après sa "vie de luxe" comme coureur, Roger Jochmans a dû se réhabituer à une existence normale : "Au début, je suis devenu chauffeur de car pour des voyages à l'étranger chez Van Mullem. Mon père et un bon ami m'ont ensuite donné l'occasion de devenir commissaire-priseur indépendant. Cela fait maintenant 21 ans que je dirige Jomaco (pour Jochmans compagnie), situé juste à côté du Jagershof. Nous réalisons des liquidations prononcées par le tribunal de commerce de Louvain et des ventes judiciaires. Les biens saisis et les objets perdus laissés chez l'exploitant de l'aéroport BIAC trouvent aussi ici un nouveau propriétaire", explique Jochmans. "C'est un boulot agréable mais exigeant. Chaque jour est

[21] On trouve huit victoires dans l'Encyclopédie du Monde du Cyclisme.

[22] Selon WAAIERS, c'est exagéré. La véritable "génération d'or" était celle de 1964, avec des coureurs tels que Merckx, Godefroot, Vanspringel…

différent et nous voyons défiler des machines et des objets très variés. En tant qu'expert, j'évalue aussi la valeur des biens que nous mettons en vente. Autrefois, je partais à la chasse avec mon père durant mon temps libre, mais depuis son décès en 2002 je n'y vais plus[23]. Maintenant, je fais du vélo tous les week-ends. Mon seul souhait aujourd'hui est que ma femme et moi gardions longtemps la santé. C'est ce qui compte le plus."

HERMANS Staf



12/05/1951 Wezemaal (Rotselaar)

CARRIÈRE

1973 ROKADO
1974 ROKADO
1975 IJsboerke-Colner

"J'ai couru de la Pologne jusqu'à Gibraltar"

HOUWAART/WEZEMAAL - Membre de la sélection belge, Staf Hermans a remporté un titre mondial (1971) et pris la quatrième place aux Jeux olympiques (1972) dans la lourde épreuve du contre-la-montre par équipes de 100 km. L'homme de Wezemaal a obtenu près de 75 victoires chez les juniors et les amateurs. Il a ensuite couru deux ans chez les professionnels pour l'équipe allemande ROKADO et une année pour IJsboerke-Colner. Cela a donné lieu à deux succès chez les pros (le Prix E5 à Heverlee en 1973 et la course de Nazareth en 1974) et une deuxième place dans la Druivenkoers d'Overijse.

Hermans travaille depuis déjà trente ans à la Générale de Banque (aujourd'hui Fortis). "La période avec l'équipe du championnat du monde de contre-la-montre est sans doute un de mes plus beaux souvenirs. C'était la première fois que la fédération cycliste organisait des stages de préparation distincts. Nous vivions et nous nous entraînions en groupe, et les épouses étaient aussi présentes. En remportant le titre mondial, nous avons réalisé quelque chose d'exceptionnel. Un an plus tard, nous avons pris la quatrième place aux Jeux olympiques. La médaille de bronze, qui aurait dû nous revenir après la disqualification des Néerlandais, ne nous a malheureusement jamais été attribuée. Comme coureur, j'ai connu de très beaux moments et j'ai gagné pas moins de quatre voitures. J'ai couru de la Pologne jusqu'à Gibraltar, participé à toutes les classiques, goûté à l'atmosphère des Jeux olympiques et rencontré le pape ainsi que Jaime de Mora y Aragón (le flamboyant frère de la reine Fabiola)."

MOTIVATION

En 1975, à mi-saison, Hermans a brusquement arrêté le cyclisme. "Certains ont trouvé cette fin abrupte étrange, mais pour moi c'était un pas logique. J'avais depuis un moment des soucis de pieds douloureux et lourds. De plus, nous venions de nous marier et nous

[23] Cet article est paru à l'origine en 2007.

construisions une nouvelle maison à Houwaart. Je gagnais correctement ma vie avec les courses, mais vu les efforts fournis ce n'était pas un luxe. J'avais aussi l'habitude de gagner beaucoup chez les jeunes sans trop forcer. Ce n'était plus le cas chez les professionnels."

Après sa carrière, Staf s'est mis à vendre des installations de chauffage. Quelques mois plus tard, il a réussi l'examen d'entrée pour devenir gendarme. "Un nouveau tournant professionnel semblait se profiler. Mais on s'est vite rendu compte que, comme coureur, j'accumulais amendes et procès-verbaux pour infractions routières. C'est finalement ma belle-sœur qui a réussi à me convaincre d'aller travailler à la banque. Depuis mars 1976, je travaille au siège administratif de Fortis[24]."

WUYCKENS Staf

10/02/1924 Linden (Lubbeek) + 31/05/2019 Leuven

CARRIÈRE

1946 Indépendant
1947 Individuel
1948 Individuel
1949 L'Express en Thompson
1950 Thompson en Van Hauwaert
1951 Thompson
1952 Thompson



BF 03 Staf Wuyckens (Photo : G. De Rycke)

"En une semaine, j'ai gagné une maison et une voiture"

KESSEL-LO - Staf Wuyckens (83)[25] est l'une des figures les plus remarquables de l'histoire du cyclisme à Louvain. Bien que le père de l'ancien professionnel René n'ait couru chez les pros que deux ans chez Thompson en 1949 et 1950[26], il connut aussi, avant et après sa carrière, des moments marquants.

Dès sa première année, Staf remporta dans sa ville natale de Louvain le prédécesseur de l'actuelle Grand Prix Jef Scherens. "À l'époque, il y avait tellement de primes sur le parcours que j'avais gagné 114 000 francs en une seule journée. Quelques jours plus tard, j'ai encore beaucoup gagné en réalisant une belle course à Kessel-Lo et en aidant mon ami Louis Michiels à la victoire. Ce week-end-là, j'ai gagné une maison et une voiture", dit Staf, fier en

[24] Cet article est paru à l'origine en 2007.

[25] Cet article est paru pour la première fois en 2007.

[26] Selon la liste des licences professionnelles établie par Guy Crasset, Wuyckens disposait d'une licence du début 1947 à la fin 1947 et du 1er janvier 1950 à la fin 1952. Il n'aurait pas couru en 1948 et 1949. Or, une consultation de Het Belang van Limburg montre qu'en janvier 1948 il a participé à des cyclo-cross et qu'il figurait dans les classements de compétitions de juin à août inclus. En 1949, il réapparaît en janvier dans des cyclo-cross et dans les résultats cyclistes de juillet à septembre.

souriant. En 1950, Wuyckens remporta encore sept courses[27]. Lors d'un cyclo-cross fin décembre, le malheureux coureur bascula cependant dans un ruisseau. Il en résulta une coqueluche (une grave infection des voies respiratoires, ndlr). Après dix mois de maladie, il fallut finalement deux ans avant que Wuyckens ne retrouve la forme.

Né à Linden, il commença à courir en 1941 chez les jeunes et goûta très vite à la victoire. Dans sa deuxième saison, Staf remporta pas moins de 35 épreuves chez les juniors ; déjà en 1943 il faisait partie des trois jeunes coureurs les plus performants de la région. "En 1944, je n'ai pas couru. Il y avait bien des courses, mais la situation était devenue vraiment trop dangereuse à cause de la guerre." En 1945-46, Wuyckens senior courut chez les indépendants. "J'ai obtenu 39 victoires en deux saisons. Après un incident ridicule lors de la course Liège-Charleroi, la fédération m'a suspendu deux ans[28]. Un commissaire de course malhonnête a cru que je m'étais accroché à une voiture pendant la course, alors qu'en réalité j'avais déjà abandonné et n'étais donc plus en compétition."

Après sa carrière, Staf fut, entre 1953 et 1956, deux fois champion national sur mobylettes de vitesse, et entre 1957 et 1960 il fut trois fois le meilleur du pays en mobylettes de cross. "C'étaient alors des compétitions très populaires, souvent organisées en attendant les courses cyclistes normales."

"À 67 ans, je suis officiellement à la retraite, mais comme passe-temps je continue à bricoler des vélos. Cela fait 47 ans que je suis un fervent cyclotouriste et je roule encore plus de 8 000 km par an. Trois fois par semaine, je fais des sorties de 50 à 80 kilomètres, parfois jusqu'à 150, et toujours à un rythme soutenu", rit cet octogénaire énergique.

[27] Dans l'Encyclopédie du Monde du Cyclisme, on relève trois victoires. Des recherches dans Het Belang van Limburg ont permis d'identifier une victoire supplémentaire à la Ronde van Limburg.

[28] Au vu de ses résultats en 1948 et 1949, cette période de deux ans a pourtant dû être raccourcie.

L'histoire vert-rose de De Kova-Lejeune (partie I)

par Jan De Smet

Le rose dans le cyclisme était longtemps considéré comme “de mauvais goût”. Il y eut bien l’équipe espagnole Ferrys dans les années 60-70, mais c’était déjà une exception et l’équipe s’en tirait plutôt bien.



KO1 Miriam De Kova. (Photo Miroir du Cyclisme)

En 1973, cependant, surgit l’équipe De Kova-Lejeune, et c’était une tout autre histoire. D’un côté il y avait De Kova, le nom d’une chanteuse de boîte de nuit, et de l’autre les performances médiocres de l’équipe. Non seulement l’équipe portait du rose, elle devint aussi la risée du peloton.

Quelle est l’histoire derrière cette équipe ?

Quelque part en octobre-novembre 1972, Raphaël Geminiani était encore à la recherche d’un nouveau sponsor pour une équipe cycliste. La saison était déjà bien avancée et “Le Grand Fusil” n’avait ni équipe ni sponsor. Après avoir mis un terme à sa carrière lors de la 1re étape du Critérium du Dauphiné Libéré en 1960, Geminiani fut, dès 1961, directeur sportif de plusieurs équipes. Au début, il était adjoint de Paul Wiegant chez Helyett-S’Raphaël (1962), où figurait notamment Jacques Anquetil. Mais après quelques résultats décevants au début de la saison, il prit la direction sportive. Il resta à ce poste chez S’Raphaël jusqu’en 1964, puis, à partir de 1965, chez Ford France (1965-1966) et plus tard chez BIC (1967-1969). Après l’arrêt de Jacques Anquetil, “Gem” fut encore brièvement directeur sportif chez Hoover-de Gribaldy (1971). Entre-temps, il se maintenait sous les projecteurs en commentant, le dimanche après-midi dans une émission familiale à la télévision française, les images en direct de certaines grandes courses cyclistes.

Geminiani, d’origine italienne, était un personnage très extraverti qui aimait être au centre de l’attention, parlait souvent fort, avait un avis sur tout et ne se gênait pas pour le clamer. Il en résultait qu’il avait, d’une part, un réseau de connaissances immense, mais que, d’autre part, beaucoup de gens auraient volontiers aimé le voir échouer.

Il faut cependant rappeler que, après Fiorenzo Magni, et avec Lomme Driessens, il fut l’un des pionniers de l’introduction de sponsors extra-sportifs dans le cyclisme. Une révolution qui a peut-être sauvé le cyclisme professionnel de la ruine et qui a certainement représenté une amélioration (financière) pour les coureurs.

Raphaël Geminiani, “l’inventeur” du sponsoring extra-sportif en France

Raphaël Geminiani est bien celui qui a mis le sponsoring extra-sportif sur la carte en France. Le véritable “inventeur”, à l’échelle internationale, fut cependant Fiorenzo Magni. En 1953, le nombre de coureurs professionnels et d’élites-indépendants chuta à un niveau très bas parce que le nombre de constructeurs de cycles (les seuls sponsors autorisés dans le cyclisme) prêts à parrainer, ou à maintenir leur budget de sponsoring, diminua

dramatiquement. Plusieurs raisons expliquent cela. L'une d'elles est que, après la Seconde Guerre mondiale, l'économie a repris et le niveau de vie a progressivement augmenté. La moto, le cyclomoteur, le scooter… devinrent très populaires et le vélo se vendait de moins en moins. Les constructeurs de cycles durent se réorienter, se diversifier ou se restructurer, ce qui coûtait de l'argent – de l'argent qui ne pouvait plus être utilisé pour sponsoriser des équipes cyclistes.

D'un autre côté, les constructeurs de vélos tenaient à conserver leur pouvoir de décision sur leurs équipes et s'opposaient à l'introduction de sponsors non sportifs. Les organisateurs, le plus souvent des journaux et des magazines, faisaient de même : ils craignaient que leurs recettes publicitaires ne diminuent si les équipes cyclistes pouvaient être parrainées directement.

Fin 1953, Ganna, constructeur de cycles et mécène de Fiorenzo Magni, annonça qu'il mettait fin à son rôle de sponsor. Magni, qui avait rallié à lui plusieurs bons coéquipiers comme Mario Baroni, Virgilio Salimbeni, Livio Isotti et d'autres, souhaitait les conserver auprès de lui. Homme d'affaires dans l'âme, il partit à la recherche d'un nouveau partenaire et parvint à convaincre la marque Nivea de soutenir son équipe. Il lui restait alors à persuader la fédération italienne.

Début 1954, Magni réunit tous les coureurs professionnels italiens. Il exposa son projet et, dès que Gino Bartali et Fausto Coppi constatèrent les possibilités (financières) offertes par ces nouveaux sponsors, ils donnèrent leur accord. Une fois ces deux piliers convaincus, les autres suivirent naturellement, ainsi que la fédération cycliste, et en 1954 l'équipe Nivea-Fuchs devint la première formation liée à l'UCI[29] à bénéficier d'un sponsoring extra-sportif.



KO2 Raphaël Geminiani et Miriam De Kova. (Photo Miroir du Cyclisme)

[29] En Espagne et en Grande-Bretagne (I.T.P. en 1947), il y avait déjà des sponsors extra-sportifs. I.T.P. n'était pas reconnu par l'UCI et les Espagnols ont réussi à échapper aux mailles du filet.

La fédération française de cyclisme, et surtout les grands organisateurs – L'Équipe en tête – s'opposèrent cependant à cette évolution, si bien que cela ne put encore se faire en France. Là-bas, Apo (Jean-Apôtre) Lazaridès avait déjà un contrat personnel avec l'eau minérale Apollinaris, fondé sur le jeu de mots Apo-Apollinaris. Il suggéra à Raphaël Geminiani – qui avait déjà des antécédents de problèmes avec des sponsors (en 1954 il n'avait plus de sponsor et roulait en faisant la publicité de sa propre marque de vélos) – d'aller rencontrer les apéritifs Saint-Raphaël, déjà impliqués dans le cyclisme notamment par des cartes publicitaires, pour tenter de monter quelque chose de similaire.

Gem vit cependant plus grand et décida de ne pas associer Saint-Raphaël à lui-même, mais à son équipe, qui roulait sur des vélos Géminiani[30]. Ainsi naquit l'équipe S'Raphaël-Géminiani. Il restait seulement à officialiser la chose.

Milan-Sanremo 1955. À quelques minutes du départ, l'équipe de Géminiani signe encore la feuille de départ. Ils (Geminiani, Pierre Barbotin, Gilbert Bauvin, Louis Bergaud, Émile Carrara et Jean Bois) portent tous encore leur veste d'entraînement. Au moment du coup de départ, ils enlèvent leur veste et laissent apparaître le maillot de Saint-Raphaël-quinquina. Les commissaires de course ne savent trop qu'en penser, hésitent un instant, mais laissent le peloton partir. Un télégramme est immédiatement envoyé à la FFC pour demander que faire.

Mais Géminiani n'était pas dupe. Il s'était entretenu au préalable avec Achille Joinard, président de la FFC et aussi de l'UCI, un homme conscient que le sponsoring extra-sportif était la bouée de sauvetage d'un cyclisme professionnel autrement condamné. Joinard hésite à renvoyer une réponse télégraphique ; il doit bien sûr consulter le bureau de la FFC, qui comprend plusieurs constructeurs de cycles, et l'association des directeurs sportifs présidée par Ludovic Feuillet – il n'y avait alors ni téléphones portables ni courriels. Le télégramme de réponse affirme que Géminiani est toujours membre de la fédération française, qu'il doit donc respecter le règlement de la FFC et porter un maillot réglementaire, et que si tel n'était pas le cas, le départ devrait lui être refusé.

Milan-Sanremo était cependant déjà à soixante kilomètres et les commissaires décident de laisser les choses en l'état. La barrière était ainsi rompue et le sponsoring extra-sportif ne pouvait plus être remis en cause[31]. Le coup de pouce final vint indirectement de Fausto Coppi lorsqu'à la fin de 1955 il facilita l'engagement de Jacques Anquetil et d'André Darrigade pour deux ans chez Bianchi. Confrontés au risque de voir partir leurs talents nationaux, les organisateurs cédèrent eux aussi, et Philippe Potin provoqua la percée totale en créant son équipe Helyett-Potin-Hutchinson, avec une filiale Essor-Leroux-Hutchinson, toutes deux liées au club cycliste parisien ACBB.

Ce Geminiani cherchait donc toujours des sponsors pour financer telle ou telle équipe. Lors du Tour de France 1971, Geminiani était directeur sportif de l'équipe Hoover-de Gribaldy,

[30] Il semble qu'en 1960 cela soit devenu "Cycles Geminiani" (sans accent), mais cela fera l'objet d'un autre article.
[31] Pour l'intégralité des antécédents et des suites, se reporter au livre "La nébuleuse S* Raphaël-Géminiani - Une histoire Géminiani et une histoire de … maillots!!!", par Jan De Smet et Patrick Feyaerts (2019), publié à compte d'auteur.

qui comptait notamment Joaquim Agostinho et Mariano Martínez. Le chauffeur de la voiture des directeurs sportifs était un certain Jean-Marie Rivière, patron et animateur du cabaret parisien l'Alcazar, rue Mazarine, et contaminé par le virus du cyclisme. Tellement emballé par l'expérience qu'à son retour à l'Alcazar il ne cessait de raconter ses aventures au volant de la voiture de l'équipe dans le Tour. Rivière, roi de la nuit, et Geminiani, qui tenait à



KO3 Présentation du leader et du maillot. (Photo Miroir du Cyclisme)

Clermont-Ferrand un établissement nocturne chic et exclusif, étaient des compagnons de route et des noctambules chevronnés[32]. Ils s'étaient donc retrouvés un soir d'automne 1972

[32] Cette réputation est confirmée dans l'autobiographie de l'ex-professionnel Pierre Rivory intitulée "Le sorcier du Pilat", publiée par Les Éditions de Phénicie en 2004 (p. 69 et 84). À propos du Tour 1971 : "Notre masseur éprouve quelques difficultés à suivre 'Gem' dans ses sorties nocturnes… longues et copieusement arrosées." Encore sur Geminiani : "Avec Géminiani on signait des contrats de 10 mois avec possibilité de licencier fin juin les coureurs non sélectionnés pour le Tour !". Toujours à propos de Geminiani : "Quelques années plus tard, de Gribaldy m'avouera au cours d'un déplacement dans sa voiture qu'il avait fait deux grandes erreurs dans sa carrière de manager d'équipe pro. Avoir donné les clés du coffre cette année 1971 à Geminiani et, plus tard, à Rudi Altig avec l'équipe Puch."

à l'Alcazar[33]. Ils étaient assis à une petite table avec quelques autres[34] et faisaient partie des spectateurs du numéro d'une certaine Myriam ou Miriam De Kova. Miriam était une chanteuse de night-club aguerrie, avec deux "singles" à son répertoire et, pour le reste, une valise pleine d'argent qu'elle avait héritée de son mari, le milliardaire Mikalides.

Avant de poursuivre l'histoire, quelques mots de plus sur cette Miriam De Kova. Il est très difficile de reconstituer le parcours exact de Mme De Kova. Le seul élément que j'ai pu trouver provenait d'interviews de la dame en question. Reste à savoir si elle disait toute la vérité, ou si elle en dissimulait certaines choses et enjolivait d'autres.

En résumé, voici ce que l'on sait. Miriam De Kova était une Tchèque titulaire d'un passeport américain. Elle serait née en Tchécoslovaquie, mais quand exactement reste un mystère, de même que le fait que "Miriam De Kova" fût son vrai nom. Apparemment, elle était un enfant prodige : à douze ans elle se produisait comme pianiste. En 1973, les médias indiquent qu'elle aurait soixante ans, ce qui laisserait supposer une année de naissance en 1913.

D'un autre côté, elle évoquait un contrat au "Deutsche Volkstheater" de Vienne en 1938, ce qui peut être exact – elle aurait alors eu 25 ans – mais on trouve aussi l'affirmation selon laquelle, à dix-sept ans, elle était déjà une cabaretière connue à Vienne, ce qui ramènerait son année de naissance à 1921. Elle devait donc avoir un peu plus d'une cinquantaine d'années en 1973, elle pouvait tout aussi bien en avoir soixante[35]. Le sujet était tabou, et on respecte cela chez une dame. Elle était souple comme un chat, parce qu'elle avait été une bonne ballerine et une aussi bonne patineuse artistique. Elle patinait si



K04 Lucien Aimar et la marraine Miriam De Kova. (Photo Miroir du Cyclisme)

[33] L'intention de Jean-Marie Rivière était selon le site "Tales from the peloton, 28 juillet 2008" (http://autobus.cyclingnews.com/road/2008/tour08/?id=/features/2008/woodland_de_kova_08), de lancer ainsi De Kova en France et d'attirer davantage de visiteurs à l'Alcazar. Il s'agissait donc plutôt d'une rencontre fortuite arrangée.

[34] Selon la même source, Jean de Gribaldy était également présent. Cependant, dans le livre "Jean de Gribaldy – la légende du Vicomte" de Pierre Diéterlé (Les Éditions du Sekoya, 2014), cela n'est à aucun endroit mentionné. En 1972, de Gribaldy était lié à Möbel Marki-Bonanza et à Magniflex-Van Cauter-de Gribaldy ; en 1973, à ROKADO.

[35] Selon la même source, elle devait avoir entre 70 et 79 ans.

bien qu'on l'invitait à siéger dans plusieurs jurys. Elle est partie pour Vienne quand sa mère – très musicale – s'est remariée. Quand les nazis envahirent l'Autriche (tous ses professeurs étaient des Juifs talentueux), elle s'exila en Italie, ce qui n'était pas exactement la meilleure idée. Mais elle y épousa un Italien aux yeux noirs, fils d'un banquier.

"Je savais, jeune, ce qu'il fallait faire de l'argent et ce que signifiait l'inflation", dit Miriam De Kova dans une interview. En Italie elle devint la vedette d'une revue à Naples. Elle tint deux ans, se lia d'amitié avec Anna Magnani, actrice italienne de cinéma et de théâtre, que De Kova décrivait alors comme "une sorte d'Édith Piaf, fantastique et bouleversante".

Mussolini fit en sorte que De Kova se réfugie à Monte-Carlo, puis elle poursuivit son voyage jusqu'en Espagne où, avec ses propres fonds, elle fonda une troupe de revue. La comédie musicale qu'elle imagina s'appelait, littéralement, "L'époque joyeuse" – une parodie du "petit bonheur gai", une satire en pleine guerre – et elle raconte : "À l'Alcazar je voulais aussi présenter des satires, c'est mon point fort. Mais c'était trop intelligent, hein !" Son grand atout fut ensuite une imitation d'un film muet de 1912, reprise à travers le monde et dont elle reproduisit une partie à l'Alcazar. Ce qu'elle faisait aussi, c'était enfiler sur scène des bas noirs – avec une élégance inimitable – et les attacher avec des jarretelles. Au lieu d'envoyer des fleurs, elle lançait dans la salle des jarretelles, car ce sont, à part le cyclisme, une autre de ses marottes : "Incroyablement stupide de la part des femmes, de les abolir."



KO5 Une Miriam De Kova fière et pleine d'espoir avec son équipe rose.

Au fil des années, elle sortait quelques singles, Jede Nacht (Cette nuit) / Porte, porte jarretelles et Reviens-moi / Les végétariens, ainsi qu'un LP De l'amour et de l'argent, qui eurent un succès modeste.

Depuis l'Espagne, elle traversa alors l'océan pour New York, entra dans le milieu des grands hommes d'affaires et des artistes, et ce qui la surprit le plus fut "que les messieurs de Wall Street parlaient d'art et que les artistes ne parlaient que d'argent". Elle s'y fit de nombreux amis célèbres, dont Salvador Dalí, qu'elle revit régulièrement et "dont les coups de publicité" étaient devenues une seconde nature, hélas. La dernière fois que je lui ai rendu visite, il y avait une chamelle grandeur nature dans sa chambre d'hôtel, avec laquelle il se faisait photographier. Au fond de lui il doute que sa peinture soit aussi bonne qu'on le prétend."

En 1960 elle quitta New York pour Monte-Carlo[36], à cause de la pollution de l'air dans la ville américaine, un sujet dont personne ne parlait encore à l'époque. Jusqu'à ce déménagement, elle avait vécu avec son mari, l'armateur Mikalides[37], plusieurs fois millionnaire, décédé en 1972. Miriam De Kova s'était retirée du show-business pour cet homme, vingt ans auparavant. "Je l'aimais et je ne peux bien faire qu'une seule chose à la fois."

Après la mort de son mari, Miriam revint à Paris pour prouver qu'elle "déborde de talent de revue". Elle loua pour cela le théâtre de l'Alcazar, spécialisé dans les revues satiriques. Dans un décor qu'elle avait payé elle-même, avec une troupe qu'elle entretenait elle-même, des chansons et des textes qu'elle avait composés et écrits, elle remplissait des salles assez régulièrement. Même les ventilateurs, qui faisaient flotter ses voiles lorsqu'elle exécutait "la danse des sept voiles", lui appartenaient. Elle se produisait avec un boa de plus de quarante mètres de long. "Il m'a coûté quatre mille dollars", disait Miriam De Kova, "ne me demandez pas comment j'ai fait remonter tout mon argent à New York ni combien c'était."

Pendant deux mois, elle se produisit à L'Alcazar, l'un des cabarets les plus connus de Paris. Elle y présentait des sketches et des chansons qu'elle avait écrits, avec de nombreux changements de costume, assistée par deux excellents pantomimes qu'elle avait choisis elle-même. La petite femme maigre comme un clou, qui parlait sans s'arrêter et évoquait parfois Zsa Zsa Gabor, était végétarienne, ne fumait pas, ne buvait pas et se déclarait farouchement opposée à la pollution de l'air. Elle ne connaissait rien au cyclisme, mais souhaitait voir tous les coureurs à vélo.

C'est ainsi que, un soir de la fin 1972, eut lieu la rencontre entre Raphaël Géminiani et Miriam De Kova. Géminiani jouissait d'une certaine réputation dans le milieu nocturne. On ne sait donc pas très bien si la danseuse-chanteuse-stripteaseuse parisienne céda aux charmes de Géminiani, alors âgé de 47 ans, ou si Miriam, par pur idéal, offrit pour plaisanter un million

[36] Selon certaines sources, elle a également séjourné quelque temps à Cuba.

[37] Rien n'apparaît sur Internet au sujet de cet armateur fortuné. Ni sous les variantes Mikalides, ni sous Mikaelides, Michalides ou Michaelides.

de francs[3839] à “James” (Gem) pour monter une équipe cycliste. Géminiani, qui étaitbeau parleur[40], soutint que l'équipe porterait le nom du cabaret parisien ainsi que celui de Miriam De Kova à travers toute l'Europe, rendant ainsi l'investissement défendable sur le plan commercial. Pour faire pencher la balance, Gem joua aussi sur la fibre “verte” et écologique de Miriam : avec son sponsoring, elle pourrait promouvoir le vélo et lutter activement contre la pollution. Miriam De Kova affirmait que c'était un hobby, que l'argent n'avait pour elle aucune importance, et que l'environnement lui tenait à cœur ; elle voulait effectivement que tout le monde, et en particulier les femmes, prennent le vélo[41]. Le “contrat” entre Miriam De Kova et Raphaël Géminiani – ou plutôt le chèque de Miriam – fut signé sur le champ et célébré avec le champagne de rigueur.

La version de Mme De Kova était un peu différente. “Mon impresario connaît bien Raphaël Géminiani. Il cherchait de l'argent en vain, même les Rothschild n'ont pas voulu rentrer dans l'affaire. J'ai décidé de l'aider. Les gens demandent, surpris : pourquoi ? Je répondais toujours la même chose : pourquoi pas ? Je rêve même de faire courir Eddy Merckx pour mon équipe.”

Probablement le lendemain, ou peut-être le jour même – la “naissance” de l'équipe ayant été fêtée jusque tard dans la nuit –, Géminiani contacta les frères Lejeune pour leur proposer de devenir le fournisseur de vélos de l'équipe, avec, naturellement, la promesse d'apposer le nom Lejeune sur les maillots.

Cycles Lejeune

La maison Lejeune fut fondée en 1947 par Roger et son frère jumeau Marcel, âgés de 24 ans (nés le 29/11/1922), anciens cyclistes amateurs. Les Lejeune travaillaient en famille (six personnes) dans un local de 55 m2. À l'époque, la concurrence était forte : 368 constructeurs et grossistes en cycles, racontait Marcel Lejeune en février 1988 au magazine Entreprendre. En 1949, la surface passa à 967 m2 et l'entreprise comptait 12 salariés. L'expansion se poursuivit constamment. En 1974, la surface atteignait 10 500 m2 et la société employait 127 personnes.

Dans les années quatre-vingt, l'entreprise souffrit de la crise : en 1980, les fabricants français contrôlaient plus de 80 % du marché national avec plus de 2 millions de vélos ; six ans plus tard, ils ne produisaient plus que 1,3 million d'unités et ne représentaient plus que 50 % du chiffre d'affaires.

[38] 1 million de FRF à l'époque correspondait à environ 6 750 000 BEF, ce qui vaudrait aujourd'hui environ 952 000 €.

[39] Dans une interview, elle affirme elle-même que ce n'était que 800 000 FRF.

[40] Il a fait croire, entre autres, à Mme De Kova que même les Rothschild ne se laissaient pas piéger. Note de l'auteur : si cela était vrai, cela témoignerait tout de même de l'intelligence financière des Rothschild.

[41] À qui l'honneur revient. D'après les interviews publiées, on pouvait conclure que Miriam De Kova était une femme engagée en faveur de l'environnement. Elle souhaitait bannir la voiture de la ville autant que possible, faire aménager des pistes cyclables spécifiques et encourager davantage les femmes à se mettre au vélo... Des mesures qui ne sont réellement mises en œuvre que maintenant.

Les frères Lejeune se battaient pour la survie de leur entreprise, “devenue la première entreprise indépendante, ce qui signifiait qu’ils vivaient de leurs propres moyens, sans aucune aide de qui que ce soit”, racontait Marcel Lejeune. Ils durent toutefois licencier du



KO6 Vélo Lejeune, modèle Lucien Van Impe.

personnel et commencèrent à subir des pertes. La production passa en quatre ans de 192 000 à 106 000 exemplaires. En 1986, les frères Lejeune prirent leur retraite après avoir vendu leur société à Alain Baumann, ancien directeur de Cycles Peugeot.

En janvier 1974, Cycles Lejeune acheta, déménagea et s’installa dans le bâtiment vacant de la Société Suze-Pernod, avenue du Général-Leclerc 39 à Maisons-Alfort.

Dans les années 1950 et 1960, Cycles Lejeune avait racheté un petit fabricant dont la marque s’appelait Sauvage. Les vélos étaient commercialisés sous le nom Sauvage-Lejeune.

Depuis 2021, la marque appartient à l’homme d’affaires Grégory Trébaol, fondateur du groupe Rebirth, anciennement connu sous le nom d’Easy Bike Group. Le siège est situé au 4, rue de Tarbé à Paris, dans le 17e arrondissement.

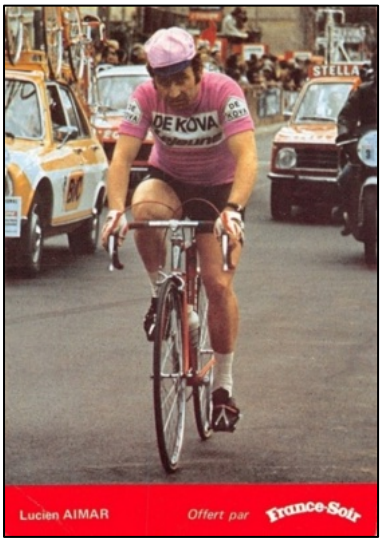
Lejeune s’engagea comme sponsor dans le cyclisme en 1960 avec l’équipe Pelforth[42]. En 1969, après la disparition de Pelforth, ils s’associèrent à Sonolor (présent sur les maillots de 1969 à 1971, non mentionné en 1972-1973). En 1973, ils figuraient sur les maillots de De Kova. En 1974 il y eut l’équipe Jobo-Lejeune et en 1975 Sporting-Sotto Mayor-Lejeune. De 1976 à 1978, ils furent sponsor principal sous le nom Lejeune-BP. En 1979 et 1980, ils furent une dernière fois co-sponsor pour DAF Trucks.

[42] Ils fabriquaient aussi des vélos sur commande, d'après notre souvenir, notamment pour Anquetil et Geminiani chez FORD et BIC.

Marcel Lejeune est décédé le 20 février 2010, Roger le 17 décembre 2019.

Il ne restait plus qu'un seul petit, mais néanmoins important, problème à résoudre. L'équipe cycliste manquait encore de quelques coureurs. Fin 1972, la plupart des coureurs français étaient cependant déjà sous contrat auprès des équipes établies comme Peugeot-BP-Michelin, Gan-Mercier, Gitane-Frigécrème et Sonolor (équipée elle aussi de vélos Lejeune, mais sans inscription sur les maillots). Geminiani dut donc se contenter des "restes" et de néo-pros. Comme leader, il choisit un coureur avec lequel il avait remporté le Tour de France en 1966 et qui touchait alors à la fin de sa carrière, Lucien Aimar (né le 28/04/1941)[43][44]. Le vainqueur quelque peu surprenant du Tour 1966 n'avait pas, après ce succès, suivi le parcours que l'on attendait de lui.

En 1964, Aimar avait perdu de justesse le Tour de l'Avenir face à Felice Gimondi (qui, lui, remporta le Tour de France en 1965). Il termina à 42 secondes, et ce après notamment une pénalité d'une minute. Aux championnats du monde amateurs il prit la 6e place. Il devint professionnel en 1965 chez Ford France, sous l'aile de Jacques Anquetil et Raphaël Geminiani. En 1966, outre le Tour, il remporta aussi Gênes-Nice. L'année suivante, chez BIC, il s'imposa au général des Quatre Jours de Dunkerque, remporta une étape du Tour, où il termina 6e au classement, et fut deuxième du championnat de France[45]. En 1968, il devint enfin champion national. À la Vuelta a España, il prit la 9e place et au Tour de France la 7e. En 1969, BIC recruta Jan Janssen et José Pérez Francés, et la place d'Aimar dans la hiérarchie déclina. Il ne put ou ne dut pas courir la Vuelta à cause d'une suspension d'un mois suite à un contrôle positif, et termina le Tour à une modeste 30e place. Après la réorganisation de BIC en 1970 et l'arrivée de Luis Ocaña comme seul leader pour les courses par étapes, Lucien quitta l'équipe pour Sonolor-Lejeune. Il remporta le Critérium de la Polymultipliée, mais c'est son coéquipier Lucien Van Impe qui remporta les honneurs au Tour et devint le leader de l'équipe.



K21 Lucien Aimar, chef de la nouvelle équipe.

Aimar parvint tout de même à renforcer quelque peu sa position en terminant deuxième de Bordeaux-Paris derrière l'intouchable Herman Vanspringel. En 1971, toujours chez

[43] Dans Wielersport, volume 22 n°1, p. 20, on citait également les noms de Roger Pingeon, Marcel Duchemin et des Suisses René Savary et Bruno Hubschmid. On y associait aussi Gribaldy à l'équipe, qui devait amener Joaquim Agostinho et Mariano Martinez. Tout cela se déroula autrement. En 1973, Bruno Hubschmid courut pour Sonolor et Kanel, René Savary courut lui aussi pour Sonolor et Kanel mais aussi pour Möbel Marki et Savro. Roger Pingeon partit chez ROKADO, Marcel Duchemin resta dans le circuit amateur, Joaquim Agostinho rejoignit BIC et Mariano Martinez alla chez GAN-Mercier.

[44] Dans Miroir du Cyclisme n°165 on évoquait aussi Patrick Béon (Peugeot-BP-Michelin en 1973) et Roger Guillemot (Sonolor en 1973). On devait également se concerter avec Roger Pingeon (ROKADO en 1973), Hubschmid et Savary, ainsi qu'avec Michel Grain, qui envisagerait un retour.

[45] Le vainqueur, Désiré Letort, fut ensuite déclassé pour dopage, mais Aimar ne fut pas proclamé champion de France.

Sonolor-Lejeune, il obtint de nouveau une 9e place au Tour de France et se fit remarquer en prenant part à l'étape légendaire jusqu'à Marseille.

L'étoile d'Aimar s'éteignait lentement. En 1972, il rejoignit l'équipe allemande ROKADO, formation de l'ambitieux mais parfois naïf Robert Kahl[46]. Pour ROKADO il disputa encore le Tour et y prit la 17e place. Et voici qu'il pouvait à nouveau monnayer son nom au sein de la nouvelle équipe de son ancien directeur sportif. Il y serait le seul "gros salaire" ou, pour mieux dire, il serait probablement le seul coureur qui ne roulait pas pour un contrat de base. Tous les autres coureurs roulaient pour ± 10 000 NLG[47]. Certains journalistes se demandaient toutefois si tout cela réunissait vraiment le million de FRF. Geminiani faisait valoir qu'à ces montants il fallait encore ajouter les cotisations sociales et qu'il devait payer de fortes inscriptions pour des courses comme le Tour de France parce que son équipe n'était pas très attrayante, et que les mécaniciens et le soigneur (les Néerlandais Gerrit Visser et Kees Smit) coûtaient aussi de l'argent. Avec les voitures de direction d'équipe et d'autres frais, le tableau aurait peut-être été cohérent. Il restait toutefois que, selon Miriam De Kova, l'argent devait être versé en plusieurs tranches, ce qui contredisait la remise signée d'un chèque d'un million. Ou voulait-elle dire qu'après ce premier chèque, par exemple au bout d'un semestre, un second viendrait ?

Problème et solution à la Geminiani

Convaincre Miriam De Kova de sponsoriser une équipe cycliste était une chose. Rendre le tout conforme au règlement en était une autre.

Le règlement de la FICP concernant les sponsors extra-sportifs stipulait notamment que seules des entreprises pouvaient sponsoriser, pas des particuliers. Mme De Kova avait certes plusieurs affaires à proposer, mais De Kova en tant que telle n'était ni une entreprise, ni un produit.

Geminiani eut donc l'idée de lancer plusieurs ballons d'essai. On parla de créer une maison de disques "De Kova", de commercialiser des produits diététiques "De Kova". On évoqua aussi une eau minérale "De Kova" et des jus de fruits "De Kova". Et Miriam elle-même, visionnaire écologiste avant l'heure, parla de "mettre des vélos sur le marché – des vélos élégants évidemment – sous le nom Miriam". C'est certain, elle avait l'étoffe d'une femme d'affaires.

Il semble que toutes ces rumeurs suffirent à convaincre la FICP, et le nom De Kova put figurer sur les maillots.



KO7 Raphaël Geminiani, arrangeur de première division, recommence.

[46] Voir aussi la série d'articles consacrée à ROKADO dans WAAIERS.

[47] C'est la seule référence aux contrats que j'ai retrouvée. Dix mille florins valaient alors environ 140 000 BEF par an, soit environ 11 600 BEF par mois – en 1973, ce n'était pas une grosse somme. Aujourd'hui cela correspondrait à peu près à 1 635 €.

Sur un point du règlement, Miriam et Geminiani durent tous deux céder. Miriam voulait que les coureurs roulent entièrement en rose, y compris avec un cuissard rose. Le fait que cela soit désormais possible témoigne du caractère visionnaire de Miriam, mais à l'époque c'était un pas trop loin. En deuxième choix, on proposa un cuissard bleu, mais le règlement restait ce qu'il était : cuissard noir et chaussettes blanches. Il a fallu attendre que Mario Cipollini impose l'accord entre cuissard et maillot[48].

Une autre histoire qui circule – dont la véracité n'a pas pu être établie – veut que Miriam De Kova ait demandé, en cours de saison, si les maillots ne pouvaient pas avoir des lacets au lieu d'une fermeture éclair. La réponse de Geminiani aurait été quelque chose du genre : "Les coureurs ne portent ni corsets ni bas en nylon.[49]"

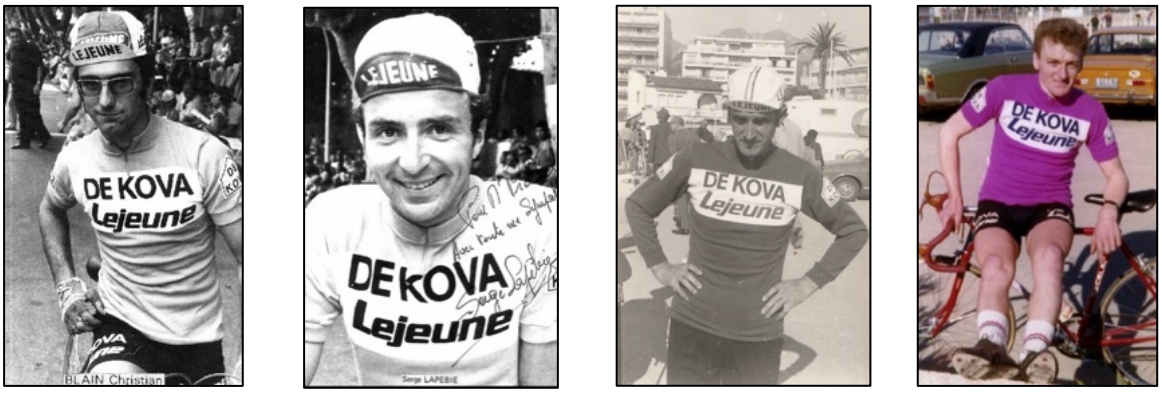
Outre **Lucien Aimar**, l'équipe comptait encore 17 coureurs, dont un Espagnol et un Belge. Quelques-uns avaient déjà une expérience (limitée) en tant que professionnels :

Christian Blain (né le 31/07/1948 à Lyon) venait de Sonolor-Lejeune où il avait obtenu une victoire. En amateur, il avait pris la deuxième place du Circuit Boussaquin en 1968.

Serge Lapébie (né le 9/06/1948 à Neuilly-sur-Seine) venait de BIC et appartenait à une famille cycliste connue (fils de Guy Lapébie). En 1967, il avait terminé deuxième du G.P. d'Espéraza, en 1968 deuxième de la 3e étape du Tour de Hellas[50] et en 1969 deuxième au classement général du Tour de la Yonne.

Andrés Gandarias Albizu (ESP) (né le 24/04/1943 à Ibarruri) venait de Werner.

Gregoire Van Moer (BEL) (né le 26/07/1947 à Kontich) remporta en 1972 la Ronde de Belgique (et la 2e étape) chez les amateurs, puis passa professionnel chez Goldor-IJsboerke le 17 juillet. En 1970, il avait pris la deuxième place à Rijkevorsel et la troisième à Lebbeke. En 1971, il l'emporta à Reet, Putte, Rumst, le Rund um Düren et au classement général des



K08-09-10-11 Christian Blain, Serge Lapébie, Andrés Gandarias et Gregoire Van Moer, les hommes avec "de l'expérience".

[48] Dans le cadre des recherches pour cet article, il apparaît qu'André Desvages, directeur sportif de Gitane, expérimentait déjà au début des années 70 des combinaisons cyclistes (maillot et cuissard réunis en une seule pièce), mais que la FICP s'y opposa également.

[49] Pourtant, dans les années 40, il y avait assurément des maillots à lacets.

[50] Le Tour of Hellas (Διεθνής Ποδηλατικός Γύρος Ελλάδας) portait en 1968, d'après Velo 69, le nom "Grand Prix des Antiqués / Grote Prijs van de Oudheid".

Trois Jours de Hénin-Liétard. Toujours en 1972, il gagna la 5e étape et se classa deuxième de la 4e étape du Tour of the North.

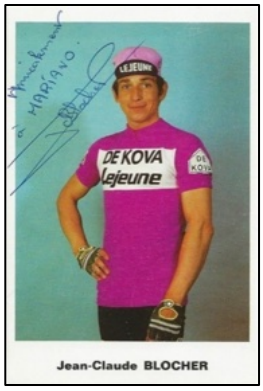
Les néo-professionnels :

Jean-Claude Baud (né le 14/02/1948 à Clermont-Ferrand) fut deuxième du championnat d'Auvergne en 1966. En 1968, il termina troisième de ce même championnat et deuxième du classement général du Tour des Crombrailles (avec une victoire d'étape). Il remporta en outre une étape du Tour de la Guadeloupe en 1970, une étape de la Route de France (1971), le Prix de Saint-Flour (1971), le Prix d'Arpajon (1972) et le Prix de Billom (1972).

Jean-Claude Blocher (né le 06/01/1949 à Paris) gagna la Ronde du Soissonnais en 1968. En 1969, il remporta Paris-Sens ; en 1970, Paris-Ézy et Paris-Vendôme, Montereau-Sens-Montereau, le Prix de Romorant, une étape de Paris-Vierzon et une étape du Tour de l'Avenir. En 1972, il remporta le Prix de Saint-Maximin.

Marcel Boishardy (né le 07/02/1945 à Rennes) remporta en 1971 le classement général du Tour des Crombrailles (a.h.c.) et le Tour de Roussillon.









K12-13-14-15 Jean-Claude Baud, Jean-Claude Blocher, Marcel Boishardy et Joseph Carletti.

Joseph Carletti (né le 12/03/1946 à Incudine) est un Italien naturalisé français le 5/10/1956, qui fut sélectionné pour la poursuite par équipes aux championnats du monde et aux Jeux olympiques. Il remporta en 1971 Annemasse-Bellegarde-Annemasse, en 1972 le Circuit des Cévennes et la première étape de Nice-Bourg. En 1972, il obtint six victoires.

Claude Dubost (né le 03/08/1949 à Le Tréport).









K16-17-18-19 Noël Geneste, Charles Genthon, Gérard Godier et Gérard Olbé.

Noël Geneste (né le 17/12/1947 à Cusset) fut champion d'Auvergne en 1968, 1970 et 1972. En 1969, il remporta le Trophée Montbelliard ; en 1970, deux étapes du Tour du Limousin. Il termina 8e de la deuxième et 9e de la première étape du Tour of Scotland, et 38e au classement général. L'année suivante, il se classa troisième de la Flèche d'Or et deuxième du classement général du Circuit des Monts du Livradois. En 1971, il fut de nouveau deuxième du championnat d'Auvergne et troisième du classement général du Tour Nivernais Morvan. Lors de sa dernière année en tant qu'amateur, 1972, il se classa encore troisième de la Flèche d'Or et redevint champion d'Auvergne.

Charles Genthon (né le 27/05/1945 à Anneyron) remporta en 1970 le Prix d'Iguerande et le Prix d'Annonay (également en 1971 et 1972). En 1971, il gagna Dijon-Auxerre-Dijon et cinq autres épreuves ; en 1972, il remporta le Tour de Béarn-Aragon et neuf autres courses, et se classa deuxième du classement général du Circuit des Monts du Livradois et du Circuit Boussaquin.

Gérard Godier (né le 19/06/1950 à Juvisy-sur-Orge) fut en 1970 champion de France de la poursuite par équipes. Il remporta en 1970 le Prix de Saint-Cloud, en 1971 le Prix d'Ablon et la course de Saint-Fuscien, et en 1972 la première étape du Tour du Loir-et-Cher ainsi que, de nouveau, le Prix d'Ablon.

Jacques Hochart (né le 29/07/1948, Paris 8e) remporta en 1967 le GP de Lillers. En 1971 il gagna Paris-Dreux et cinq autres épreuves. En 1972 il prit la troisième place à Paris-Ézy et remporta la 3e et la 6e étape du Tour Nivernais Morvan.

Gérard Olbé (né le 04/02/1948, Lillers) avait déjà été deuxième du GP de Lillers en 1966 et 1970. En 1971 il fut troisième de l'Omloop van de Westhoek à Ichtegem ; en 1972 il se classa 8e du Manx Douglas Criterium, 9e des 1re et 3e étapes et 10e de la 5e étape du Tour of Britain.

Richard Podesta (né le 01/03/1948 à Rueil-Malmaison) fut en 1971 champion de France amateur et termina troisième du classement général du Tour de la Yonne. Il remporta trois victoires en 1972.

Daniel Vermeulen (né le 14/04/1948 à La Haye-Saint-Sylvestre) avait déjà été, en 1966, champion de France du 100 km en contre-la-montre par équipes. En 1967 il gagna le GP d'Ouverture de la Ville de Saint-Hilaire-du-Harcouët et devint champion de Normandie du contre-la-montre par équipes, titre qu'il conserva en 1970. La même année il remporta aussi








K20abcd Richard Podesta, Daniel Vermeulen, Claude Dubost et Jacques Hochart.

le GP du Cycle, le Tour des Landes, la 4e étape de la Route de France, le Prix de Chapelle-Montligem et le Prix de Saint-Germain-en-Coglès. En 1971 vinrent à son palmarès le Trophée de la Manche (CLM), le Prix de Randonnai et le Prix de Mozaux. En 1972 il ajouta le Prix de Gros-Theil.

Cees van der Meijden (NED) (né le 05/01/1951 à Puttershoek), troisième en 1972 de l'Omloop van de Baronie et deuxième à Bruinis.

Cinq, l'un plus expérimenté que l'autre, étaient des coureurs professionnels aguerris, et treize étaient néo-professionnels. Ces néo-pros ne pouvaient guère être présentés comme des vedettes nationales, et encore moins internationales. L'âge moyen de l'équipe était légèrement inférieur à 25 ans, celui des néo-pros un peu au-dessus de 24 ans. Cela montrait que ces néo-professionnels étaient en réalité d'anciens amateurs qui n'avaient jamais percé au sein des équipes établies et pesaient donc très probablement trop peu pour le peloton professionnel.

Outre Raphaël Géminiani, le directeur sportif, il y avait deux directeurs adjoints, les anciens coureurs Édouard Fachleitner et Guy Lapébie, père de Serge.



K22 Firmino Bernardino a rejoint le club au cours de la saison.

Au cours de la saison, alors que Dubost et Vermeulen avaient déjà quitté l'équipe, un autre coureur fit temporairement partie de l'effectif :

Firmino Bernardino (POR) (né le 19/03/1950 à Venda do Pinheiro), qui courait au Portugal pour le Sporting Lisboa-Gazciola.

Dans les journaux belges, on ne trouvait évidemment pas beaucoup d'informations sur la nouvelle équipe De Kova-Lejeune. Néanmoins, la Gazet van Antwerpen du 15 décembre 1972 publiait un bref article qui pouvait intéresser le supporter cycliste belge. On y apprenait en effet que Guido Reybrouck, jusque-là toujours sans formation, négociait avec Raphaël Geminiani pour intégrer l'équipe De Kova-Lejeune. Apparemment ces pourparlers n'aboutirent pas, car Guido disputa finalement sa dernière saison sous les couleurs de Novy-Total-Romy Pils.

Un premier résultat enregistré eut lieu à Joyeuse, le 9 février, où Serge Lapébie prit la 4e place. Une quatrième place pour ouvrir la saison, pas mal. Le lendemain, au GP Bessèges, il fut devancé par Robert Mintkiewicz dans un sprint gâché par une chute collective. Le même jour, à Montauroux, Gérard Olbé montra lui aussi le bout du nez, sans pouvoir concrétiser.

Au départ de la saison sur la Côte d'Azur. Au GP Novestyl à Beausoleil, le 14 février, Christian Blain termina 7e. Trois jours plus tard, à Roquebrune, il prit la 9e place. Deux jours plus loin encore et il fut 5e au GP Nice. Entre-temps, le 18 février à La Crau, Jean-Claude Blocher avait déjà décroché une 9e place et Lucien Aimar une 16e.

Lucien Aimar, pour sa part, prit le 8e rang le 24 février lors du Tour carnavalesque d'Aix-en-Provence. Joseph Carletti y fut 13e. Le même jour, à Saint-Tropez, Serge Lapébie termina 6e et Jean-Claude Baud 12e.

Pour un premier mois dans le peloton, ce n'était pas si mal. Huit places dans le top dix, mais aucune victoire. Certes, il s'agissait des traditionnelles courses d'entraînement sur la Côte d'Azur, mais c'était le cas pour toutes les équipes. Y avait-il donc du talent parmi ces jeunes coureurs ? Un talent que les équipes établies n'avaient pas reconnu ni repéré ?



K06 Au début de la saison sur la Côte d'Azur française.

Il est remarquable que le 3 mars, dans Het Belang van Limburg, Serge Lapébie figurait sous le dossard 151 chez BIC sur la liste des participants de l'Omloop Het Volk. On n'a toutefois pas pu établir s'il a effectivement pris le départ. 129 coureurs se sont présentés au départ et seulement 36 ont terminé la course.

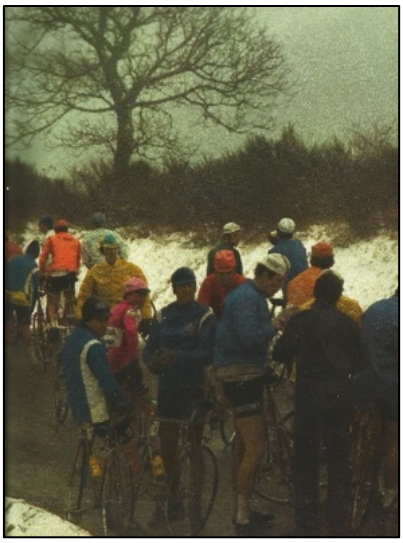
Le 4 mars avait lieu Nice-Gênes où Jacques Hochart prit la 13e place et Cees van der Meijden la 25e. Lors du GP Aix-en-Provence, le 6 mars, Lucien Aimar s'est montré pour la première fois avec une 7e place.

Comme nouvelle équipe française, De Kova-Lejeune ne pouvait bien sûr pas manquer dans Paris-Nice (11-17 mars). L'octuor au départ se composait de Lucien Aimar, Grégoire Van Moer, Daniel Vermeulen, Richard Podesta, Jean-Claude Blocher, Gérard Olbé, Marcel Boishardy et Christian Blain. L'équipe a rapidement été rappelée à la réalité. Dans la première étape, un contre-la-montre de 7,2 km, le mieux classé fut Christian Blain, 39e, à 55,7 s de Merckx. La 2A fut la meilleure étape pour De Kova-Lejeune : dans un sprint massif

Gérard Olbé prit la 7e place et Cees van der Meijden la 8e[51]. Les autres coureurs furent classés ex aequo 14es. Dans l'étape de l'après-midi, qui se termina encore par un sprint massif, Aimar, Blain, Blocher, Boishardy et Podesta furent placés ex aequo 12es. Olbé fut 95e, Van Moer 96e à 3 min 53 s du vainqueur Éric Leman et Van der Meijden 106e à 5 min 56 s.

Lors de la 3e étape, le meilleur de De Kova fut Grégoire Van Moer avec une… 74e place; Cees van der Meijden prit la 104e.

Pour l'étape 4A on ne dispose que d'un classement partiel où aucun coureur de l'équipe n'apparaît. La 4B était un contre-la-montre par équipes où De Kova-Lejeune se classa 11e sur 14 équipes, devançant Gitane, Zonca et GAN-Mercier.



K26 C'était un Paris-Nice froid. (Photo Miroir du Cyclisme)

La 5e étape fut la première "étape de montagne" et l'équipe s'effondra complètement. Lucien Aimar fut le meilleur avec la 29e place, Christian Blain 33e, Richard Podesta 40e, Grégoire Van Moer 102e. Pour les autres coureurs, les résultats n'ont pas pu être retrouvés.



K27 Sprint à Paris-Nice. À la loupe, on peut reconnaître un coureur de De Kova-Lejeune. (Photo : Miroir du Cyclisme)

[51] Het Belang van Limburg a indiqué dans les résultats que Daniel Vermeulen était huitième.

La 6e étape se joua au sprint. Grégoire Van Moer fut 100e, Cees van der Meijden abandonna. Ce fut immédiatement sa dernière apparition en tenue De Kova-Lejeune (voir encadré).

La 7A se termina aussi au sprint. Tous les coureurs encore en course furent classés ex aequo 9es, à l'exception de Podesta, 84e, et de Van Moer qui abandonna.

Dans le contre-la-montre décisif sur la Turbie, aucun des coureurs restants n'obtint de résultat significatif. Au classement final, Lucien Aimar, 28e à 5 min 18 s du vainqueur Raymond Poulidor, fut le meilleur de l'équipe. Christian Blain fut 43e, Marcel Boishardy 61e, Gérard Olbé 73e, Jean-Claude Blocher 76e et Richard Podesta 77e. Étant donné que seuls 77 coureurs terminèrent la course, trois coureurs figuraient dans les cinq dernières places. On verra plus tard que cela constituait déjà un signal en vue du Tour de France.

L'équipe De Kova-Lejeune est donc retombée sur terre. Fin mars, il fut toutefois annoncé que Lucien Aimar participerait à Bordeaux-Paris.

La courte carrière de Cees van der Meijden chez De Kova-Lejeune (Uit Het vrije volk : democratisch-socialistisch dagblad 28-03-1973)



K28 Cees van der Meijden

Le premier round, Cees van der Meijden l'a perdu. Ce Puttershoeker de 22 ans, cycliste pour l'amour du vélo, qui la saison dernière courait encore pour l'équipe amateur d'Automatic Holland, est de retour dans les maisons neuves de l'Oranjelaan à Puttershoek. Alors qu'il se voyait, il y a un mois et demi, établi quelque part en France, au cœur du monde cycliste, il parcourt aujourd'hui la Hoekse Waard en veste verte d'entraînement de la Frisol, la jeune équipe professionnelle néerlandaise en devenir.

Il en revient certes enrichi d'une expérience, mais aussi un peu désillusionné. Il avait misé sur un contrat avec la nouvelle équipe professionnelle française De Kova-Lejeune. Il a vécu, en maillot rose en coton filé, notamment un stage d'entraînement de trois semaines sur la Côte d'Azur, une 25e place à Nice-Gênes et une place honorifique, une fois, huitième, sur une étape de Paris-Nice. Mais après son abandon pour cause de rhume dans la Course dans la neige", on l'a laissé planer trop longtemps quant à un engagement définitif ; de retour chez nous, il a rapidement préféré la sécurité de Frisol à l'incertitude De Kova. "Dommage", dit Van der Meijden. "Je l'ai d'ailleurs dit au directeur de l'équipe Frisol, Piet Liebregts : j'aurais de beaucoup préféré rester en France. J'y croyais, j'étais prêt à faire des sacrifices.". Les meilleurs coureurs néerlandais de ces dernières années y ont fait leurs études. Et cela me semblait une référence crédible. Mais cela ne s'est pas passé ainsi." Le passage de Van der Meijden chez les professionnels, assez récent, a surpris la plupart des amateurs de cyclisme. C'était un "régional" à ne pas sous-estimer, mais faute d'un palmarès réel, il se trouvait, à cet égard, en très bonne compagnie. Champion de Zuid-Holland, une course à Dordrecht, la Ronde de 's Gravendeel et une troisième place dans l'Omloop van de Baronie – voilà à peu près tout ce que 1972 lui offrit de mémorable. "Pourtant, ça aurait dû être ma percée l'année dernière," dit-il. "Mais ça ne

s'est pas passé comme prévu. Une chute dans Olympia's Ronde et plus tard une suspension de quatorze jours[52] – ça a fichu en l'air mes projets."

Et pourtant il est devenu pro – un phénomène peu courant aux Pays-Bas, où l'on a l'impression qu'il faut traîner les amateurs par les cordes jusque dans les rangs professionnels!

Van der Meijden : "Je trouvais que je devais franchir le pas maintenant. À mon avis, les plus grandes erreurs commises aux Pays-Bas avec les amateurs sont l'attente bien trop longue de la plupart des talents, les soins excessifs de leurs sponsors pendant les soi-disant années dorées et le fait de courir trop d'épreuves en peu de temps. Avant qu'on s'en rende compte, on est au sommet, et avant de s'en apercevoir on est saturé et usé."

La décision de Cees van der Meijden était prise : il demanderait une licence professionnelle. Et, via le bon vieux masseur Gerrit Visser, il entra en contact avec l'investissement extra-sportif de la danseuse tchèque installée à Monaco, Miriam De Kova : la formation De Kova-Lejeune dirigée par Raphaël Geminiani.

"C'était en fait déjà complet, mais Geminiani voulait me donner une chance. Je pouvais venir à l'essai et essayer de me démarquer des autres. J'avais un peu plus d'un mois : des courses sur la Côte d'Azur et, si je grimpais correctement, aussi Paris-Nice." Selon Van der Meijden, il allait mieux chaque jour, mais vu le caractère de l'équipe De Kova – composée principalement de néo-pros français ambitieux – il n'était pas simple de se faire une place. Geminiani ne semblait pas mécontent, "Mais Cees devait d'abord envoyer ses résultats néerlandais avant qu'on ne signe définitivement."

Van der Meijden : "Un jour avant mon départ pour la France, j'avais encore eu un contact avec Piet Liebregts. Quand je suis revenu, abandonnant dans la sixième étape de Paris-Nice parce que j'avais été pris d'une toux incontrôlable, je l'ai appelé directement. Je pouvais venir chez Frisol à la place de Duyker[53], qui allait s'occuper d'une affaire avec son frère. Bon, jusqu'à fin 1974 et avec des prestations sociales – ça ne me semblait pas si mal."

L'aventure française du Puttershoeker prit donc fin assez prématurément. Ce qu'il regretta vivement, "car je crois qu'on apprend plus vite sur les longues courses en France que dans les critériums des Pays-Bas. Mais je vais maintenant essayer pendant deux ans de faire mes preuves par cette voie, un peu plus développée."

Et si Van der Meijden échoue ?[54] Combien d'exemples ne voit-on pas d'amateurs au palmarès bien plus impressionnant que le sien qui ont finalement échoué ? Mais ceux-là avaient généralement déjà tout presté à l'oral avant même d'avoir parcouru un mètre en tant que 'pro'. De plus, il leur manquait souvent le courage de partir seuls en France – trop gâtés qu'ils avaient été pendant leur période amateur.

[52] Cees van der Meijden a été suspendu après plusieurs incidents lors d'un critérium à Zwijndrecht.

[53] Adri Duyker

[54] Cees van der Meijden courra également pour Frisol en 1974 et mettra fin à sa carrière chez Shimano-Dura Ace en 1975. Il n'obtiendra jamais de résultats marquants.

Cees van der Meijden n'a jamais connu ce genre de "soins professionnels" durant sa période d'amateur. Il avait, en outre, l'audace d'aller en France, où il y a une langue différente et une culture cycliste autre. Qu'il y ait été recalé pour l'instant et qu'il ait ainsi perdu la première manche est certes regrettable. Mais qui peut lui garantir qu'il subira le même sort à la seconde tentative s'il peut s'appuyer sur une expérience désormais plus large ? Les caractères des coureurs cyclistes ne changent pas si facilement.

À suivre

Vous auriez dû y être.... (10)

Les tubes de Frans

par Hans Vandeput

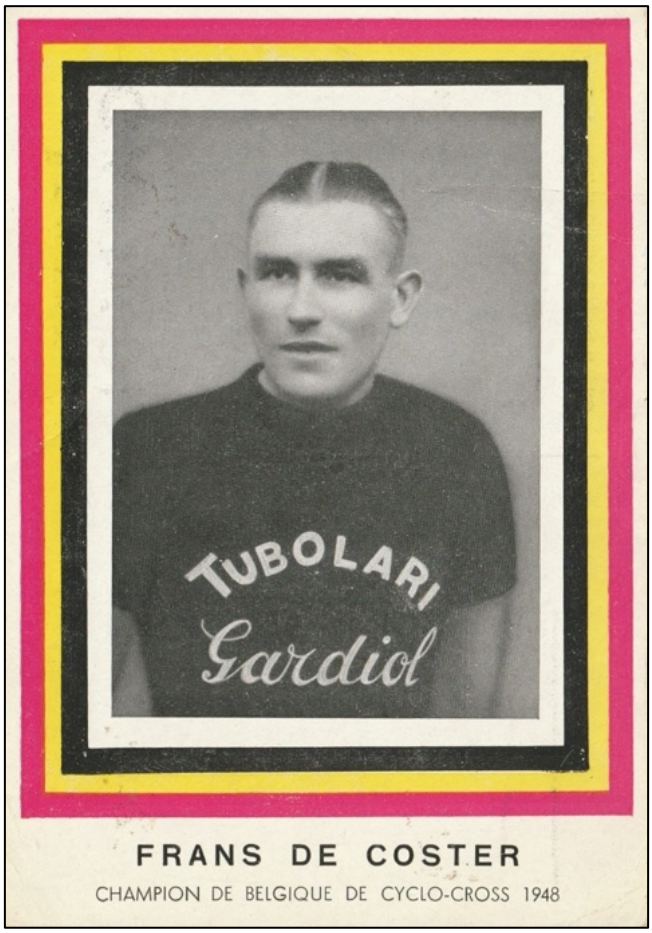


Frans De Coster en tant que champion de Belgique. (Photo collection Hans Vandeput)

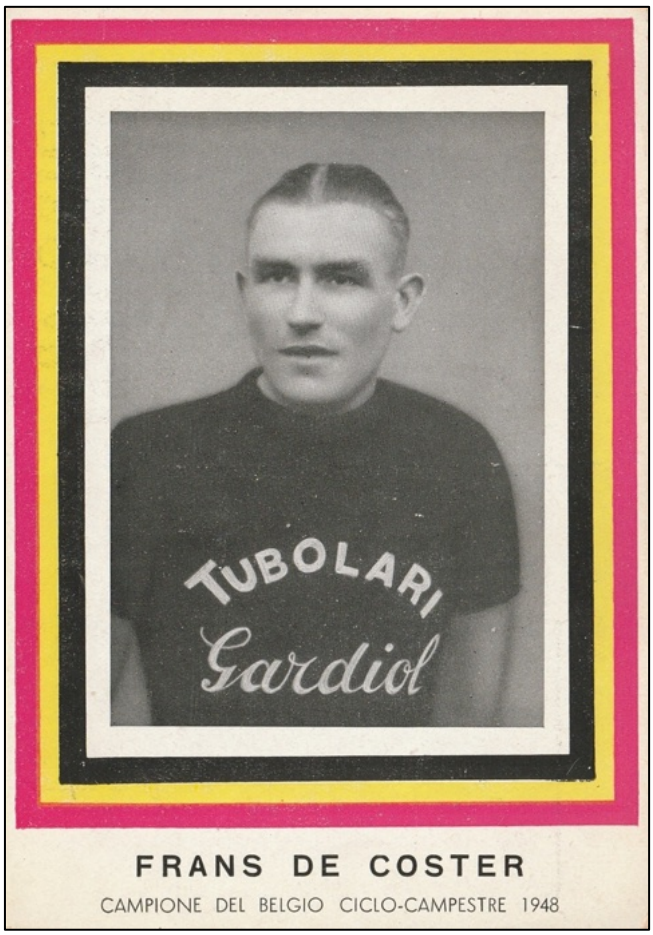
Par Frans j'entends Frans De Coster, un Kesselaar (habitant de Kessel-Lo) de naissance et de cœur. Frans De Coster fut champion de Belgique de cyclo-cross en 1948 sur un parcours situé aux Zoete Waters à Oud-Heverlee. Entre 1948 et le début des années 50, il fut l'un des crossmen belges les plus en vue et termina notamment 7e en 1948 et 3e en 1949 du Critérium International de Cyclo-cross à Vincennes, ancêtre des futurs championnats du monde officiels de cyclo-cross. Il se fit également remarquer sur la route à plusieurs reprises. Après sa carrière cycliste, il travailla comme ouvrier du bâtiment et, une fois à la retraite, partit quelques années en Espagne. Quand l'aventure espagnole prit fin, il revint dans sa patrie, Kessel-Lo. Je le croisais alors de temps à autre lorsqu'il se rendait au bureau de poste local. Frans faisait aussi quotidiennement sa promenade autour de l'abbaye de Vlierbeek. Les champs de Vlierbeek étaient un terrain de prédilection pour lapins, lièvres et faisans. Vous pouvez deviner, cher lecteur, pourquoi il s'y attardait si souvent... Frans De Coster possédait une carte publicitaire de la série Tubolari Gardiol. Un jour, je lui demandai comment il y

Voici son explication : "Un certain jour de l'hiver 1948-49, j'ai reçu une invitation de l'importateur belge des chambres à air italiennes Gardiol, alors de véritables tubes de qualité. On nous demanda, un soir, de nous présenter avec plusieurs coureurs belges dans un hôtel bruxellois pour prendre des photos destinées à des cartes publicitaires pour Gardiol. J'ai accepté volontiers, car en contrepartie on nous donna chacun deux tubes Gardiol. Si l'on sait qu'un tube Gardiol coûtait alors facilement autour de 1000 francs belges, on comprend vite que c'était vite rentabilisé et que le déplacement en valait la peine."

Et Frans continua sa promenade en direction des champs de Vlierbeek....



La carte française de Frans De Coster de la célèbre série Gardiol.



La carte italienne de Frans De Coster de la célèbre série Gardiol.

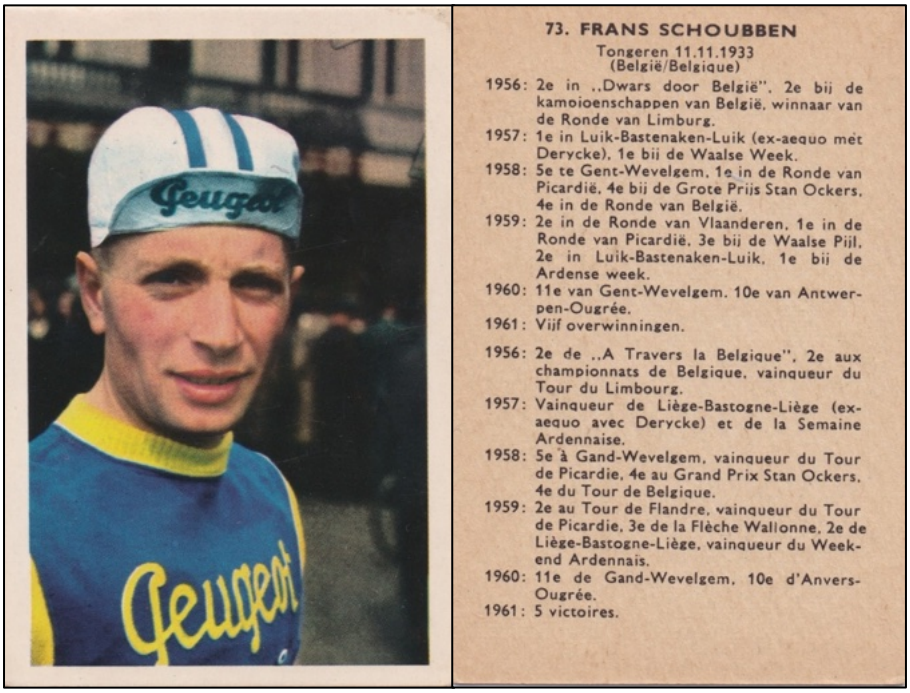
Série d’estampes Velo Chewing Gum 1962 partie 5

par Patrick Feyaerts

Dans cette cinquième partie, je traite des chromos 73 à 96.

73. Frans Schoubben
74. Gilbert Desmet
75. Noël Foré
76. Peter Post
77. Peet Oellibrandt
78. Alfons Hermans
79. Marcel Janssens
80. Piet Rentmeester
81. René Privat
82. Jos Hoevenaars
83. Joseph Planckaert
84. Rudi Altig
85. Arie van Houwelingen
86. Ludo Janssens (= Robert Seneca)
87. Robert Seneca
88. Oscar Plattner
89. Jos Wouters
90. Julien Schepens
91. Piet van Est (= Piet Steenvoorden)
92. Antonio Suárez
93. Willy Trepp
94. Willy Schroeders
95. Tom Simpson
96. Jan Lambrechts

73. Frans Schoubben



73. FRANS SCHOUBBEN

Tongeren 11.11.1933
(België/Belgique)

1956: 2e in „Dwars door België", 2e bij de kampioenschappen van België, winnaar van de Ronde van Limburg.
1957: 1e in Luik-Bastenaken-Luik (ex-aequo met Derycke), 1e bij de Waalse Week.
1958: 5e te Gent-Wevelgem, 1e in de Ronde van Picardië, 4e bij de Grote Prijs Stan Ockers, 4e in de Ronde van België.
1959: 2e in de Ronde van Vlaanderen, 1e in de Ronde van Picardië, 3e bij de Waalse Pijl, 2e in Luik-Bastenaken-Luik, 1e bij de Ardense week.
1960: 11e van Gent-Wevelgem, 10e van Antwerpen-Ougrée.
1961: Vijf overwinningen.

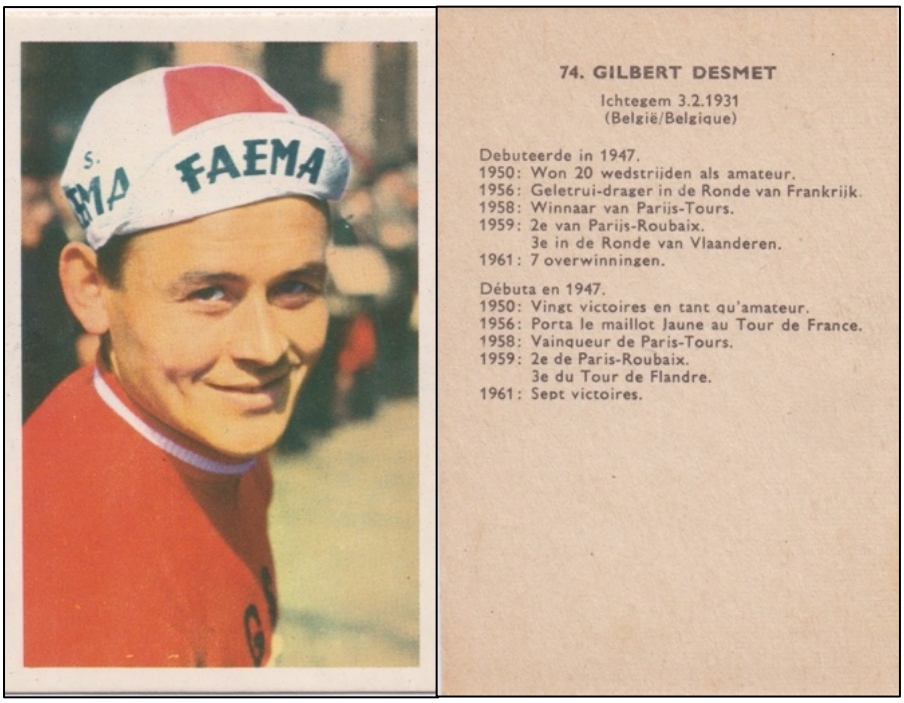
1956: 2e de „A Travers la Belgique", 2e aux championnats de Belgique, vainqueur du Tour du Limbourg.
1957: Vainqueur de Liège-Bastogne-Liège (ex-aequo avec Derycke) et de la Semaine Ardennaise.
1958: 5e à Gand-Wevelgem, vainqueur du Tour de Picardie, 4e au Grand Prix Stan Ockers, 4e du Tour de Belgique.
1959: 2e au Tour de Flandre, vainqueur du Tour de Picardie, 3e de la Flèche Wallonne, 2e de Liège-Bastogne-Liège, vainqueur du Week-end Ardennais.
1960: 11e de Gand-Wevelgem, 10e d'Anvers-Ougrée.
1961: 5 victoires.

Je ne peux pas dater la photo avec certitude, mais elle doit probablement dater de la période 1959-1961 (si la photo était plus ancienne, un maillot Elvé serait plus vraisemblable). Le palmarès est plutôt complet et assez exact. À 1956 on peut ajouter une victoire d'étape au Tour de Belgique et une au Tour de l'Ouest. En 1957 il remporte une étape des Quatre Jours de Dunkerque, prend la deuxième place du Midi Libre et se classe 8e du Ronde van Vlaanderen. Par "Waalse Week (Semaine Ardennaise)" on entend bien sûr le Weekend ardennais. En 1958 il est également 8e de Bordeaux-Paris.

En 1959 manque étonnamment sa victoire à Paris-Bruxelles. Il remporta aussi le Challenge Laurens et inscrivit deux succès d'étape au Tour de l'Ouest ainsi qu'une étape aux Quatre Jours de Dunkerque. En 1960, il se classe 9e de Gand-Wevelgem (et non 11e) et du Ronde van Vlaanderen, et 10e de Milan-Sanremo. En 1961, il est deuxième de l'Omloop Het Volk, troisième à Paris-Bruxelles, 4e du Midi Libre, 10e du Ronde van Vlaanderen et gagne une étape du Tour de Champagne.

1962 fut sa dernière saison au premier plan : il est deuxième de Gand-Wevelgem, troisième de Paris-Roubaix, 6e de Paris-Bruxelles et 9e de Liège-Bastogne-Liège. En 1963, il est encore 6e de Liège-Bastogne-Liège avant d'arrêter en juin.

74. Gilbert Desmet



La photo date de la période comprise entre le début de 1957 et le 31 août 1959, lorsqu'il courait pour FAEMA. Son lieu de naissance correct est Roulers (Roeselare), et non Ichtegem. Le palmarès est à nouveau assez précis, mais peut être complété. En 1950, il a pris la 5e place du championnat du monde des amateurs. En 1954, 8e de l'Omloop Het Volk, et en 1956, 2e des Quatre Jours de Dunkerque et 3e de l'Omloop der Vlaamse Gewesten. En 1957, il a remporté les Trois Villes Jumelées (Driezustersteden), a été deuxième de la Driedaagse van Antwerpen, 6e du championnat de Belgique et 7e du Grand Prix des Nations.

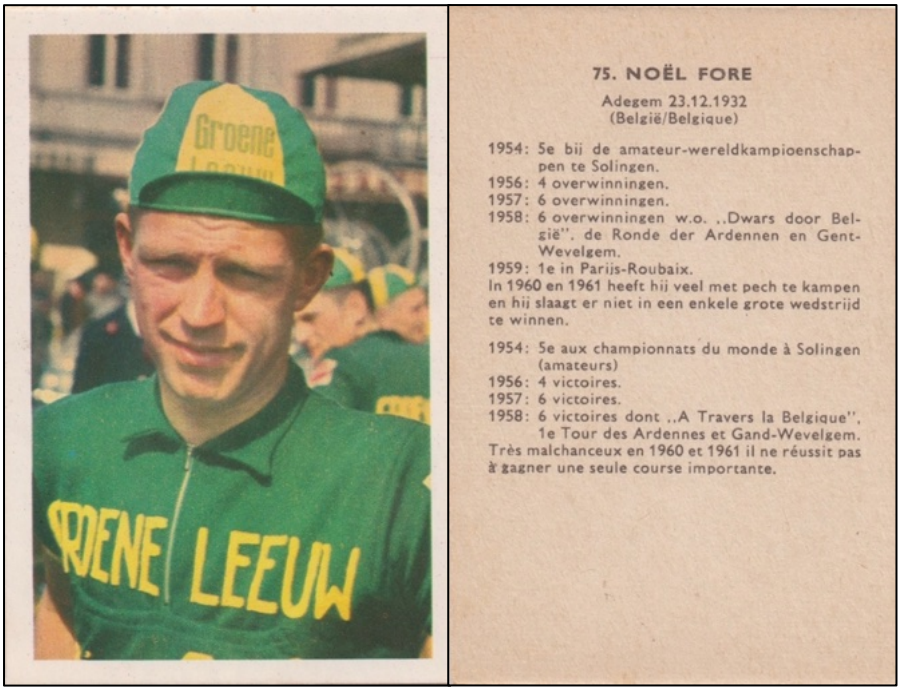
En 1958, il a remporté une étape de la Vuelta, a gagné Kuurne-Bruxelles-Kuurne et a pris la 3e place du GP de Lugano. En 1959, on note également une 3e place à la Vuelta a Levante, une 5e à la Flèche Wallonne, une 8e à Gand-Wevelgem et une 9e à Liège-Bastogne-Liège. En 1960, il a remporté Menton-Rome (également connu sous le nom de Gênes-Rome) avec une victoire d'étape, et signé une étape à Paris-Nice. Il a été 2e du GP de Lugano, 4e du Ronde van Vlaanderen et 7e de Paris-Roubaix. En 1961, Desmet a gagné une étape du Giro di Sardegna et le GP Industria e Commercio, a terminé 2e de Paris-Bruxelles, Paris-Tours et du GP des Nations, 7e de Gand-Wevelgem et 10e de Paris-Roubaix.

Bien qu'il ait déjà dépassé la trentaine, ses meilleurs résultats sont intervenus ensuite. En 1962, il a fini 4e du Tour de Suisse (avec une victoire d'étape) et 4e du Tour de France. En 1963, il a fait rêver la Belgique en portant le maillot jaune pendant dix jours. Il a aussi pris la 6e place du championnat de Belgique et du championnat du monde, la 7e du GP des Nations, la 9e de Milan-Sanremo et a remporté deux étapes des Quatre Jours de Dunkerque.

En 1964, il a remporté la Flèche Wallonne, les Quatre Jours de Dunkerque et une étape du Tour de Luxembourg. Il a été 3e du Tour de Belgique, 5e de Paris-Bruxelles, 9e du Ronde van Vlaanderen et de Paris-Roubaix, et 8e (premier Belge) du Tour de France. En 1965, il a été 2e du Tour de Belgique, 4e du championnat national, 5e des Quatre Jours de Dunkerque, 8e de Liège-Bastogne-Liège, 9e de la Flèche Wallonne, 16e du Tour de France et vainqueur d'étape au Dauphiné Libéré.

Après cela, le meilleur était passé. En 1966, il a encore pris la 5e place de Dwars door België et, en 1967, la 8e de Paris-Nice. Il a arrêté le 5 mai. Une étude de sa carrière est prévue dans la série Maple Leaf de Jan De Smet, publiée chez WAAIERS.

75 Noël Foré



La photo de Noël Foré date en tout cas de 1959. Le maillot est le modèle de cette année-là et on voit sur la photo d'autres coureurs des Groene Leeuwen équipés de la même façon. La chromo a été mal colorisée : les maillots auraient dû être du vert foncé traditionnel de Sinalco-Groene Leeuw et non d'un vert plus clair, herbe.

L'orthographe correcte du nom est Noël Foré.

Le palmarès comporte pas mal d'erreurs et reste assez incomplet. Foré n'a jamais été 5e d'un championnat du monde amateurs. En 1956, il a remporté une étape du Ronde van Nederland. En 1957, et non en 1958, il a gagné Dwars door België. En 1958, il a remporté le Tour de Belgique (avec une victoire d'étape) et a terminé 5e de l'Omloop Het Volk et 8e de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke. Ce que l'on entend par "victoire dans la Ronde des Ardennes" reste un mystère. Il a en revanche été deuxième du Trophée de Flandre (Trofee van Vlaanderen, un classement combinant l'Omloop Het Volk et Gand-Wevelgem).

En 1959, il a également été deuxième du Critérium des As et troisième du championnat du monde. En 1960, il a pris la 4e place de Dwars door België et la 9e de Paris-Bruxelles, et en 1961 il a terminé troisième d'Antwerpen-Gent.

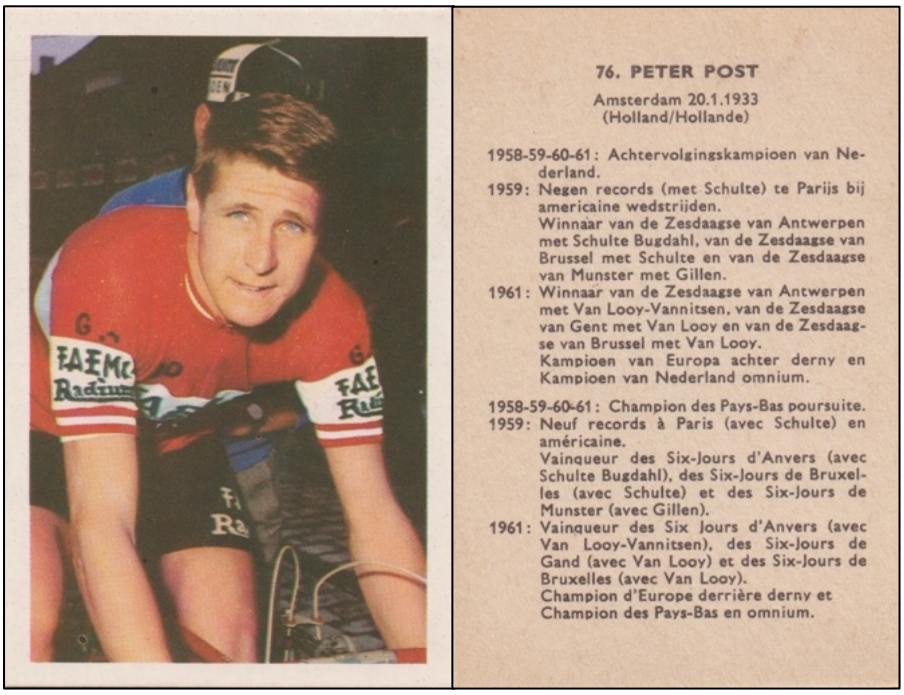
Après deux saisons en demi-teinte, il est revenu au premier plan en 1962 : victoire au Tour de Belgique, deuxième de Paris-Bruxelles, 4e du Ronde van Vlaanderen, 6e de Liège-Bastogne-Liège et trois victoires d'étapes à Paris-Nice. En 1963, il a gagné le Ronde van Vlaanderen, Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, Kuurne-Bruxelles-Kuurne et une étape du Tour de Belgique, et a pris la deuxième place de l'Omloop der Vlaamse Gewesten.

Les saisons suivantes furent moins brillantes, en partie à cause d'un grave accident. En 1964, il a remporté la Six Jours d'Anvers (avec Post et Pfenninger) et a été 9e de Gand-Wevelgem. En 1965, il a fini 9e de Paris-Roubaix, et en 1966 6e de Paris-Tours et 9e de l'Omloop Het Volk. Après être

sorti du devant de la scène, il est revenu en force en 1967 avec une deuxième place au Ronde van Vlaanderen, une troisième à Bordeaux-Paris et à l'Omloop der Vlaamse Gewesten, et une 6e place à Gand-Wevelgem. En 1968, sa dernière saison, il a pris la 5e place de Bordeaux-Paris et la 7e de Paris-Tours.

Après sa carrière, il fut, de 1969 à 1971, l'un des dirigeants sportifs (adjoints) de Flandria. Après la mort de Jean-Pierre Monseré, il cessa ses fonctions de dirigeant sportif. Par la suite, il fonda avec Rik Van Looy l'école cycliste flamande.

76. Peter Post



76. PETER POST

Amsterdam 20.1.1933
(Holland/Hollande)

1958-59-60-61 : Achtervolgingskampioen van Nederland.
1959 : Negen records (met Schulte) te Parijs bij americaine wedstrijden.
Winnaar van de Zesdaagse van Antwerpen met Schulte Bugdahl, van de Zesdaagse van Brussel met Schulte en van de Zesdaagse van Munster met Gillen.
1961 : Winnaar van de Zesdaagse van Antwerpen met Van Looy-Vannitsen, van de Zesdaagse van Gent met Van Looy en van de Zesdaagse van Brussel met Van Looy.
Kampioen van Europa achter derny en Kampioen van Nederland omnium.

1958-59-60-61 : Champion des Pays-Bas poursuite.
1959 : Neuf records à Paris (avec Schulte) en américaine.
Vainqueur des Six-Jours d'Anvers (avec Schulte Bugdahl), des Six-Jours de Bruxelles (avec Schulte) et des Six-Jours de Munster (avec Gillen).
1961 : Vainqueur des Six Jours d'Anvers (avec Van Looy-Vannitsen), des Six-Jours de Gand (avec Van Looy) et des Six-Jours de Bruxelles (avec Van Looy).
Champion d'Europe derrière derny et Champion des Pays-Bas en omnium.

La photo provient du contre-la-montre du critérium de Brasschaat, en 1961. La date de naissance exacte est le 12/11/1933.

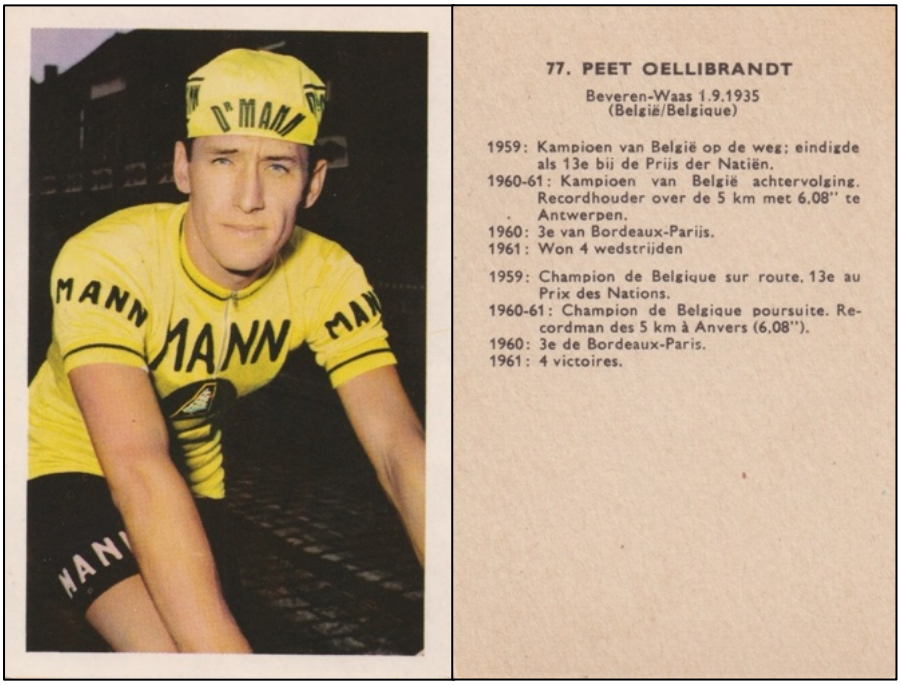
Le palmarès est assez complet, mais il manque son premier titre national en poursuite (1957), sa première victoire en six jours (Chicago) avec Harm Smits (1957), ainsi que ses victoires en six jours à Anvers (1960 avec Schulte et Plantaz), avec Van Looy à Berlin et Gand (1960) et à Cologne (1961). Sa victoire sur route lors de la Ronde des Pays-Bas 1960 n'est pas non plus mentionnée.

La partie la plus importante de sa carrière se déroule par la suite, alors même qu'il approche la trentaine. Post remporte encore 54 six jours supplémentaires, portant son total à 65. Il y ajoute 7 victoires dans le critérium européen derrière derny, ainsi que des succès dans le critérium européen omnium, poursuite et américaine. Aux championnats du monde de poursuite, il est deuxième en 1963, troisième en 1962 et 1969 et quatrième en 1961.

Sur la route, on retrouve des victoires à Paris-Roubaix (1964), au Tour de Belgique (1963), au Ronde van Limburg (1962), au Deutschland-Rundfahrt (1962), à l'Elfstedenronde (1963), au Championnat des Pays-Bas (1963) et au Critérium des As (1964). Il a aussi été deuxième du Tour de Belgique (1964), deuxième de la Flèche Wallonne (1967), troisième de la Flèche Wallonne (1963 et 1964), de Paris-Bruxelles (1963) et du Trofeo Baracchi (1967, avec Jo de Roo), quatrième aux championnats du monde (1965), cinquième à Paris-Luxembourg (1964), Gent-Wevelgem (1964), l'Amstel Gold Race (1965) et le Tour de Luxembourg (1969).

Après une lourde chute à Rotterdam en janvier 1971, il a dû mettre fin à sa carrière. La même année, il a d'abord ouvert un bowling-restaurant à Amstelveen, mais lorsque celui-ci a brûlé, il s'est de nouveau consacré au cyclisme, cette fois en tant que dirigeant sportif. Dans ce rôle, il a connu encore plus de succès que comme coureur, d'abord avec Raleigh, puis avec Panasonic et brièvement avec Histor. De grands noms tels que Jan Raas, Joop Zoetemelk, Hennie Kuiper, Gerrit Knetemann, Eric Vanderaerden, Phil Anderson et Eddy Planckaert ont couru dans ses équipes. Il a arrêté ses fonctions de dirigeant en 1995, mais, à partir de 2005, il a été conseiller auprès de l'équipe Rabobank.

77. Peet Oellibrandt

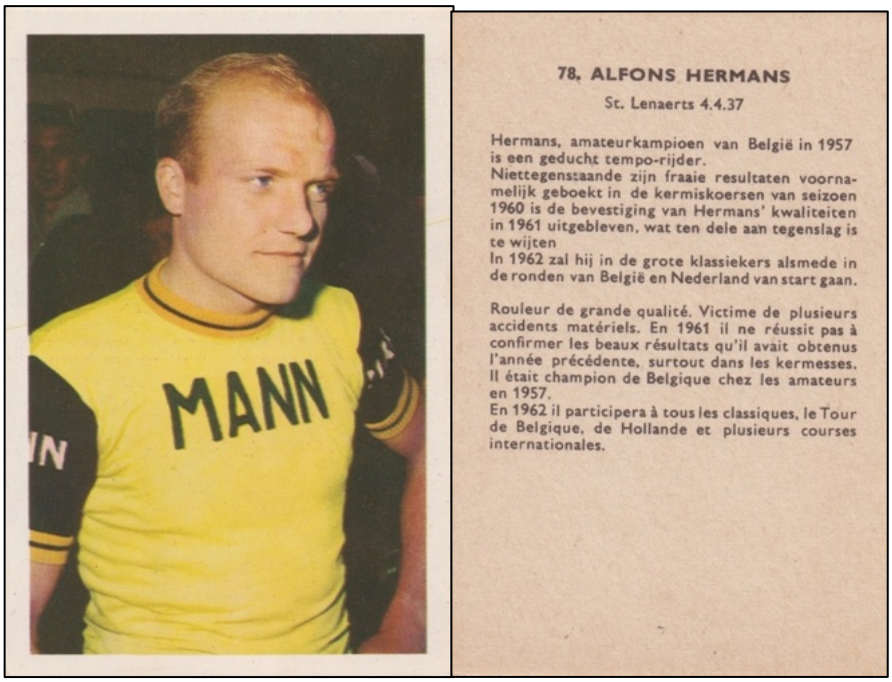


Cette photo provient elle aussi du contre-la-montre du critérium de Brasschaat en 1961. Oellibrandt porte un maillot sans l'écusson "Dr", mais une casquette sur lequel on lit "Dr Mann". Sa date de naissance correcte est le 1/12/1935 et non le 1/9.

Palmarès assez complet, il n'y a pas grand-chose à ajouter. En 1958, il a terminé deuxième du Elfstedenronde. En 1959, il a pris la 10e place de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke. En 1960, il a remporté la Scheldeprijs, a été troisième de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, 6e au GP des Nations et 7e du Driedaagse van Antwerpen.

En 1962, il a de nouveau prolongé son titre national de poursuite. Il a remporté une nouvelle fois le Scheldeprijs, tout comme en 1963 (en 1964, il fut 4e). En 1962, il a également pris la 9e place du championnat national sur route et la 4e des Driezustersteden. À partir de 1961, il eut surtout du succès dans les kermesses et, entre 1962 et 1967, en plus de ses deux victoires au Scheldeprijs, il ajouta 15 victoires régionales. 1967 fut sa dernière saison. Il fait aussi l'objet d'un article détaillé dans Maple Leaf par Jan De Smet.

78. Alfons Hermans



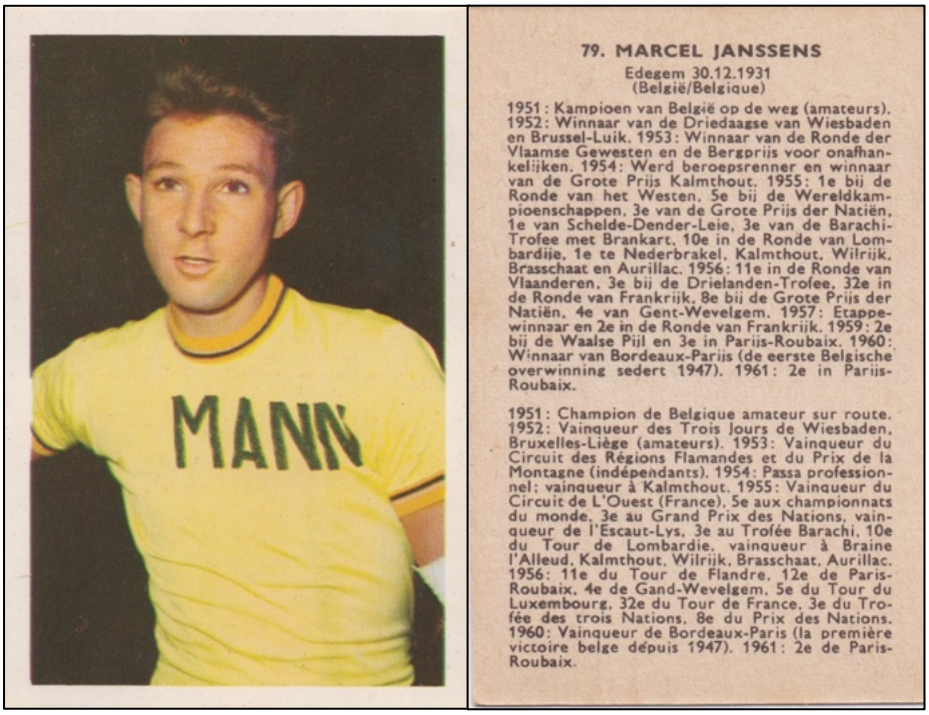
La photo provient du critérium de Brasschaat. Hermans porte ici la version moins courante du maillot aux manches noires.

Son palmarès est assez vague sur ses performances chez les amateurs et indépendants. En 1956 il remporta le DDR-Rundfahrt, avec deux victoires d'étape, fut champion national des amateurs (et donc pas en 1957) et termina 5e du championnat du monde. En 1958, en tant qu'indépendant, il fut troisième de la Course de la Paix et en 1959 deuxième de Bruxelles-Liège. Ses résultats en tant que professionnel en 1960 sont aussi sous-estimés : ils vont au-delà des courses de kermesses. Il fut 6e de la Flèche Wallonne, 10e du Ronde van Vlaanderen, 11e de Gand-Wevelgem, 4e du Driedaagse van Antwerpen et 9e du Tour de Belgique. 1961 fut en effet une déception : il n'y eut qu'une 9e place à Liège-Bastogne-Liège et il déçut au Grand Prix des Nations (16e).

Hermans n'a jamais su concrétiser les promesses qu'il avait montrées dans les catégories de jeunes. En 1962 il fut 8e du Deutschland-Rundfahrt et en 1963 6e du Tour du Nord, 7e du Scheldeprijs et 10e du championnat national. À partir de 1964, il sembla néanmoins percer. Cette année-là il fut 7e de Liège-Bastogne-Liège, deuxième de l'Elfstedenronde, 4e de la Flèche brabançonne, 9e du Tour de Belgique et 10e du championnat de Belgique ainsi que du Scheldeprijs.

En 1965 il confirma par une victoire à Dwars door België, une 8e place à Paris-Roubaix, une 6e au Grand Prix de Belgique contre la montre et une 10e au Tour de Belgique. Ce fut toutefois son chant du cygne. En 1966 il réalisa une 7e place à Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, mais abandonna déjà lors de la 6e étape de la Vuelta. En 1967 il n'obtint aucun résultat et arrêta sa carrière.

79. Marcel Janssens



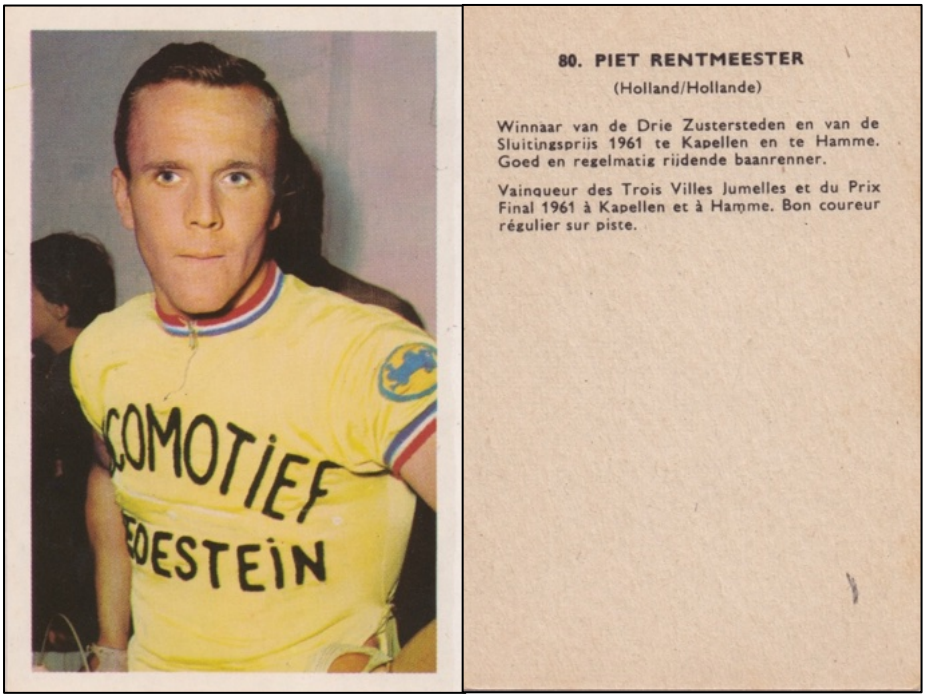
La photo provient du critérium de Brasschaat. Janssens porte ici la nouvelle version du maillot MANN, entièrement jaune, sans dessins ni additions, qui deviendrait la norme pendant les années suivantes.

Son palmarès paraît très fourni et assez fidèle, mais quelques résultats importants y manquent (sans doute par manque de place, alors que figurent d'autres résultats moins significatifs) et on relève aussi quelques erreurs. Il a gagné Bruxelles-Liège chez les indépendants en 1953 et non en 1952, ainsi qu'une étape de la Volta a Catalunya. En 1954, il fut 6e du championnat national chez les professionnels et deuxième (tout en étant champion provincial) du Scheldeprijs. En 1955, il prit la deuxième place, et non la troisième, du Trofeo Baracchi, et fut de nouveau deuxième (avec le titre provincial anversois) du Scheldeprijs.

En 1956, il termina 5e du Tour de Luxembourg (ce résultat est en revanche bien mentionné dans la version francophone du palmarès). En 1957, il fut 4e de la Flèche Wallonne, 7e du Scheldeprijs et 9e de l'Omloop Het Volk. En 1958, il prit la deuxième place du GP Stan Ockers, fut 5e du Ronde van Vlaanderen, 6e du Tour de Romandie et du Tour de Suisse, et 7e de Paris-Roubaix. Lors du Tour, il se fractura une main à la suite d'une lourde chute et dut abandonner dès la 6e étape. En 1959, il remporta également une étape du Tour de France. En 1960, une attaque de typhus le handicapait, mais il réussit malgré tout à se classer 10e de Liège-Bastogne-Liège ; en 1961, il obtint encore une deuxième place au Scheldeprijs (avec un nouveau titre provincial anversois) et termina 5e de Bordeaux-Paris, de Gand-Wevelgem et de Paris-Bruxelles.

Il tenta de relancer sa carrière en rejoignant l'équipe Saint-Raphaël d'Anquetil, mais ses meilleures années étaient visiblement derrière lui. En 1962, il fut troisième de Bordeaux-Paris et en 1963 (chez Solo-Terrot) 4e de Paris-Roubaix. Dans le Tour de France la même année, il abandonna déjà lors de la 6e étape. En 1964, il fut encore 8e du Scheldeprijs et, après une saison 1965 sans résultats, il mit un terme à sa carrière.

80. Piet Rentmeester

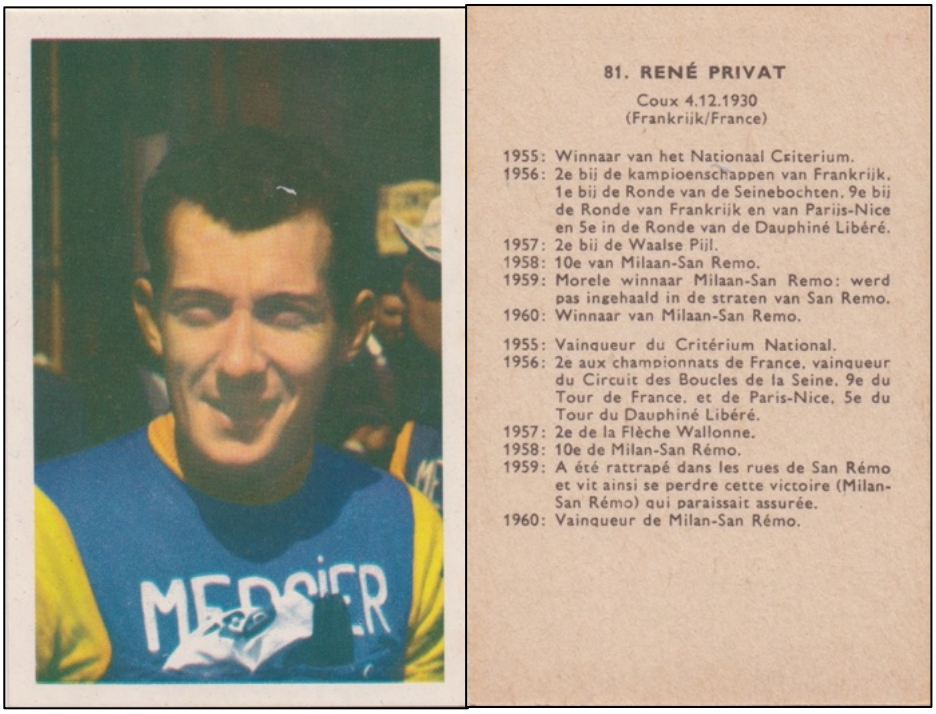


Étant donné le maillot, la photo date de 1960 ou 1961. Rentmeester est né à Yerseke (Reimerswaal) le 27/08/1938. Le palmarès est très succinct et mérite d'être complété. En 1958, Rentmeester remporta deux étapes de l'Olympia's Tour ; en 1960, il prit la 6e place du Tour de Luxembourg et la 5e du championnat national. En 1961, il fut troisième du Deutschland-Rundfahrt, 4e de l'Omloop der Vlaamse Gewesten, 4e du Tour du Nord (avec une victoire d'étape) et remporta deux étapes de la Ronde des Pays-Bas.

En 1962, il signa une excellente saison avec des victoires à Paris-Vimoutiers (aussi connu sous le nom de Paris-Camembert) et à Kuurne-Bruxelles-Kuurne ; il fut en outre deuxième de Dwars door België, troisième des Quatre Jours de Dunkerque, du Tour de Picardie et du championnat national, 6e à Bordeaux-Paris et à Bayonne-Bilbao, 8e au Tour de Luxembourg et à Paris-Bruxelles, 9e du Tour du Nord, 10e de Paris-Tours et 11e du championnat du monde. Par la suite, Rentmeester ne parvint plus à confirmer de tels résultats. En 1963, il fut encore deuxième à Bordeaux-Paris ; en 1964, il remporta des étapes à la Vuelta a Andalucía et à la Volta a Catalunya, mais abandonna lors de la 4e étape de la Vuelta. En 1965, il se contenta d'une troisième place à la Flèche Brabançonne et d'une 7e à l'Omloop Het Volk, puis, après une saison 1966 médiocre, il arrêta sa carrière.

C'est aussi en 1965 qu'apparu la rumeur selon laquelle il aurait été testé "enceinte" lors d'un contrôle antidopage. Rentmeester a toujours démenti cela, affirmant qu'aucune accusation formelle de la fédération cycliste n'avait été portée contre lui et que l'affaire avait été colportée par un journaliste indépendant par ailleurs inconnu (et apparemment malveillant). De plus, à l'époque, il n'était même pas possible de détecter une grossesse dans l'urine.

81. René Privat



Il n'est pas possible de situer la photo avec plus de précision que la période 1956-61 ; le maillot peut provenir de n'importe laquelle de ces années. Le palmarès est assez incomplet et contient une erreur. En 1954, il y a eu une victoire d'étape au Dauphiné Libéré. En 1955, il a aussi remporté une étape de Gênes-Nice ; il a en outre pris la deuxième place du Tour des Provinces du Sud-Est (avec une victoire d'étape), terminé 4e du Dauphiné Libéré (avec une victoire d'étape), 5e du Giro di Lombardia et 6e de Paris-Nice. En 1956, il a également fini deuxième du Midi Libre. En 1957, il a en outre pris la deuxième place du Dauphiné Libéré (avec une victoire d'étape).

C'est en 1958 et non en 1959 qu'il a été repris par le peloton chassant dans les rues de Sanremo (à 3 km de l'arrivée, donc parler de "vainqueur moral" et de "victoire qui paraissait assurée" est exagéré : le peloton n'était jamais très loin dans le final[55]). Cette année-là, il a aussi remporté le Tour du Var (avec une victoire d'étape) et pris la 6e place de Bordeaux-Paris. En 1959, il a gagné le Tour du Sud-Est (avec une victoire d'étape), une étape du Tour du Var et le GP Stan Ockers. Il a également été deuxième de Gênes-Nice, troisième du championnat national et 5e du Tour de Romandie. Cela lui a valu la deuxième place du classement Prestige Pernod (le classement des coureurs français).

En 1960, il a encore obtenu des victoires d'étape au Tour de France et au Tour du Sud-Est, une troisième place au GP Stan Ockers, une 4e place aux Boucles de la Seine et au championnat national, une 5e au Dauphiné, une 7e à Liège-Bastogne-Liège et une 8e à Paris-Nice. 1961 a été décevante : il a terminé 8e du Dauphiné Libéré et a dû abandonner après une chute lors de la deuxième étape du Tour de France.

[55] Privat était déjà dans une échappée dès le kilomètre 12, qui a pu prendre jusqu'à 7 minutes (au sommet du Turchino), mais dont l'avance a ensuite diminué de façon régulière. À 100 km de l'arrivée ils avaient encore 5 minutes et au Capo Mele 2'30". Privat lança une attaque en solo au Capo Berta et, à 22 km de l'arrivée, ne comptait plus qu'1'30", normalement bien trop peu pour tenir seul.

1962 sera sa dernière saison. Il a terminé deuxième du Tour du Sud-Est et 5e du championnat de France.

82. Jos Hoevenaers



82. JOS HOEVENAARS

Antwerpen 30.11.1932
(België/Belgique)

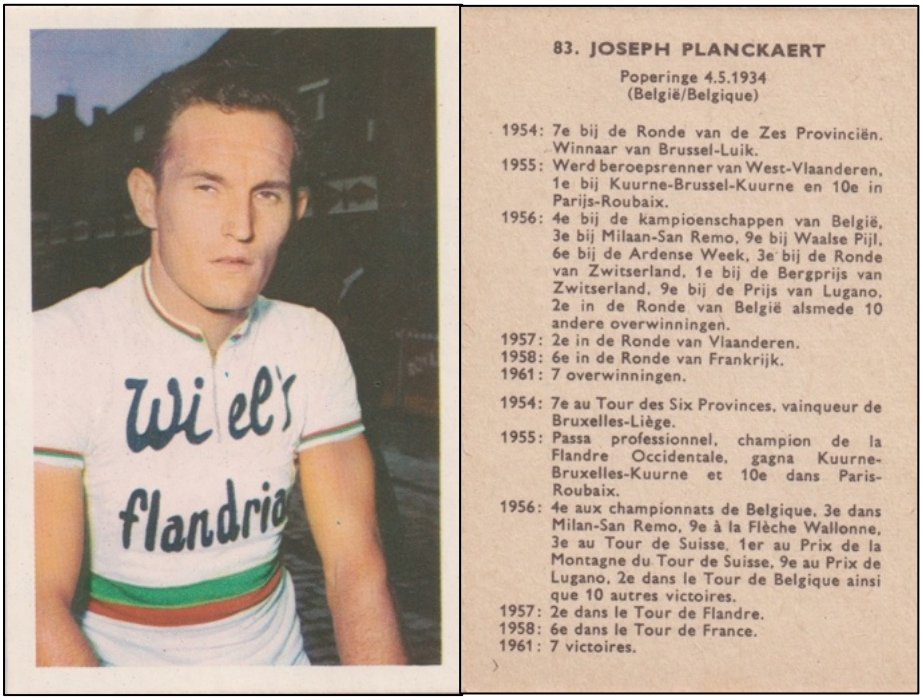
Zoon van Henri, die wereldkampioen amateur werd in 1924.
1954: 3 × etappe-winnaar in de Ronde van Mexico; eindigde als 7e.
1955: 16e en eerste Belg bij de amateur-wereldkampioenschappen.
1956: Winnaar van de Ronde van Berlijn. Werd toen beroepsrenner.
1957: 6e te Nice, 13e bij de Vierdaagse van Duinkerken, 1e bij de Ronde van Midden België, 6e bij de Scheldeprijs, etappe-winnaar in de Ronde van Catalonië
3e bij Bordeaux-Parijs 1958, 10e in de Ronde van Frankrijk 1958, gele-truidrager in de Tour 1958 en 1959, 8e in de Ronde van Frankrijk 1959 en winnaar van de Waalse Pijl. Winnaar in 1961 van de Beker Sels, interclubkampioen van België 1961, 1e te Florenville en te Leuven (1961).

Fils de l'ancien champion du monde Henri (champion amateur en 1924).
1954: Vainqueur de 3 étapes du Tour du Mexique, 7e au classement général.
1955: 16e (premier Belge) aux Championnats du monde amateurs.
1956: Vainqueur du Tour de Berlin. Passa ensuite professionnel.
1957: 6e à Nice, 13e aux Quatre Jours de Dunkerque, 1er au Tour de la Belgique Centrale, 6e au Prix de L'Escaut, gagna une étape du Tour de Catalogne.
3e de Bordeaux-Paris en 1958, 10e au Tour de France 1958, porta le maillot jaune en 1958 et en 1959, 8e au Tour de France 1959, gagna la Flèche Wallonne 1959, le Challenge Sels 1961, champion de Belgique interclub 1961 ; 1er à Florenville et à Louvain (1961).

Le maillot date du critérium de Brasschaat 1961. L'orthographe correcte du nom est Jos Hoevenaers. Comme souvent, le palmarès est incomplet et parfois inexact. En 1954, Hoevenaers a terminé 8e, et non 7e, du Tour du Mexique. En 1958, il remporte le Gran Premio Ciclomotoristico delle Nazione. En 1959, il est aussi deuxième de Gand-Wevelgem et 4e du Gran Premio Ciclomotoristico delle Nazioni. En 1960, il est deuxième du GP Stan Ockers, troisième du Tour de Romandie et 5e du Giro d'Italia. En 1961, il est 11e du Tour de France et du championnat de Belgique.

À partir de 1962, il est peu à peu relégué au rôle de domestique. En 1962, il prend la deuxième place des Tre Valli Varesine, est troisième aux Championnats du monde et 9e du Giro di Lombardia. En 1963, il obtient une 8e place à Bordeaux-Paris. En 1964, il remporte la Scheldeprijs (et devient ainsi champion provincial) et prend la troisième place du Giro di Lombardia. En 1965, il est deuxième de München-Zürich. En 1966 et 1967, il n'obtient plus de résultats notables et met fin à sa carrière. Sa carrière est largement décrite dans FAEMA 1959 dans WAAIERS 3.2 et sera également abordée brièvement dans les articles Maple Leaf de Jan De Smet.

83. Joseph Planckaert



La photo date du contre-la-montre du critérium de Brasschaat, 1961. La bonne date de naissance est le 5 mai et non le 4 mai. Comme souvent, le palmarès est assez précis pour la période de début de carrière, mais beaucoup moins complet par la suite. En 1955, il ne fut pas professionnel de la province de Flandre-Occidentale, mais professionnel et champion provincial de Flandre-Occidentale.

Par la suite, on trouve aussi des victoires d'étapes dans le Tour de Belgique et le Tour de Suisse. En 1957, il remporta les Quatre Jours de Dunkerque ; il fut aussi deuxième des Driezustersteden, troisième de la Driedaagse van Antwerpen, 4e de Paris-Nice, 5e de Milan-San Remo, de Gand-Wevelgem et de Liège-Bastogne-Liège, et 7e de la Flèche Wallonne. En 1958, il remporta l'Omloop Het Volk et fut deuxième de la Flèche Wallonne et du championnat national.

En 1959, il fut 4e de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke et 9e du Gran Premio Ciclomotoristico delle Nazioni. En 1960, il réalisa de nouveau une saison solide : victoires aux Quatre Jours de Dunkerque et à Kuurne-Bruxelles-Kuurne, deuxième du Deutschland-Rundfahrt (avec une victoire d'étape) et des Driezustersteden, troisième de Liège-Bastogne-Liège et de Gand-Wevelgem, 5e du Tour de France, 9e du Tour de Luxembourg, 10e de Paris-Tours, 11e du Ronde van Vlaanderen et du championnat du monde.

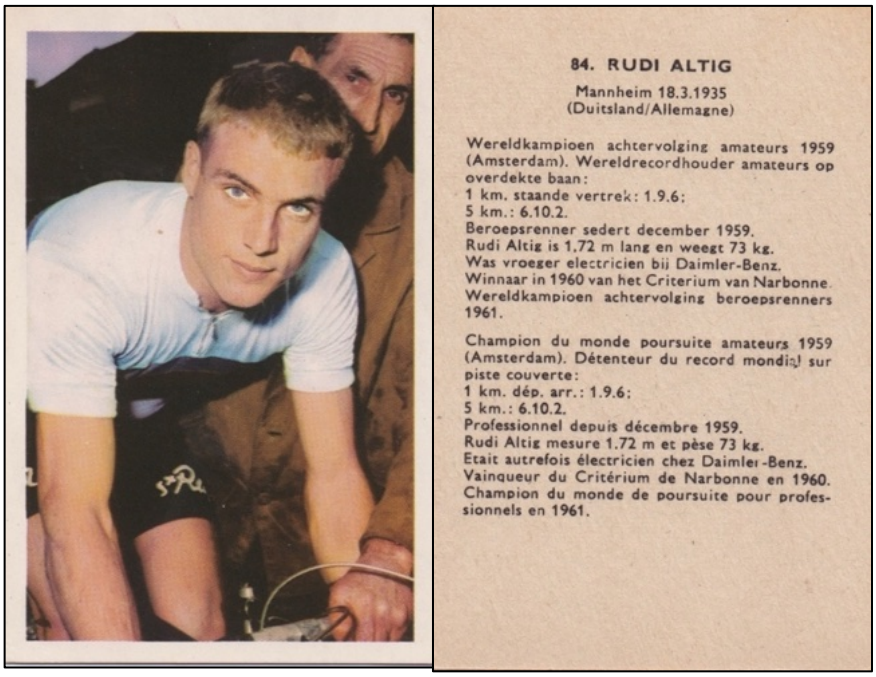
En 1961, il termina 15e du Tour de France avec une victoire d'étape ; il fut également 3e de Paris-Nice, 7e des championnats du monde, 8e du Tour de Suisse, 10e de Liège-Bastogne-Liège et 11e du Tour de Belgique et du Midi Libre.

1962 fut de loin sa meilleure saison : il devint champion de Belgique et remporta Liège-Bastogne-Liège, Paris-Nice et le Tour de Luxembourg (avec une victoire d'étape). Il termina deuxième du Tour de France (porteur du maillot jaune pendant sept jours), 4e de Paris-Roubaix, 6e du Ronde van Vlaanderen et du Tour de Belgique, 9e du Rund um den Henninger Turm. Il finit 2e du Super Prestige Pernod et remporta la Targa d'Oro.

Après cela, il n'atteignit plus le même niveau. 1963 fut encore correct : troisième victoire aux Quatre Jours de Dunkerque, troisième de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, 4e du championnat

de Belgique, 6e du Tour de Belgique, 7e du Tour de Luxembourg et 10e de Paris-Roubaix, Paris-Bruxelles et du Dauphiné Libéré. En 1964, victoire d'étape au Giro di Sardegna, 4e de Liège-Bastogne-Liège et de Paris-Nice, 7e du championnat de Belgique et 9e de la Flèche Brabançonne. En 1965, il joua essentiellement un rôle de domestique dans les classiques, la Vuelta et le Tour, ce fut sa dernière saison.

84. Rudi Altig



84. RUDI ALTIG

Mannheim 18.3.1935
(Duitsland/Allemagne)

Wereldkampioen achtervolging amateurs 1959 (Amsterdam). Wereldrecordhouder amateurs op overdekte baan:
1 km. staande vertrek: 1.9.6;
5 km.: 6.10.2.
Beroepsrenner sedert december 1959.
Rudi Altig is 1.72 m lang en weegt 73 kg.
Was vroeger electricien bij Daimler-Benz.
Winnaar in 1960 van het Criterium van Narbonne.
Wereldkampioen achtervolging beroepsrenners 1961.

Champion du monde poursuite amateurs 1959 (Amsterdam). Détenteur du record mondial sur piste couverte:
1 km. dép. arr.: 1.9.6;
5 km.: 6.10.2.
Professionnel depuis décembre 1959.
Rudi Altig mesure 1.72 m et pèse 73 kg.
Etait autrefois électricien chez Daimler-Benz.
Vainqueur du Critérium de Narbonne en 1960.
Champion du monde de poursuite pour professionnels en 1961.

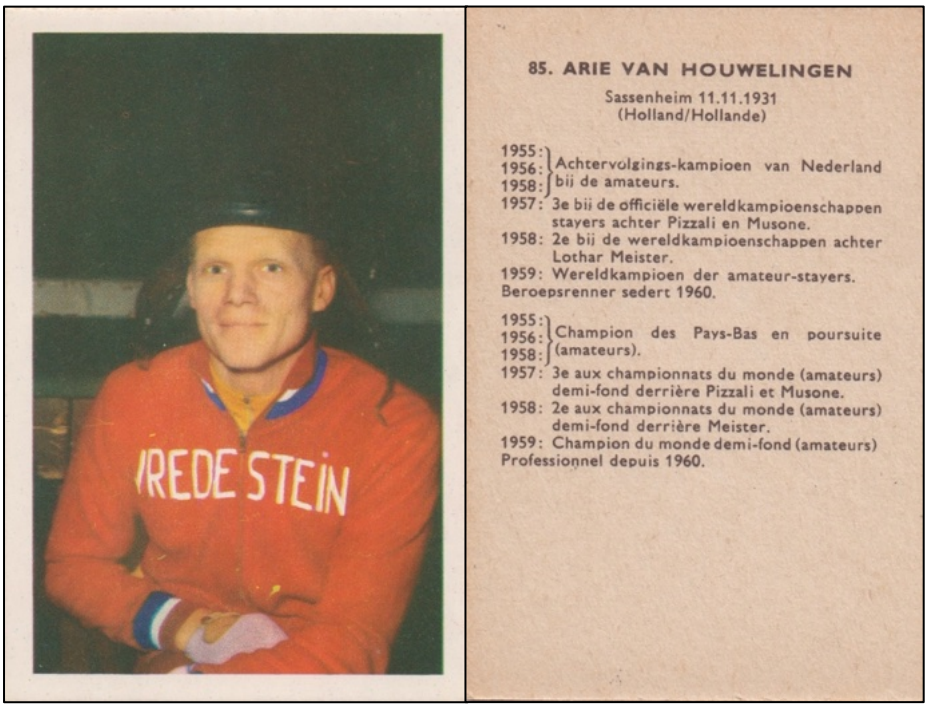
La photo date du contre-la-montre lors du critérium de Brasschaat en 1961. L'année de naissance correcte est 1937.

Le palmarès omet une victoire d'étape (1960) et une 6e place au classement final (1961) du Deutschland Rundfahrt et surtout son titre mondial de poursuite en 1960.

Sa carrière ne s'est véritablement lancée qu'à partir de 1962. Il a remporté la Vuelta et le Trofeo Baracchi (1962), le classement par points (1962), 8 étapes et a porté le maillot jaune pendant 18 jours au Tour de France, il a gagné Paris-Luxembourg (1963), la Vuelta a Andalucía et le Ronde van Vlaanderen (1964), le championnat du monde (1966), Milan-Sanremo (1968), le GP de Lugano (1969), le championnat d'Allemagne (1964 et 1970) et le Rund um den Henninger Turm (1970). Il a également été deuxième du championnat du monde (1965), de Paris-Nice (1963 et 1965) et du GP des Nations (1965). Il a remporté de nombreuses semi-classiques italiennes et des étapes de la Vuelta, du Giro, de Paris-Nice, du Critérium du Dauphiné Libéré, du Tirreno-Adriatico, du Tour de Belgique et de la Vuelta a Andalucía.

Sur la piste, il a gagné à deux reprises le critérium européen de l'omnium (1963 et 1966) et une fois l'américaine (1965). Il a aussi remporté 23 six jours. Altig fera encore l'objet d'une présentation dans la série Maple Leaf.

85. Arie van Houwelingen



La photo date probablement de 1961, à l'occasion d'une réunion à Anvers. Le lieu de naissance correct est Boskoop et la date de naissance correcte est le 28/11/1931 et non le 11/11.

Le palmarès n'est pas tout à fait exact. En 1957 il n'a pas été troisième au championnat du monde officiel, mais au championnat du monde officieux des stayers amateurs (le “critérium mondial stayers”, version d'essai du futur championnat du monde officiel à partir de 1958) et en 1958 il a été troisième et non deuxième. En 1960 et 1961 il a été à chaque fois deuxième du championnat national des stayers chez les professionnels. Au championnat du monde, il a été 4e en 1960 et 6e en 1961.

En 1962 il a été 4e au championnat des Pays-Bas des stayers ; ce fut sa dernière saison.

86. Ludo Janssens



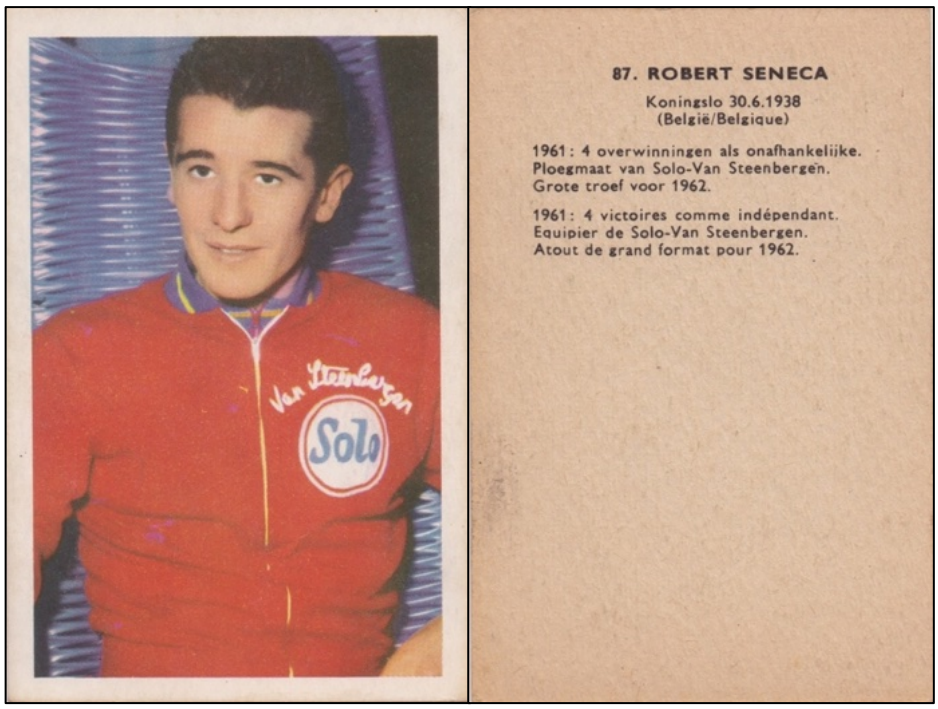
La photo date évidemment de 1961 mais est de Robert Seneca. La date de naissance est le 19/04/1942.

Ludo Janssens remporta en 1961 Bruxelles-Liège et sept autres épreuves chez les indépendants, et obtint, en tant qu’indépendant, une victoire chez les

professionnels ; il fut 5e de Paris-Tours. Il participa avec Plattner à la Six Jours de Bruxelles, mais en fut éliminé.

En 1962, il gagna la Flèche Brabançonne et se classa 6e de la Vuelta a Levante, avec une victoire d'étape. En 1963, il fut deuxième de l'Omloop Het Volk et troisième du Tour de Limbourg. En 1964, il prit la 5e place du GP des Nations, la 7e du GP de Belgique et la 9e du Tour du Nord. 1965 fut sa dernière saison. Il remporta le GP de Denain et finit 8e de l'Omloop Het Volk. Lors de la saison hivernale 1964-65, il se montra également un redoutable poursuivant dans l'Armband Savelkoul à Anvers, avec six victoires consécutives, notamment contre l'ancien champion du monde Henk Nijdam. Il fut aussi 5e des Six Jours de Bruxelles 1964 (avec Verachtert, après l'abandon de Jos Wouters) et avait été éliminé (avec Fernand Deferm) en 1963. Dans les Six Jours d'Anvers, il prit la 5e place en 1965 (avec Aerenhouts et Eugen). Ludo Janssens est largement évoqué dans l'article "Maple Leaf" de Jan De Smet paru dans WAAIERS 5.1.

87. Robert Seneca



Cette photo est également de Robert Seneca et date de 1961. Seneca remporta en amateur le GP Faber en 1957. En 1961, chez les indépendants, il signa quatre victoires, termina troisième du Ronde van Vlaanderen, cinquième du Tour de Belgique et se classa 13e chez les professionnels de Paris-Tours. Il participa avec René Vanderveken aux Six Jours de Bruxelles, mais fut éliminé.

En 1962, il se classa 8e de Milan-San Remo et du Ronde van Limburg. En 1963, il fut troisième de Dwars door België, cinquième du Ronde van Nederland et sixième de la Flèche brabançonne. En 1964, sa dernière saison, il prit la troisième place du championnat belge de l'américaine (avec Julien Stevens). Il remporta également sa deuxième – et dernière – victoire sur route (la première étant Nederbrakel en 1963) : le GP Victor Standaert à Ninove. Au vélodrome, il fut éliminé aux Six Jours de Bruxelles en 1962 (avec Albert Covens), se classa 7e en 1963 (avec Ward Sels) et fut de nouveau éliminé en 1964 (avec Julien Stevens).

88. Oscar Plattner



88. OSCAR PLATTNER

17.3.1922
(Zwitserland/Suisse)

1946: Wereldkampioen zuivere sprint bij de amateurs.
Nationaal kampioen als amateur 1944 t/m 1946 en als professional vanaf 1947 tot nu toe behalve in 1956 en 1957.
1952: Wereldkampioen zuivere sprint bij de beroepsrenners.
1953: Winnaar van de Grote Prijs van Parijs; won 8 Zesdaagsen w.o. te Antwerpen met Bruneel.
1958: Zwitsers wegkampioen, houder van verschillende wielerrecords op de baan.
Blijft een der topsprinters en stond als vierde op de wereldrangliist achter Maspes, Derksen en De Bakker.

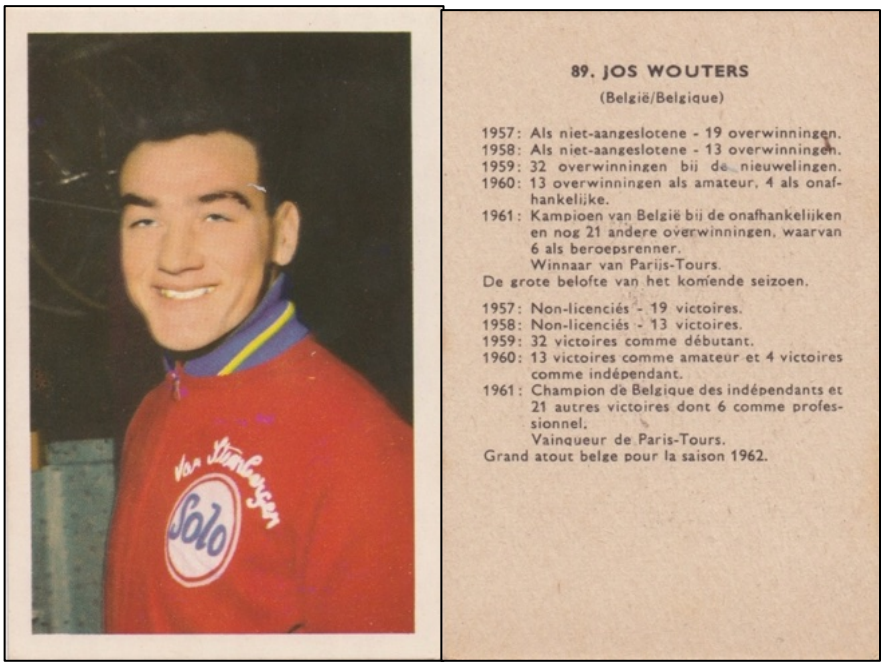
1946: Champion du monde vitesse (amateurs). Champion de Suisse comme amateur de 1944 à 1946 et à partir de 1947 (sauf en 1956 et 1957), champion national professionnel vitesse.
1952: Champion du monde vitesse (professionnel).
1953: Vainqueur de huit Six-Jours dont celle d'Anvers avec Bruneel comme co-équipier.
1958: Champion sur route, recordman du monde dans les spécialités des 200 m et 500 m départ arrêté et lancé.
Reste un des meilleurs sprinters du monde et fut classé en 1961 4e derrière Maspes, Derksen et De Bakker.

La photo date probablement de 1961, prise à l'occasion d'une réunion à Anvers. Il est né à Bumpliz (Berne) le 17/05/1922 et non le 17/03.

Le palmarès est assez complet, mais doit encore être complété et corrigé. Chez les amateurs, il fut aussi champion national sur route en 1946. Chez les professionnels, il n'a pas été champion national sur route en 1958, mais il a été champion en américaine (avec Bücher). En 1959, il n'était pas champion national de vitesse. Aux championnats du monde de vitesse chez les professionnels, il a été deuxième en 1955 et 1960, troisième en 1956 et quatrième en 1948 et 1961 (c'est probablement ce qu'il faut entendre par ce "quatrième au classement mondial", même si Rousseau et non Derksen fut deuxième au championnat du monde). Jusqu'à la fin de 1961, il avait remporté sept et non huit six jours. Il a été actif aussi sur la route et a remporté Zurich-Lausanne en 1948 et le Nordwestschweizer Rundfahrt en 1950. Il a également pris la 10e place à la Züri-Metzgete (1951), la 13e (1951) et la 21e (1953) à Paris-Tours et la 23e à Milan-San Remo (1951).

Plattner devint encore champion suisse de vitesse en 1962, 1963 et 1964 et troisième aux championnats du monde en 1962 (en 1963 et 1964, il fut éliminé en quarts de finale). En 1962, il remporta avec Van Looy et Post les Six Jours d'Anvers. Il arrêta en mai 1965 et fut, après sa carrière, pendant 17 ans entraîneur national de l'équipe suisse.

89. Jos Wouters



La photo date en tout cas de 1961 et a probablement été prise en hiver au Sportpaleis d'Anvers. Jos Wouters est né à Keerbergen le 21/02/1942 et non à Wakkerzeel (Werchter) comme certaines sources l'indiquent. Il n'a déménagé là-bas que quelques années après sa naissance.

Les résultats chez les non-affiliés sont difficiles à vérifier (et plutôt dénués de sens), mais le reste du palmarès contient surtout des absurdités. Les résultats chez les juniors sont, autant d'années plus tard, également difficiles à établir, mais Wouters aurait remporté 16 victoires chez les juniors en 1958 et 32 en 1959 (et la 4e place au championnat national). La même année, il le remporta encore trois fois chez les amateurs. En 1960, il gagna 32 fois chez les amateurs, dont deux victoires d'étape dans le Ronde van België (plus le classement par points) et dans la Berliner Vier-Etappenfahrt. Aux championnats du monde, il termina 60e.

Début 1961, il devint aussi champion national derrière derny, toujours chez les amateurs. Il n'a donc pas couru en 1960 dans la catégorie des indépendants. Les treize victoires chez les amateurs et les quatre chez les indépendants mentionnées sur la chromo sont donc totalement hors sujet. Il commença 1961 chez les amateurs et triompha douze fois (dont Harelbeke-Poperinge-Harelbeke, Anvers-Gand, Bruxelles-La Louvière-Bruxelles et trois victoires d'étape dans le Ronde van België).

Il devint ensuite indépendant et obtint dans cette catégorie 15 victoires (dont le Tour de Belgique avec deux victoires d'étape, l'Omloop der Vlaamse Gewesten et le championnat de Belgique) et encore six victoires comme indépendant chez les professionnels, dont la classique Paris-Tours et aussi le Grand Prix d'Orchies. Avec Palle Lykke, il fut 4e des Six Jours de Bruxelles. Les 21 victoires mentionnées sont donc correctes si l'on se limite aux résultats obtenus en tant qu'indépendant et si l'on oublie les douze victoires chez les amateurs.

En 1962, il se montra en grande forme. Il remporta 18 victoires, dont une nouvelle classique, Paris-Bruxelles, et une étape de la Vuelta a Levante, et termina encore 10e au Ronde van Vlaanderen, 6e à Paris-Roubaix et 4e à Liège-Bastogne-Liège, et fut ainsi deuxième du Challenge Laurens, à un seul petit point de Noël Foré. Mais le destin frappa alors. Lors d'un relais à la Roue

d'Or de Daumesnil (derny), il heurta son coéquipier Rik Van Steenbergen, chuta lourdement et se fractura l'épaule gauche et l'os pétreux.

Par la suite, il ne retrouva jamais son niveau antérieur et, surtout, cette fracture de l'os pétreux altéra son sens de l'équilibre et il chuta à plusieurs reprises. En 1963, il remporta malgré tout la Flèche Brabançonne, le Ronde van Limburg et deux étapes du Tour de Belgique. Il fut en outre 4e à Paris-Bruxelles, 5e au Ronde van Vlaanderen et 9e à Gand-Wevelgem. Au Tour de France, il abandonna cependant lors de la deuxième étape, souffrant de violents maux de tête inexpliqués. Les chutes s'enchaînèrent ensuite, notamment au Grand Prix d'Orchies et au Tour de Picardie et à Gembloux, où l'on s'aperçut ensuite qu'il s'était fracturé une nouvelle fois l'omoplate gauche.

Pas de Paris-Tours, mais ce n'était qu'un détail. Une nouvelle lourde chute lors des Six Jours de Francfort, qui entraîna une double fracture du crâne, faillit lui coûter la vie. Il se remit, mais sa carrière cycliste était terminée. En 1964, il termina encore 11e de Milan-San Remo et 8e de Gand-Wevelgem. En hiver, il prit avec Ludo Janssens le départ des Six Jours de Bruxelles, mais chuta et se fractura la clavicule.

1965 fut sa dernière saison. Il termina encore 14e de la Scheldeprijs, mais il eut de plus en plus de problèmes de poids et ne put tenir le rythme. Il devint ensuite successivement chauffeur d'autobus, fournisseur de produits pétroliers, fournisseur pour un grossiste en charcuterie, brasseur puis représentant d'un fabricant de farine. Sa carrière a également été traitée en détail par Jan De Smet dans le numéro Maple Leaf de WAAIERS 4.3.

90 Julien Schepens

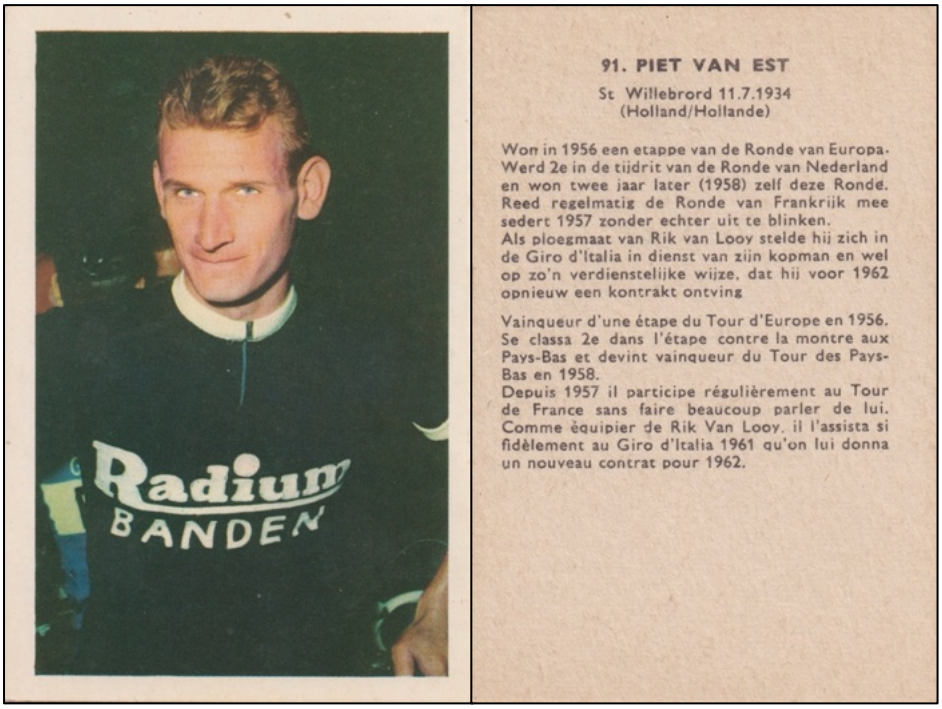


La photo date du critérium de Brasschaat 1961. Son palmarès ne reprend en réalité que ses résultats dans les différentes catégories de jeunes et est donc peu significatif. En 1957, il se classe 4e de Milano-Sanremo et de l'Omloop Het Volk, 8e de Gand-Wevelgem, 9e au championnat du monde et 10e de la Flèche Wallonne. Il remporte deux étapes des Quatre Jours de Dunkerque (4e au classement final) et du Tour de l'Ouest (12e au classement final).

En 1958 et 1959, il obtient peu de résultats : une troisième place au Grand Prix Bank van Roeselare en 1958 et une victoire d'étape à Dwars door België (5e au classement final) en 1959. En 1960, il reparaît sur le devant de la scène : il gagne le Grote Prijs Bank van Roeselare, est troisième de Dwars door België et du Tour de l'Oise (avec une victoire d'étape), 6e de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, 7e des Quatre Jours de Dunkerque (avec une victoire d'étape) et 8e de Kuurne-Bruxelles-Kuurne. Sélectionné pour le Tour de France, il remporte la première étape mais abandonne déjà lors de la 7e. Par la suite, il n'obtient plus de résultats marquants. En 1961, il n'est que 5e de Kuurne-Bruxelles-Kuurne.

1962 sera sa dernière saison : il remporte encore deux victoires, au GP de Denain et à Elzer.

91. Piet van Est



La photo est de Piet Steenvoorden et provient très probablement du critérium de Brasschaat. Le lieu de naissance correct est Fijnaart et la date de naissance est le 11/08/1934 et non le 11/07.

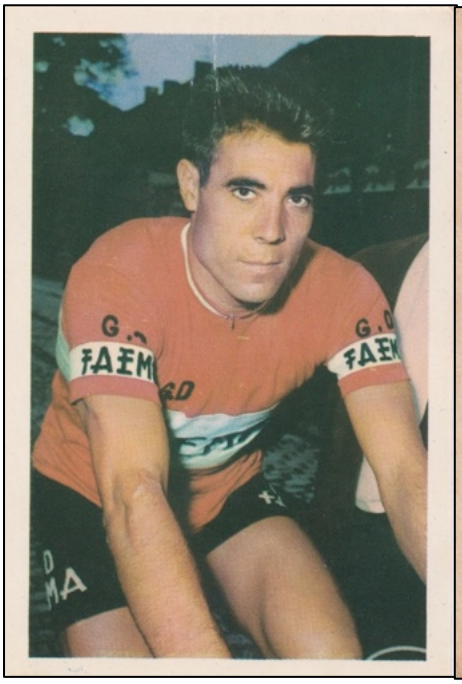
Le palmarès est assez exact, à l'exception de quelques erreurs classiques et des oublis. La deuxième place du contre-la-montre du Ronde van Nederland date de 1957, pas de 1956. Cette année-là, il termina aussi 8e du Dauphiné Libéré et fit ses débuts avec une 32e place dans le Tour de France. En 1959, il fut 4e de l'Omloop Het Volk. En 1961, il y eut plus que "se mettre utilement au service de Rik van Looy dans le Giro". Il fut 4e du Ronde van Limburg et remporta une étape du Tour de Belgique et une étape du Giro d'Italia. Il termina aussi 4e de Liège-Bastogne-Liège.

En 1962, il prit la deuxième place du Ronde van Vlaanderen pour individuels, la 3e de Dwars door België (avec une victoire d'étape), la 4e de la Volta a Catalunya, la 7e du Rund um den Henninger Turm et la 9e de la Flèche Wallonne. En 1963, il fut 4e du Ronde van Nederland (deux victoires d'étapes) et de l'Omloop der Vlaamse Gewesten, et 10e de l'Omloop Het Volk. En 1964, il remporta Dwars door België. Après une dernière saison 1965 sans résultats, il arrêta sa carrière. Celle-ci est traitée en détail dans l'article FAEMA 1961 dans WAAIERS 5.1.

Piet Steenvoorden est né le 27/01/1935 à Heemstede. En 1957, il fut champion des Pays-Bas chez les amateurs. En 1958, il passa indépendant. Il remporta une étape du Tour de Pologne et fut deuxième de l'Olympia's Tour avec une victoire d'étape. Il abandonna lors de la première étape de la Vuelta. Dans le Ronde van Nederland, il gagna une étape en 1960 et deux en 1963.

En juillet 1964 il devint enfin professionnel, mais n'obtint plus de résultats. 1968 fut sa dernière saison. Il recommença en vétérans et fut champion des Pays-Bas en 1971, 1972 et 1973.

92. Antonie Suarez



92. ANTONIE SUAREZ

Madrid 20.5.1931
(Spanje/Espagne)

1956: 2e in de Ronde van Asturië.
1957: Etappe-winnaar van de Ronde van Spanje
1958: en de Grote Prijs Ebar.
1959: Kampioen van Spanje en winnaar van de Ronde van Spanje.
1961: Beste Spaanse vertegenwoordiger bij de internationale etappewedstrijden o.a. 3e in de Ronde van Italië en opnieuw wegkampioen van Spanje.

1956: 2e au Tour d'Asturie.
1957: Grand Prix Ebar et vainqueur d'étape du
1958: Tour d'Espagne.
1959: Champion d'Espagne et vainqueur du Tour d'Espagne.
1961: Meilleur représentant espagnol aux courses par étapes, se classa 3e du Tour d'Italie et devint à nouveau champion d'Espagne.

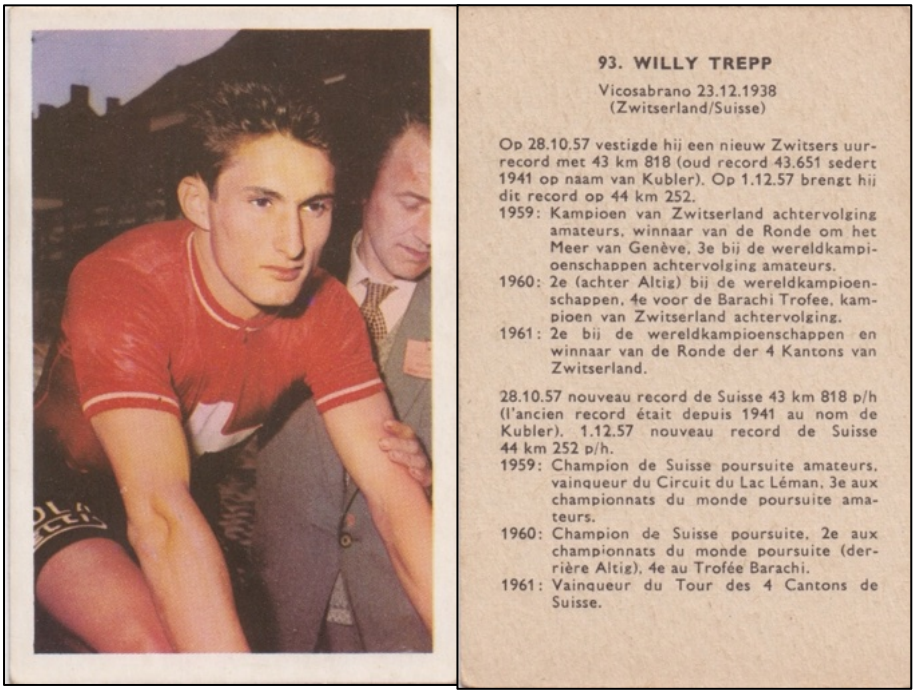
La photo provient du contre-la-montre lors du critérium de Brasschaat 1961. L'année de naissance correcte est 1932 et l'orthographe exacte du nom est Antonio Suárez.

Le palmarès est assez précis, mais peut être complété et corrigé. En 1957, il n'a pas gagné d'étape du G.P. Eibar (Eibarko Bizikleta), mais il s'est imposé dans la Vuelta a La Rioja, la Vuelta a Andalucía et à deux reprises dans la Vuelta a Levante. Il a également pris la troisième place de la Vuelta a Asturias. En 1958, il n'a pas remporté d'étape de la Vuelta, mais a gagné une étape de la Vuelta a Andalucía et s'est classé 9e de la Volta a Catalunya. En 1959, il a obtenu deux victoires d'étape, le classement de la montagne et une 6e place à la Volta a Catalunya. En 1960, il est devenu champion d'Espagne et a remporté Barcelone-Madrid (avec une victoire d'étape). Il a aussi gagné une étape de l'Eibarko Bizikleta et une étape de la Vuelta (11e du classement final). En 1961, il a été 4e, vainqueur du classement par points et lauréat d'une étape de la Vuelta. Il a aussi remporté une étape de Madrid-Barcelone (4e au général) et une étape du Giro.

En 1962, il a porté le maillot rose du Giro et a terminé 11e au classement final. Il a aussi été deuxième du Giro della Provincia di Reggio Calabria et troisième du Giro dell'Emilia. En 1963, il s'est classé deuxième de la Setmana Catalana et de Sassari-Cagliari, troisième de la Volta a Catalunya et 6e de la Vuelta. En 1964, il a de nouveau pris la 2e place du Sassari-Cagliari et après

une 5e place à la Volta a Catalunya en 1965, il a arrêté le cyclisme. Sa carrière est décrite en détail dans FAEMA 1960, WAAIERS 4.1.

93. Willy Trepp



93. WILLY TREPP

Vicosabrano 23.12.1938
(Zwitserland/Suisse)

Op 28.10.57 vestigde hij een nieuw Zwitsers uur-record met 43 km 818 (oud record 43.651 sedert 1941 op naam van Kubler). Op 1.12.57 brengt hij dit record op 44 km 252.
1959: Kampioen van Zwitserland achtervolging amateurs, winnaar van de Ronde om het Meer van Genève, 3e bij de wereldkampioenschappen achtervolging amateurs.
1960: 2e (achter Altig) bij de wereldkampioenschappen, 4e voor de Barachi Trofee, kampioen van Zwitserland achtervolging.
1961: 2e bij de wereldkampioenschappen en winnaar van de Ronde der 4 Kantons van Zwitserland.

28.10.57 nouveau record de Suisse 43 km 818 p/h (l'ancien record était depuis 1941 au nom de Kubler). 1.12.57 nouveau record de Suisse 44 km 252 p/h.
1959: Champion de Suisse poursuite amateurs, vainqueur du Circuit du Lac Léman, 3e aux championnats du monde poursuite amateurs.
1960: Champion de Suisse poursuite, 2e aux championnats du monde poursuite (derrière Altig), 4e au Trofée Barachi.
1961: Vainqueur du Tour des 4 Cantons de Suisse.

La photo provient du contre-la-montre du critérium de Brasschaat de 1961. Il n'y a pas grand-chose d'essentiel à ajouter à son palmarès. En 1956, il avait remporté la Züri Metzgete chez les juniors. En 1957, en amateur, il améliora à deux reprises le record suisse de l'heure indoor, mais échoua dans sa tentative d'améliorer le record du monde de l'heure indoor pour amateurs : il roula 44 m de moins que l'Autrichien Edwin Simic[56]. Il améliora toutefois le record sur 20 km de ce même Simic. L'année suivante, il prit la troisième place du championnat national de poursuite dans la même catégorie.

Passé professionnel, il fut en 1960 troisième de Bern-Genève et du Grand Prix de Brasschaat contre la montre. Il termina aussi 6e du contre-la-montre du Tour de Suisse (et deuxième lors de la première étape) et fut sélectionné pour le Tour de France. Là, il prit la troisième place du contre-la-montre de l'après-midi le premier jour (battu uniquement par Roger Rivière et Gastone Nencini, mais devant notamment Planckaert et Baldini), mais abandonna dès le lendemain. En 1961, il fut champion suisse de poursuite, 21e et dernier du GP des Nations et 4e du GP de Brasschaat.

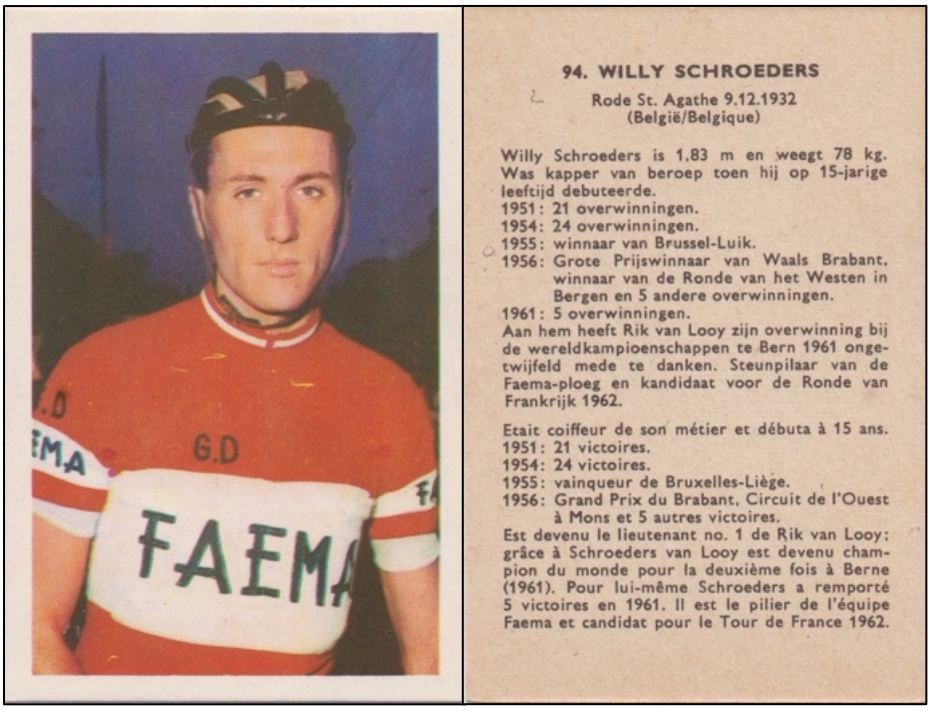
Durant l'hiver 1961-62, il se retrouva au cœur d'un scandale de dopage lorsqu'il fut surpris à Zurich en possession de stimulants, et vit sa licence immédiatement (et temporairement) retirée. Cela marqua de fait la fin de sa carrière. En 1962, il termina tout de même troisième du championnat suisse de poursuite, mais ne fut pas envoyé aux mondiaux (le champion national Freddy Rüegg représenta seul la Suisse en poursuite).

Trepp disparut alors complètement des radars pendant trois ans (en 1964, il ne fut même pas actif). En 1966, il réapparut brièvement et prit la deuxième place du championnat national de

[56] Un an plus tard, Freddy Rüegg parviendrait à améliorer ce record.

poursuite. Aux championnats du monde, il fut éliminé en séries avec le 9e temps sur treize participants. Ce fut sa dernière saison.

94. Willy Schroeders



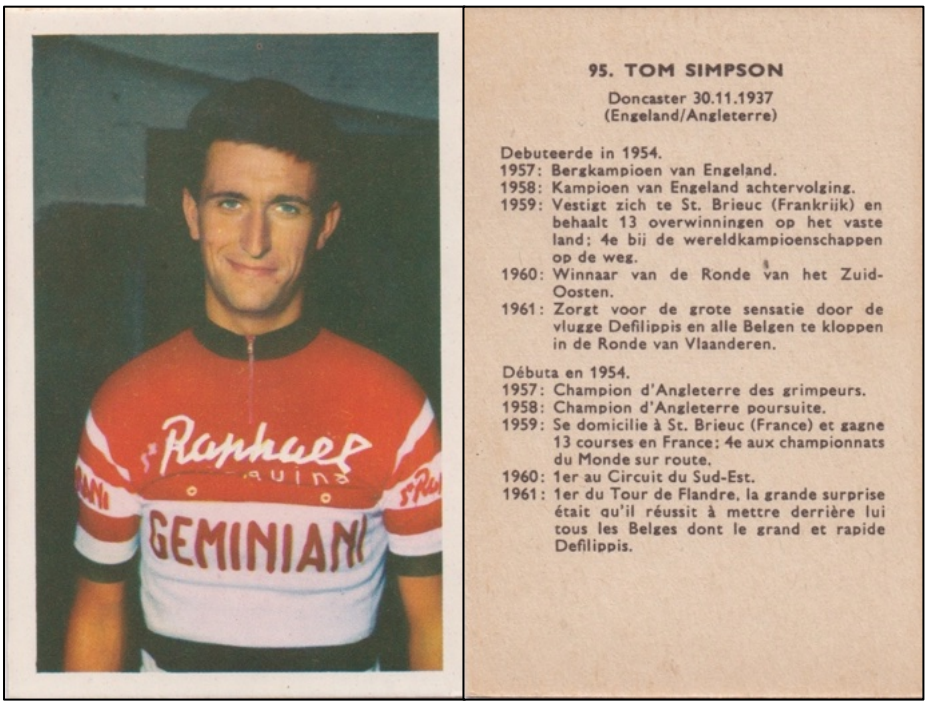
La photo date de 1960 ou 1961 ; le lieu n'est pas clairement identifié. Comme le lieu de naissance se situe dans l'actuel Brabant flamand, la dénomination correcte est en réalité Sint-Agatha-Rode.

Le palmarès est, pour le dire gentiment, très incomplet. En 1954, Willy Schroeders fut champion du Brabant chez les amateurs. En 1957, il remporta une étape de la Volta a Catalunya et termina 7e de Gand-Wevelgem. En 1958, il fut 9e de Gand-Wevelgem. En 1959, il remporta une étape du Tour de Champagne et prit la 4e place de l'Omloop der Vlaamse Gewesten. En 1960, il remporta les Driezustersteden et se classa 9e de la Driedaagse van Antwerpen.

En 1961, il n'y eut pas cinq mais quatre victoires, dont deux étapes du Giro d'Italia (13e au classement général). Il fut en outre deuxième du Ronde van Limburg, troisième du Tour de Belgique et de la Flèche brabançonne (et champion provincial), et 8e du Deutschland-Rundfahrt. Sa candidature pour le Tour de France doit être nuancée : à la fin de 1961, il était déjà acquis que la course serait disputée par équipes de marques. Dans le cas d'équipes nationales, il n'aurait été candidat que si Van Looy participait au Tour.

En 1962, il porta le maillot jaune pendant trois jours au Tour de France. Il remporta une nouvelle étape du Giro d'Italia, fut deuxième du Tour de Luxembourg, 4e de Milan-San Remo et 5e du Tour de Romandie. En 1963, il prit la 3e place de Milan-San Remo et en 1964 fut 4e de Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke. Depuis le Tour de 1962, il souffrait d'une grave blessure à la région fessière et fut contraint d'arrêter fin 1965 pour entrer au service de la marque Solo. Sa carrière est décrite en détail dans l'article "FAEMA 1962" de WAAIERS 5.3.

95. Tom Simpson



95. TOM SIMPSON

Doncaster 30.11.1937
(Engeland/Angleterre)

Debuteerde in 1954.
1957: Bergkampioen van Engeland.
1958: Kampioen van Engeland achtervolging.
1959: Vestigt zich te St. Brieuc (Frankrijk) en behaalt 13 overwinningen op het vaste land; 4e bij de wereldkampioenschappen op de weg.
1960: Winnaar van de Ronde van het Zuid-Oosten.
1961: Zorgt voor de grote sensatie door de vlugge Defilippis en alle Belgen te kloppen in de Ronde van Vlaanderen.

Débuta en 1954.
1957: Champion d'Angleterre des grimpeurs.
1958: Champion d'Angleterre poursuite.
1959: Se domicilie à St. Brieuc (France) et gagne 13 courses en France; 4e aux championnats du Monde sur route.
1960: 1er au Circuit du Sud-Est.
1961: 1er du Tour de Flandre, la grande surprise était qu'il réussit à mettre derrière lui tous les Belges dont le grand et rapide Defilippis.

La photo daterait du critérium de Brasschaat de 1961, mais il porte étonnamment un maillot St Raphaël-Géminiani et non un maillot St Raphaël-Gitane, bien qu'il ait été auparavant lié à Gitane. Le palmarès est, comme d'habitude, très incomplet, bien qu'il comporte peu d'erreurs. Les treize victoires en 1959 sont largement exagérées : j'en trouve dix pour toute la période 1959-61 (il est possible que des succès sur piste aient été comptés). En 1959, il remporta aussi deux étapes du Tour de l'Ouest et termina 5e des contre-la-montre du GP Martini (Genève) et de Manche-Océan. Au GP des Nations, il ne fut que 24e.

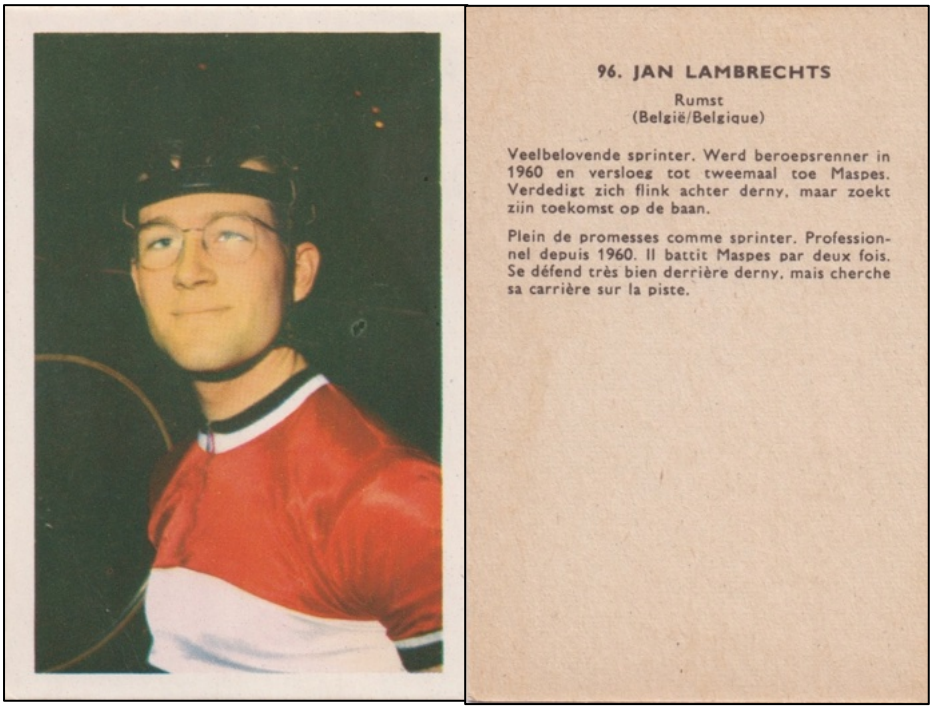
En 1960, il fut également troisième de Gênes-Rome (qui remplaçait cette année-là Menton-Rome), quatrième du Weekend ardennais avec une 7e place à la Flèche Wallonne et une 11e à Liège-Bastogne-Liège, et 9e de Paris-Roubaix. En 1961, on relève encore une victoire d'étape à l'Eibarko Bizikleta, une deuxième place à Menton-Rome, une 5e place à Paris-Nice et une 9e au championnat du monde.

Par la suite il poursuivit sur sa lancée et en 1962 il porta le maillot jaune dans le Tour de France (6e du classement général) ; il fut deuxième de Paris-Nice, 5e du Ronde van Vlaanderen, 6e de Gand-Wevelgem et troisième du Critérium des As. En 1963, il remporta Bordeaux-Paris et la Roue d'Or de Daumesnil (avec Wolfshohl) et fut deuxième du Tour du Var (avec une victoire d'étape), de Gand-Wevelgem, de Paris-Bruxelles, de Paris-Tours et du Critérium des As ; il termina troisième du Ronde van Vlaanderen, 8e de Paris-Roubaix et 10e de Liège-Bastogne-Liège et du Giro di Lombardia. Il termina ainsi deuxième du Super Prestige Pernod.

En 1964, il remporta Milan-San Remo et une étape du Circuit du Provençal ; il fut par ailleurs deuxième de Kuurne-Bruxelles-Kuurne, troisième du Trofeo Baracchi (avec Rudi Altig), 4e du championnat du monde et 10e de Paris-Roubaix. En 1965, il gagna le championnat du monde et le Giro di Lombardia et fut encore troisième de Bordeaux-Paris, de la Flèche Wallonne, du Circuit du Provençal et du Midi Libre, 5e d'Anvers-Harelbeke-Anvers, 6e de Paris-Roubaix et 10e de Liège-Bastogne-Liège. Il fut à nouveau deuxième du Super Prestige Pernod.

En 1966, il se contenta de succès locaux. En 1967, il remporta Paris-Nice, une étape du Giro di Sardegna et deux étapes de la Vuelta. Le Tour de France devait sauver sa saison, et lui serait fatal. Dans la 13e étape, sous une chaleur accablante sur le Mont Ventoux, il épuisait ses forces pendant l'ascension. La combinaison d'alcool, d'amphétamines, de la chaleur et de sa volonté de fer de ne pas abandonner provoqua un arrêt cardiaque. S'ensuivit une vaste controverse autour du dopage, et les contrôles devinrent alors la norme. Une analyse détaillée de sa carrière est prévue dans un des articles Maple Leaf de Jan De Smet.

96. Jan Lambrechts



La photo a été prise au Sportpaleis d'Anvers, très probablement en 1961. Le lieu de naissance exact n'est pas Rumst, mais Malines, où il est né le 12/09/1938.

Le petit texte sur la chromo est plutôt enthousiaste. Il n'y avait aucun doute sur son talent, comme il l'a prouvé en battant à deux reprises Antonio Maspes. Il manquait cependant de confiance en lui et de cette volonté absolue de gagner, et il était aussi faible tactiquement. Chez les amateurs, Lambrechts pouvait encore largement dissimuler ces lacunes et en 1960 il a montré qu'il avait du potentiel. Il fut deuxième du championnat de Belgique de vitesse chez les amateurs, derrière Leo Sterckx, et aux championnats du monde il atteignit les quarts de finale, après une victoire dans les séries et une défaite contre Gaiardoni en 1/8 de finale (mais repêché). En quarts, il retrouva Gaiardoni, qui fut encore trop fort.

Chez les professionnels, en revanche, il fit défaut, surtout lors des grands rendez-vous. Il passa dans la catégorie reine le 21 septembre 1960 et fut troisième du championnat de Belgique en 1961, derrière De Bakker et Sterckx. Les mondiaux furent toutefois une déception. Dans sa série il termina 4e derrière Adolf Suter, Sante Gaiardoni et Günther Ziegler, et au repêchage il fut encore 4e de sa série, cette fois derrière Armin von Büren, Lucien Gillen et Werner Potzernheim. L'hiver, il s'essaya aussi au derny et montra ses aptitudes: sans la panne de son entraîneur, il aurait remporté en décembre la course de derny réservée aux jeunes (l'épreuve annexe au championnat officiel).

En 1962, il termina deuxième du championnat national, derrière Jos De Bakker et devant Valère Frennet (Leo Sterckx ne participa pas). Les mondiaux furent de nouveau une déception. Dans sa série il fut deuxième, encore battu par Gaiardoni, mais devant le Français Michel Scob. Au repêchage il fut encore battu dans sa série : il ne regardait que le Suisse Suter, laissant ainsi le champ libre au Japonais Takahara. Pour la deuxième année consécutive, les mondiaux s'arrêtèrent pour lui au premier tour.

L'âge d'or de la pure vitesse était déjà passé, et il y avait peu à gagner pour le troisième Belge du classement. En avril 1963, Lambrechts décida donc d'arrêter, même s'il reprit brièvement une licence en 1964 pour remplacer Valère Frennet aux championnats du monde. Là encore, le premier tour fut son terminus : il fut troisième de sa série derrière Antonio Maspes et le Français Bernard Charruau, puis encore troisième de sa série de repêchage derrière Werner Potzernheim et le Japonais Mitsuo Nakai. Lambrechts avait compris le message et rangea définitivement son vélo.

Holmes & Watson

Miguel Pacheco et ses équipes en 1966

par Jan De Smet et Bart Vancoillie

Nous aimerions lancer une nouvelle rubrique. Une rubrique que nous ne publierons peut-être pas à chaque numéro de WAAIERS, mais que nous utiliserons lorsque nous tomberons sur un cas intéressant.

Nous voulons en effet montrer combien il est parfois difficile de retrouver certaines informations du passé. Par exemple, dans le cas présent, déterminer pour quelle équipe ou dans quel maillot un coureur précis a couru une année donnée. C'est parfois un vrai travail de détective, d'où la référence à Sherlock Holmes et au Dr Watson.

Cette fois il s'agit de l'Espagnol Miguel Pacheco et de l'année 1966.

Bart Vancoillie et moi-même tenons une base de données[57] des coureurs professionnels et indépendants depuis 1946 jusqu'à environ 2006. Elle recense actuellement près de 30 000 coureurs avec les informations classiques : lieu et date de naissance, lieu et date de décès, et aussi les équipes pour lesquelles ils ont couru.

En vérifiant plusieurs sources, nous avons constaté que certaines choses n'étaient pas claires au sujet de Miguel Pacheco Font (né le 05/09/1931 à Sabadell (Catalogne) et décédé le 17/02/2018 à Barcelone (Catalogne)) pour l'année 1966.

Sources :

- Le livre Con Ficha[58] : Olimpia comme "équipe principale", P.D.[59] (Trofeo Juan Fina) et C.C. Palma (Vuelta a Mallorca).2 3
- Urtekaria Revue 19, composition des équipes, p. 17 : Olimpia (et Ondina-Libertas dans la Volta a Catalunya).
- Coups de Pédales n° 184 (rubrique : Ils nous ont quittés) : Olimpia, Ondina-Libertas, C.C. Palma et P.D.
- Manuel Azevedo : Andrés Oliver (Vuelta a Mallorca), Ginebra Altams (Setmana Catalana), Libertas (Tour de Suisse), Olimpia (à partir du début avril), Ondina (Volta a Catalunya).[60]
- Coups de Pédales n° 155 (rubrique : Tour de Suisse 1966 (12-18 juin)), p. 17 : Miguel Pacheco figure, avec les autres Espagnols José Martín Colmenarejo, Fulgencio

[57] Voir aussi WAAIERS 3-3, pp. 213-214, où l'on trouve davantage d'informations sur la base de données.
[58] Con Ficha de la Española 1960-2003, de Javier Bodegas et Juan Dorronsoro, publié par URIZAR Edizioak, 2003, p. 454.
[59] P.D. signifie "Por decidir", qui veut littéralement dire "encore à déterminer", mais qu'on peut librement rendre par "individuel sans sponsor, ou au mieux avec un sponsor privé".
[60] Manuel Azevedo est un archiviste cycliste portugais qui tient également une base de données regroupant tous les coureurs professionnels de 1966 à 2006.

Sánchez, Jacinto Urrestarazu, Amalio Hortelano, l'Argentin-Italien Bruno Sivilotti et le Belge Romain Robben, bien au sein de Libertas.

• Sur la liste des engagés de la Setmana Catalana (23-27 mars) publiée sur le site Mémoire du Cyclisme, dont la source est El Mundo Deportivo, Pacheco apparaît avec le dossard 48 pour P.D.

• Sur la liste des partants du G.P. Bicicleta Eibarresa[61] (10-13 avril) il figure avec numéro de dossard 51 chez Olimpia.

• Sur la liste des engagés de la Vuelta a Mallorca (19-23 avril), publiée sur le site Mémoire du Cyclisme et provenant de E1 Mundo Deportivo, figure une équipe Palma Oliver[62]. Sur cette liste, Pacheco est inscrit chez Olimpia.

• Sur la liste des participants de la Vuelta a España (28 avril - 15 mai) dans le livre Mallorca, Los Mallorquines y la Vuelta Ciclista a España, de Bernardo Comas Posselló et Mateo Flaquer Palmer, publié par le Club Ciclista Palma, 1991, p. 156, Pacheco porte le dossard 4 chez Olimpia.

• Sur la liste des engagés de la Volta a Catalunya (11-18 septembre) dans le livre Historia de la Volta a Catalunya, de Juan Dorronsoro, édité par URIZAR Edizioak, 2007, p. 210, Pacheco est dossard 41 dans l'équipe Ondina-Libertas (aux côtés de José Segu, Bruno Sivilotti, Fulgencio Sanchez, Julio López De la Torre, José Urrestarazu, Juan Sánchez Camero et José Martín Colmenarejo).

En résumé, on obtient l'aperçu suivant :

Miguel Pacheco							
	Olimpia	**Libertas**	**Ondina-Libertas**	**Ginebra Altams**	**P.D.**	**Andrés Oliva**	**C.C. Palma**
Source							
Avec jeton	X				Trophée Juan Fina[63]		X
UrtR19	X						
CDP 184	X		X		X		X
Azevedo	à partir d'avril	Tour de Suisse	Tour de la Catalogne	Semaine Catalane		Vuelta a Mallorca	
CDP 155		X					
LiEng					Semaine Catalane		
LiEng	G. P. Eibar						
LiEng	Vuelta a Mallorca						
LiEng	Vuelta a España						
LiEng			Tour de la Catalogne				

[61] Paru dans l'ouvrage Historia de la Bicicleta Eibarresa Euskal Bizikleta de Juan Dorronsoro et Javier Bodegas, publié par DORLETA Libros para el Deporte, 2000, p. 102

[62] Cela contredit à la fois Manuel Azevedo et Mémoire du Cyclisme, qui affirment que cette équipe aurait cessé ses activités à la mi-avril.

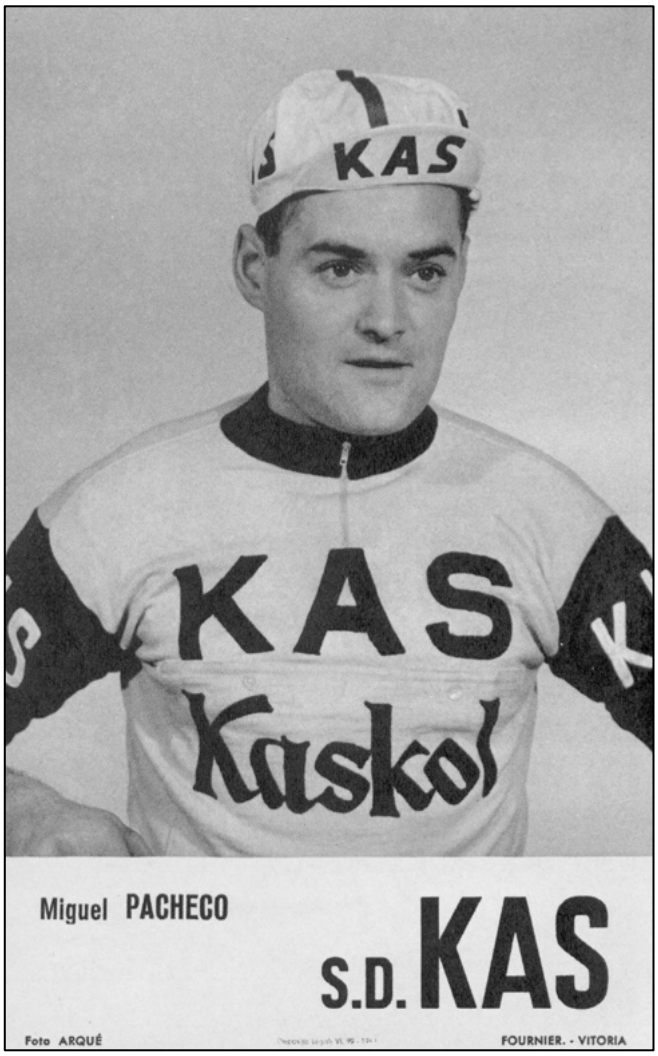
[63] Le Trofeo Juan Fina fait partie de la Setmana Catalana.

Notre conclusion est la suivante :

Au début de la saison 1966, Miguel Pacheco courait pour un sponsor privé, Ginebra Altams, ce qui lui a permis d'être engagé dans une ou plusieurs équipes (d'occasion).

À partir du début avril, il courait assurément pour Olimpia. Il a fait partie des équipes occasionnelles[64] Libertas (Tour de Suisse) et Ondina-Libertas (Volta a Catalunya). Il n'a jamais couru pour Andrés Oliver ni pour le C.C. Palma, une équipe qui a bien participé à la Vuelta a Mallorca, mais ensuite dans le Tour de Suisse, Libertas n'est probablement pas une équipe montée pour l'occasion[65],[66] ce sont plutôt les Espagnols qui sont des coureurs invités.

Et c'est ainsi qu'une autre petite énigme a été résolue.



Miguel Pacheco en 1963 à la KAS.

[64] Dans le Tour de Suisse, Libertas n'est probablement pas une équipe montée pour l'occasion ; ce sont plutôt les Espagnols qui sont des coureurs invités.
[65] En plus de la Vuelta a Mallorca, l'équipe a également pris le départ de la Vuelta a Levante.
[66] M. Oliver avait cessé de sponsoriser des professionnels, mais continua à soutenir les amateurs du C.C. Palma. Dans "Ciclistas de Mallorca" de Vidal, l'équipe C.C. Palma-Pisos Oliver est répertoriée parmi les jeunes et les aficionados jusqu'en 1981.

FAEMA (partie 8b)

par Patrick Feyaerts et Jan De Smet

Le(s) homme(s) de la saison

Choisir un homme de la saison n'est pas évident : aucun coureur ne s'est vraiment détaché et les grandes stars, Van Looy et Anquetil, ont quelque peu déçu. Van Looy a certes remporté la trilogie Gent-Wevelgem, le Ronde van Vlaanderen et Paris-Roubaix, mais son Tour de France a été un échec et il a perdu son titre mondial. Anquetil a remporté le Tour de France pour la troisième fois, mais il a échoué à Paris-Nice, à la Vuelta et au Dauphiné. Même en contre-la-montre, on a eu l'impression qu'il y avait du sable dans la machine : il a brillé dans les chronos du Tour, mais a failli à Paris-Nice, à la Vuelta, au Dauphiné, à Forlì, à Lugano et au Trofeo Baracchi[67]. Pour le Grand Prix des Nations, il s'était même désisté.

Plutôt que de parler d'un homme de la saison, il faudrait sans doute évoquer l'équipe de la saison. Mais là encore, il n'y a pas un seul vainqueur, il y en a deux.

D'abord FAEMA-flandria, qui remporte la Coupe du Monde Intermarques – compétition ne prenant en compte que les épreuves d'un jour – et s'illustre aussi par des victoires à Gent-Wevelgem, au Ronde van Vlaanderen, à Paris-Roubaix (toutes trois avec Van Looy), à Liège-Bastogne-Liège, à Paris-Nice, au Tour de Luxembourg, au championnat de Belgique (à chaque fois Jef Planckaert), au Tour de Belgique (Noël Foré), au Tour de Picardie (Willy Bocklant), au Rund um den Henninger Turm (Armand Desmet), à Dwars door België (Martin Vangeneugden), au Deutschland-Rundfahrt (Peter Post) et à Bayonne-Bilbao (Guillaume Van Tongerloo). On compte aussi des victoires dans le contre-la-montre par équipes du Grand Prix du Parisien et dans celui du Tour de France, le classement par équipes du Giro, ainsi qu'une deuxième place au Tour de France (Jef Planckaert).

Helyett-St Raphaël n'avait cependant rien à leur envier. Pour cette équipe, on relève des succès au Tour de France (Anquetil), au championnat de France et au championnat du monde (Jean Stablinski), à Bordeaux-Paris, à Paris-Tours, au Giro di Lombardia (tous deux

---

[67] Lors de la Vuelta, il fut battu d'une seconde par son coéquipier Rudi Altig dans le grand contre-la-montre de 82 km et ne disposait que d'une avance de 1'03" sur Pérez Francés ; dans le Trofeo Baracchi, il connut une telle défaillance que son partenaire Altig dut le pousser dans les derniers kilomètres et qu'il chuta juste après la ligne. Il déçut également dans le chrono du Dauphiné. Il était certes en phase de récupération et à la recherche de sa forme, mais terminer seulement cinquième sur 42 km, à 20" de Velly, encore passable, et se faire devancer par Mastrotto, Enthoven et Junkermann, lui était indigne. Jo Velly l'avait d'ailleurs déjà précédé dans Paris-Nice, dans le contre-la-montre de 27 km : le Normand n'y fut que dixième, à 1'43" de Velly, et derrière Raymond Poulidor, Rolf Wolfshohl, Jef Planckaert, Henry Anglade, Gilbert Bellone, Ercole Baldini, Antonio Bailetti et Raymond Impanis. Au GP Forlì, il fut battu par son éternel rival Baldini, mais cela était peut-être la défaite la moins surprenante – l'Italien y avait déjà imposé sa loi en 1958 et 1959 et le referait en 1963. Le Grand Prix de Lugano fut une autre histoire. Selon ses dires, Anquetil n'avait pas été invité au départ parce qu'on pensait qu'il n'apporterait pas de suspense : il avait déjà remporté l'épreuve six fois, dont les quatre éditions précédentes, et, comme au Grand Prix des Nations, restait invaincu. Pour toucher la prime de départ, il avait donc accepté de venir sans préparation. Il finit ainsi sixième, à 1'36" de Rolf Graf, et derrière Baldini, Bracke, Velly et Giacomo Fornoni. Il n'était pas étonnant (mais, comme on le verra par la suite, à tort) que l'on se demande ici et là s'il restait bien le maître incontesté du chrono.

avec Jo de Roo), à la Vuelta, au classement par points du Tour comme de la Vuelta (toujours Rudi Altig), au classement par équipes du Tour et au Trofeo Baracchi (Altig-Anquetil). À cela s'ajoutent une deuxième place au championnat du monde, une troisième à la Vuelta (Seamus Elliott), une cinquième place au Tour et un titre néerlandais (Albertus Geldermans).

FAEMA-flandria a sorti plus de résultats en quantité, mais la qualité, avec des victoires au Tour de France et au championnat du monde, a indéniablement joué en faveur d'Helyett-St Raphaël. Difficile de trancher.



Jef Planckaert "Homme de la saison pour FAEMA-flandria". (Source de la photo inconnue)



Jo de Roo 'Homme de la saison pour Helyett-St Raphaël'. (Photo Miroir Sprint)

De cette manière, on arrive à deux hommes de la saison, un pour chaque équipe. Cette fois, toutefois, ce ne sont pas les leaders qui sont sous les projecteurs, mais des hommes de la deuxième ligne. D'une part le lieutenant de Rik Van Looy, Jef Planckaert, dont la saison d'exception a été couronnée par une victoire à la Targa d'Oro (un critérium italien concurrent basé sur les classiques et les grands tours) et une deuxième place au Super Prestige Pernod ; d'autre part la nouvelle star néerlandaise Jo de Roo, récompensée par la victoire au Super Prestige Pernod.

On a aussi vu apparaître (ou se confirmer) quelques nouveaux noms. Jusqu'alors Rudi Altig s'était surtout fait un nom comme poursuiteur et pistard ; désormais il s'impose aussi sur la route, et comment. La Vuelta et le maillot vert du Tour, sans cette chute au championnat du monde, il aurait peut-être été l'homme de la saison. En Italie également une nouvelle figure : Franco Balmamion, qui a remporté le Giro dès sa deuxième saison chez les professionnels.

En Belgique, Henri De Wolf s'est révélé avec une victoire à la Flèche Wallonne et Jos Wouters, encore tout juste vingt ans, a confirmé en remportant une deuxième classique, Paris-Bruxelles. Il y avait aussi Ferdinand Bracke, déjà vainqueur du Grand Prix des Nations en tant qu'indépendant, même s'il faut reconnaître que l'épreuve, privée d'Anquetil, Altig, Baldini et Poulidor, était particulièrement faiblement dotée (parmi les "grands", seul un Graf décevant s'y alignait). En France, Raymond Poulidor s'est quant à lui confirmé, troisième lors de sa première participation au Tour de France.

De la vieille garde, plusieurs semblaient en perte de vitesse. Nino Defilippis était certes de nouveau champion d'Italie et troisième du Giro, mais son Tour de France a été une catastrophe. Il cherchait toujours une première grande victoire en dehors d'Italie et il apparaissait désormais clairement qu'il ne serait pas le nouveau campionissimo. On pouvait en dire autant d'Ercole Baldini : une 8e place au Tour est honorable, mais elle a aussi mis en lumière ses limites. Massignan fut deuxième du Giro, mais seulement 7e sur le sol français et moins dominant en montagne ; Graziano Battistini, malgré un passage en rose, a totalement disparu des avant-scènes.

Même Charly Gaul était visiblement sur le déclin. Les ailes de l'ancien "Ange des montagnes" semblaient bien rognées : seulement 9e du Tour et abandon au Giro (pour lui, les mauvaises conditions météo ne pouvaient servir d'excuse). Son grand rival en tant que grimpeur, Federico Bahamontes, fit après deux années de contre-performances un retour en force avec une victoire dans le classement de la montagne du Tour, déjà pour la 4e fois, et une victoire d'étape dans le contre-la-montre en côte vers Superbagnères, mais il ne termina que 14e du général, à plus d'une demi-heure. Pour encore prétendre à un bon classement final, il perdit trop de temps sur le plat et son effondrement le lendemain de Superbagnères fut également inquiétant. Pour tous ces coureurs, 1963 allait être une année importante : les plus jeunes devaient confirmer, les anciens prouver qu'ils n'avaient pas dit leur dernier mot. Et avec Tom Simpson, Jean-Claude Lebaube, Rolf Wolfshohl, Frans Melckenbeeck et Benoni Beheyt, d'autres commençaient déjà à se faire remarquer.

Le Belge FAEMA de la saison : Willy Schroeders

(09/12/1932 Sint-Agatha-Rode – 28/10/2017 Sint-Lambrechts-Woluwe)

Willy Schroeders était le fils d'un marchand de vélos et s'essaya lui-même au cyclisme à l'instigation des clients de son père. Comme la plupart des coureurs de sa génération, il débuta dans le circuit officieux des "non-affiliés" ou "sous-débutants", où il remporta 45 victoires entre 1946 et 1949. En 1950, il rejoignit les débutants officiels et s'imposa à 34 reprises. Sa transition chez les amateurs l'année suivante se fit tout aussi aisément, avec 21 bouquets de fleurs.

Sa progression fut ensuite freinée par son service militaire : en 1952 et 1953 il dut se contenter respectivement d'une et huit victoires. Après l'armée vint la grande percée. En 1954, il gagna 23 fois, dont le Grand Prix de Genève, l'Étoile Namuroise, le Ronde van Brabant, le championnat du Brabant et le Weekend Spadois (avec une victoire d'étape), ainsi que deux étapes (1re et 6e) de l'Österreich-Rundfahrt (13e au classement général, avec aussi une 2e place dans la 8e étape et une 3e dans la 5e). Il n'était donc pas surprenant qu'on l'emmène aux championnats du monde[68]. Sur le difficile parcours du Klingenring à Solingen, rendu encore plus dur par une pluie battante, c'est Emiel Van Cauter qui s'imposa. Willy lui-même prit la 21e place, au sein du grand peloton qui disputa le sprint pour la 6e place à 2'30". Il fut le troisième Belge : Louis Proost fut 14e, Rik Luyten 30e et Adhemar De Blaere 36e. René Van Meenen abandonna. Après les mondiaux, il fut encore sélectionné pour la Vuelta à Puerto Rico où, en plus de plusieurs places d'honneur, il remporta une étape et termina deuxième du classement général.

Willy Schroeders débuta également 1955 chez les amateurs. Cette saison-là, il s'imposa treize fois, notamment à Bruxelles-Liège, la classique ardennaise des indépendants, à laquelle certains amateurs participaient en préparation du championnat du monde, jugé très exigeant[69]. Outre ces treize victoires, il obtint plusieurs places d'honneur : 2e de la 4e étape du Circuit des IX Provinces, de l'Omloop der Vlaamse Gewesten et de la 2e étape de l'Étoile de la Meuse, et 3e de la 5e étape du Ronde van België. Il fut bien sûr à nouveau sélectionné pour les mondiaux et devait bénéficier, avec Jos Hoevenaers, d'un statut protégé. Là encore, il ne fit pas mieux que 21e, à 7'10" de l'Italien Sante Ranucci, devenant ainsi le deuxième Belge derrière Jos Hoevenaers (16e). On retrouvait aussi Julien Schepens à la 28e place et

[68] La sélection pour ce championnat du monde s'est faite de façon étrange, sans doute à cause de la difficulté du parcours. Treize amateurs furent envoyés à Solingen où, une semaine avant le championnat, ils durent disputer une épreuve de sélection sur le parcours même, aux côtés des candidats parmi les professionnels. Les amateurs concernés étaient René Van Meenen, Emiel Van Cauter, Gabriël Borra, Adhemar De Blaere, le champion national Julien Schepens, Michel Van Aerde, Louis Proost, Peet Oellibrandt, Jean Fourneau, Frans Dewitte, Rik Luyten, Gentiel Saelens et Willy Schroeders. Emiel Van Cauter remporta l'épreuve de sélection devant Luyten, Proost, Van Meenen, Dewitte, Oellibrandt et Schepens. À l'origine, Van Cauter, Van Meenen, Schepens, Proost, De Blaere et Luyten avaient été sélectionnés, mais au dernier moment le premier réserviste Willy Schroeders remplaça finalement Julien Schepens.

[69] En 1954, on avait également autorisé Emiel Van Cauter à courir parmi les indépendants et cela avait porté ses fruits : Van Cauter était devenu champion du monde. L'expérience fut donc renouvelée, mais avec un effet moindre.

Frans Dewitte 40e. Le champion national Gentiel Saelens, pour qui le parcours était trop difficile, et le vice-champion Maurice Meuleman, victime de malchance, abandonnèrent.

Il décida alors d'arrêter sa carrière chez les amateurs et, six jours seulement plus tard (le 2 septembre), passa directement professionnel. Il signa chez VAN HAUWAERT – Maes Pils sous la direction de Guillaume Driessens. Sa première victoire en professionnel tarda à venir ; il glana toutefois quelques places d'honneur (2e à Herent et 3e à Heist-op-den-Berg). La saison suivante, Willy resta chez Driessens, cette fois au sein de VAN HAUWAERT–FAEMA.

Guillaume Driessens était un fervent partisan d'un système avec un seul leader incontesté (même s'il n'avait pas encore tout à fait décidé qui ce serait), si bien que Schroeders se retrouva vite cantonné au rôle de domestique. Cela ne le gêna pas outre mesure : il savait qu'il avait de la vitesse, mais pas suffisamment pour rivaliser avec les meilleurs, et les derniers championnats du monde chez les amateurs l'avaient confronté à ses limites pour les tâches plus ardues. Sa première saison complète chez les professionnels fut donc surtout une suite de moments à passer une roue et de rapatriements de leaders en difficulté après des ennuis mécaniques. Il joua aussi, avec un succès mitigé, un rôle d'atout dans quelques courses par étapes.



Dès 1956 à la FAEMA.

À Paris-Nice, la préparation traditionnelle de Milan-Sanremo, il resta tout le temps dans l'ombre, avant d'abandonner lors de la dernière étape. Il ne fut donc pas retenu pour "La Primavera". Cela alla un peu mieux dans le Driedaagse van Antwerpen, la dernière mise au point avant Paris-Bruxelles, où il aida VAN HAUWAERT-FAEMA à la victoire dans le contre-la-montre par équipes. Dans le chrono individuel du dernier jour il se fit moins bien remarquer : il écopa de deux minutes de pénalité pour s'être mis à l'abri derrière une voiture. Dans les classiques, il en resta là avec des abandons à Gent-Wevelgem, au Ronde van Vlaanderen et à Paris-Bruxelles.

Après Paris-Bruxelles, il fut appelé en équipe nationale belge pour la Vuelta, en principe au service de cet autre Rik. L'aventure ne dura pas longtemps : dès la première étape, Schroeders perdit plus de douze minutes, ce qui était toutefois mieux que les trois abandons (Emiel Severeyns, Jos Verhelst et Arsène Bauwens). Le jour suivant fut un peu meilleur. Il disputa une course d'attaque mais perdit dix minutes dans les derniers kilomètres à cause d'un problème de chaîne dans l'ascension de l'Esteban (un quatrième Belge fut hors course : Yvan Corbusier[70], indisposé, arriva en retard). La troisième étape le vit même 15e,

[70] La plupart des sources (contemporaines) parlent d'André Noyelle ; Mémoire du Cyclisme n'est pas très clair à ce sujet : dans les classements des première et deuxième étapes ils mentionnent (correctement) Yvan Corbusier, mais dans la liste des participants ils indiquent de nouveau André Noyelle. La presse de l'époque parle toutefois toujours de Corbusier, Noyelle n'est jamais évoqué. Dans son édition du 28/04/1956, p. 13, le Gazet van Mechelen précise dans l'article "Angelo Conterno wint; Het rapport van de Belgen" que Yvan Corbusier, souffrant, a perdu environ trois quarts d'heure.

vainqueur du sprint du grand peloton, à 4'33'' du groupe de tête où figuraient tous les grands noms. Mais ce fut aussi le début de la fin : le lendemain, il abandonna avec Norbert Kerckhove. Seuls quatre Belges restèrent en lice : Van Steenbergen, Impanis, Couvreur et Sorgeloos. Cela n'empêcha pas le grand Rik, déjà vainqueur de la première étape, de remporter encore cinq étapes supplémentaires et le classement par points, assurant d'un coup de beaux gains financiers pour les trois courageux qui l'accompagnèrent jusqu'à la fin[71].

Malgré cette retraite rapide, ces quelques jours en Espagne semblaient avoir fait du bien à Schroeders. Une semaine plus tard eut lieu Liège-Bastogne-Liège et pour la première fois dans une classique, il franchit la ligne, 50e à 27'20'' du vainqueur Fred De Bruyne. Quatre jours plus tard, Willy participa aussi au Tour de Belgique. Il se manifesta à plusieurs reprises, mais, presque en solitaire, il ne put lutter contre les puissants blocs d'Elvé et de Libertas. Il n'y eut jamais de victoire d'étape à la clé, mais il termina la course, 29e, à environ dix minutes d'André Vlayen[72]. Brik Schotte fut le meilleur représentant de FAEMA, 13e à un peu plus de cinq minutes.



Willy Schroeders à Bruxelles-Bost 1957 en tête sur le Blereberg à O.L.V.-Tielt devant Jan Storms, Roger Baens et Jos Mertens, il finira 22ème, la victoire est pour son coéquipier Jef Schils devant un autre FAEMA Rik Luyten. (Photo Meurs Diest)

[71] Impanis termina troisième au classement général et quatrième au classement aux points ; Van Steenbergen se classa, lui, cinquième du classement final.

[72] FAEMA a dépêché une sorte d'équipe B. Van Looy, Schils, Derycke et Vannitsen devaient prendre part au Tour de Romandie, mais n'ont pas obtenu l'autorisation de la LVB en raison de la concurrence avec le Tour de Belgique. Ils sont donc restés inactifs.

Willy Schroeders s'était entre-temps adapté aux professionnels et une première victoire ne tarda pas. Elle arriva le 10 juin, lors de l'Omloop van Midden-België. Il ne s'en tint pas là : une semaine plus tard, il domina l'épreuve de deux jours Circuit de l'Ouest, remportant la première étape et la seconde moitié de la deuxième étape (40 km contre-la-montre), après avoir pris la 5e place dans la première moitié de cette deuxième étape. Au classement général, il l'emporta avec 4'59'' d'avance sur Jos Schils et 6'46'' sur Karel Clerckx.

Il fut également sélectionné pour l'équipe A belge parrainée par Rizla pour le Ronde van Nederland. Willy termina 4e le premier jour, se retrouva ensuite un peu en retrait pour revenir en force lors de la 4e étape, avec une deuxième place dans la première partie (derrière le coéquipier occasionnel Noël Foré) et une victoire avec la Belgique A contre la montre. Et ce fut tout : le lendemain, il attendit avec Rik Luyten Noël Foré, tombé. Ils arrivèrent à trois en dehors des délais, et seul Foré obtint la clémence du jury. Les protestations des Belges ne servirent à rien: Foré, tombé, avait des excuses, les deux autres l'avaient volontairement attendu et devaient être conscients des risques encourus. L'esprit d'équipe ne sembla apparemment pas y être apprécié[73]. Willy ne s'en formalisa pas et remporta déjà une semaine plus tard la Grand Prix du Brabant Wallon. Avec d'autres victoires dans les kermesses de Puurs et Zellik, il totalisa sept succès – pas mal du tout pour un néo-professionnel principalement dévoué au rôle d'équipier. Il ne restait plus qu'à confirmer et, surtout, à progresser en 1957.

Schroeders a de nouveau connu une saison correcte, sans pour autant franchir un palier dans les courses classiques. FAEMA est restée cette fois à la maison pour Paris-Nice et a préparé Milan-Sanremo en Italie. Schroeders a terminé 12e ex aequo à Sassari-Cagliari et 77e à Milano-Torino. Cette fois il avait bien été retenu pour "La Primavera", mais il n'a pas franchi la ligne d'arrivée. Malgré une 7e place à Gand-Wevelgem, il n'a pas été aligné au Ronde van Vlaanderen ni à Paris-Roubaix. Il a en revanche pris part à Paris-Bruxelles et au week-end ardennais, mais là encore sans aller au bout.

Les courses par étapes ont connu des hauts et des bas. Aux Quatre Jours de Dunkerque il a abandonné, et au Ronde van Nederland il n'a pas non plus terminé. Il a cependant pris la 5e place dans la deuxième moitié de la troisième étape après avoir déjà fait partie de l'équipe victorieuse dans le premier tronçon contre-la-montre. Il a donc fallu attendre la seconde moitié de la saison pour qu'il retrouve un peu de lustre. Cela a commencé avec le Driedaagse van Antwerpen – cette fois en août, en vue des championnats du monde à Waregem – où, sans se faire trop remarquer, il a pris la 8e place à 3'21" de son coéquipier Leon Vandaele. Deux jours plus tard, il était déjà aux Driezustersteden. Son coéquipier Gilbert Desmet a gagné ; lui a fini 10e.

Willy Schroeders a ensuite été envoyé à la Volta a Catalunya, où il a bien débuté avec une 6e place dans la première étape puis une victoire le lendemain. Cependant il a abandonné au cours de la 4e étape. Sa mission suivante était Paris-Tours qu'il a terminé 57e, la seule classique qu'il a menée à son terme cette année-là. Son rôle d'équipier a évidemment

[73] D'une certaine manière, le message était qu'ils auraient mieux fait de laisser Foré à son sort, en espérant qu'il aurait alors aussi obtenu la clémence.

beaucoup pesé. Au final il a terminé la saison avec huit victoires, une de plus qu'en 1956, mais à l'exception de la victoire d'étape en Catalogne toutes se situaient dans le registre régional. Il devenait clair qu'un statut de leader, voire de coureur protégé, lui était trop élevé : il allait falloir choisir entre rester domestique ou se consacrer aux critériums.



62 43 *Toujours avec FAEMA en 1958, mais une saison ratée.*

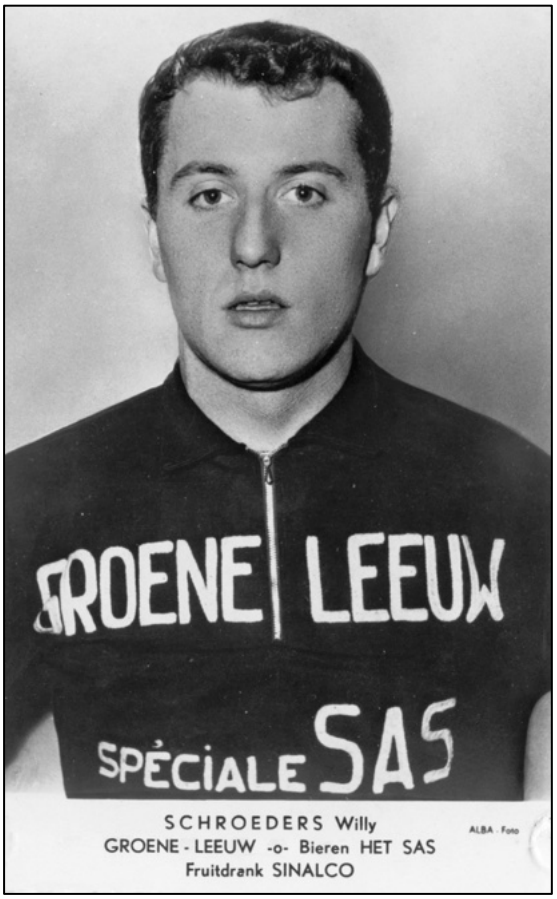
1958 a été une déception pour le Brabançon. Il a tout de même participé à la Vuelta a Levante, où il a pris la 7e place de la 4e étape et remporté, avec FAEMA, le contre-la-montre par équipes le troisième jour (25e du classement final). Il était désormais un pilier de base pour le début de saison classique, mais n'a réussi à se montrer nulle part. Seul Gand-Wevelgem l'a quelque peu mis en valeur présent dans le groupe de chasse derrière Noël Foré, il a pris la 9e place. Dans les véritables classiques, il n'a seulement terminé que Paris-Bruxelles (43e).

Les autres courses par étapes ont aussi été décevantes ; sa meilleure performance a été une deuxième place dans la troisième étape du Ronde van Nederland. Le lendemain il est toutefois arrivé hors délai. Il n'a pas non plus terminé les autres courses par étapes. À la Vuelta il a abandonné dès la 4e étape[74] : il accusait déjà plus d'une heure de retard sur le leader Couvreur et avait fini les étapes précédentes 83e, 93e et 60e. Au Tour de Belgique il en a été de même dès le deuxième jour, et dans le Grand Prix Marvan il n'a pas pris le départ de la troisième étape, après avoir été deuxième avec FAEMA dans le contre-la-montre par équipes vingt-trois heures plus tôt.

Il était également significatif que son compteur de victoires soit resté bloqué cette saison à deux succès régionaux. Dans le courant de 1958, dans le sillage de l'Exposition Universelle de Bruxelles, il avait, avec son épouse, repris un café à Louvain[75]. Ajouté à une saison décevante, cela entraîna finalement la non-reconduction de son contrat[76]. Une éventuelle prolongation demeura pourtant longtemps incertaine[77] : elle resta à l'étude jusqu'à la fin novembre et il assista même à la célébration des 100 victoires de la branche belge de

[74] L'équipe FAEMA, qui y participait en tant qu'équipe belge officielle, fut lors de cette étape presque réduite de moitié. Heureusement, Roger Verplaetse et Jan Van Gompel, arrivés hors des délais, furent repêchés, de sorte qu'il n'y eut finalement que les abandons de Roger Decock, Norbert Kerckhove et donc Schroeders.
[75] Le bien connu Boerke Nijs. Plus tard, son épouse exploitera également la boutique de chaussures "Versailles", située sur le Bondgenotenlaan à Louvain.
[76] Guillaume Driessens n'avait guère une haute opinion des domestiques- patrons de café, tant en ce qui concerne leur sérieux dans la préparation que leur motivation à travailler dur. Il avait sans doute vu son idée confirmée par les performances chiches du nouveau Louvaniste en 1958.
[77] Pourtant, entre-temps il avait déjà disputé Paris-Tours sous les couleurs d'Elvé-Marvan, si bien qu'il a dû comprendre très tôt qu'on ne comptait pas vraiment sur lui.

FAEMA[78], mais au bout du compte rien ne se concrétisa et Willy dut se contenter de trouver une place chez Groene Leeuw.



En 1959, une année non pas avec Van Looy, mais avec Groene Leeuw et De Kimpe.

Heureusement, 1959 marqua une reprise, avec cette fois cinq victoires, dont la première étape du Tour de Champagne (abandon à la troisième étape). Dans le Tour de Belgique, il prit la 19e place. La saison ne fut toutefois pas un succès total. Schroeders se retrouva dans un environnement nouveau et faisait tache d'huile au sein d'une équipe qui recrutait surtout en Flandre-Orientale et Flandre-Occidentale. Il obtint donc peu d'occasions dans les classiques printanières et ne prit part qu'au Ronde van Vlaanderen (abandon) et Paris-Bruxelles (56e).

En automne, il fut également sélectionné pour Paris-Tours, course qui allait provoquer un tournant dans sa carrière. Il ne termina que 93e, à une minute du vainqueur Rik Van Looy, mais ce n'était pas l'essentiel. Ce qui s'y est exactement passé reste un peu flou. Willy Schroeders a prétendu qu'à un moment donné il se trouvait avec Van Looy dans un groupe de tête d'une dizaine de coureurs. Van Looy, sans aucun coéquipier, lui aurait alors demandé son aide, proposition à laquelle Willy aurait répondu sans beaucoup d'hésitation[79].

Cela ne correspond toutefois pas tout à fait à la réalité, puisque Jos Hoevenaers figurait dans ce même groupe de tête. La Gazet van Antwerpen donne, elle, tout autre version. Outre un panégyrique peu neutre sur le travail accompli par Hoevenaers au bénéfice de Rik, elle affirme que Willy Schroeders, au service de Noël Foré, n'avait en rien contribué à maintenir le groupe de tête[80]. Het Belang van Limburg confirma également le travail des deux Groene Leeuwen, Willy Schroeders et Oswald Declercq, en faveur de Noël Foré, qui ne put pourtant pas rejoindre les échappés. Quoi qu'il en soit, il en tira un contrat avec FAEMA et fut même annoncé comme participant au Giro di Lombardia (Groene Leeuw renonça au déplacement).[81]

---

[78] Gazet van Mechelen, 28/11/1958, p. 10, "100 FAEMA-overwinningen werden te Brussel en Wemmel gevierd", par Jos Van Landeghem

[79] Van Looy : toujours et encore, Coups de Pédales – Hors-Série n° 1, février 1991, par Willy Anseeuw, p. 36.

[80] Gazet van Antwerpen, 12/10/1959, p. 12, "Paris-Tours kreeg een lange eentonige inzet maar een fantastische finale Koen Niesten, laatste man die door RIK VAN Looy uit de wielen wordt gereden", par Marcel Van Bergen.

[81] Autant que nous avons pu établir, il ne prit toutefois pas le départ. Il est possible qu'aucun accord n'ait été trouvé avec Groene Leeuw. Fred De Bruyne, qui, en l'absence de Peugeot, défendait les couleurs de son employeur pour 1960, Carpano, avait cependant demandé et obtenu l'autorisation de Peugeot pour ce faire.



Grâce à Rik Van Looy de retour à la FAEMA en 1960.

Willy Schroeders retrouva donc FAEMA en 1960 après une année d'absence et, surtout, roula à nouveau pour Van Looy. Ce seront aussi les meilleures années de sa carrière. Il fit d'emblée partie du noyau dur autour de Rik.[82] En janvier, il partit d'abord en vacances à l'Alpe d'Huez avec Raymond Impanis et Edgard Sorgeloos, avant de rejoindre, avec ces deux mêmes compagnons, Van Looy au lac de Garde, deux semaines avant le reste des Belges. Ce quatuor forma la base de l'équipe pour le Giro di Sardegna (complétée par Norbert Kerckhove) et pour Paris-Nice (en plus complétée par Frans Van Looveren, Raymond Coekaerts et René Van Meenen). Contrairement aux années précédentes, Willy prit maintenant part à toutes les classiques.

La saison commença donc au Giro di Sardegna. Schroeders fut 12e lors de la 3e étape et 4e lors de la 5e, ce qui lui valut la 29e place au classement général, trois places derrière son leader Van Looy. Il participa aussi à Paris-Nice, où il connut son premier moment de gloire. Après une deuxième place dans la première étape, il remporta le contre-la-montre par équipes de 82 km le lendemain avec ses coéquipiers et porta ainsi le maillot blanc de leader pendant deux étapes. Il termina encore 7e de la 7e étape, avant d'abandonner le dernier jour. Son coéquipier Raymond Impanis remporta l'épreuve.

Dans les classiques qui suivirent, Willy resta principalement un domestique. Seul le Ronde van Vlaanderen le vit jouer un rôle majeur. Il disputa une course très offensive, partant d'abord à l'attaque avec Hilaire Couvreur, puis avec Henri De Wolf, Pierre Ruby et Stefano Gaggero. Il figura ainsi dans le groupe de tête de seize coureurs quand douze poursuivants – Arthur Decabooter, Jean Graczyk, Rik Van Looy, Gilbert Desmet, Frans De Mulder, Raymond Impanis, Frans Schoubben, Fons Hermans, Jef Planckaert, Fred De Bruyne, Jacques Anquetil et Seamus Elliott – rejoignirent les quatre leaders. Le sprint fut toutefois marqué par des incidents. Lorsque Schroeders voulut se porter vers l'avant pour lancer le sprint pour Rik, on tira son maillot[83]. Il perdit alors des positions et ne prit que la 16e place,

[82] Cela semble indiquer qu'il a bien dû se passer quelque chose à Paris-Tours. Les journalistes ne voient pas toutes les phases de la course et ne racontent pas toujours tout quand il se passe quelque chose d'anormal, surtout s'il s'agit d'un coureur qu'ils connaissent.

[83] Willy Schroeders devait déposer une plainte écrite après la course. Il ne put cependant pas identifier le coupable, bien que Schoubben, Graczyk (évidemment pas impartiaux) et De Bruyne (oralement) aient désigné Decabooter. Faute de preuves, la plainte fut rejetée. Cela importait cependant peu à Van Looy et à FAEMA : deuxième ou troisième, quelle importance, hein ?

à 15" du vainqueur Decabooter, qui avait pu résister à Van Looy. Graczyk passa aussi devant Van Looy, qui n'insista plus une fois ses chances de victoire évanouies, peut-être à tort.

Dans les autres classiques, le Louvaniste d'adoption n'eut pas de rôle significatif et ne termina pas non plus toutes les courses. Il ne fut pas retenu pour le Giro d'Italia, où FAEMA aligna une équipe mixte belgo-espagnole. Outre les quatre Espagnols Gabriel Mas, Salvador Botella, Antonio Bertrán et Jesús Galdeano, il n'y avait de place que pour six Belges et, en soutien de Rik Van Looy, on opta pour Impanis, Sorgeloos, Van Looveren, Van Meenen et Kerckhove. Schroeders participa à la même époque au Tour de Belgique dans une équipe mixte soutenue par Helyett. En réalité il courut donc un peu en tant qu'individuel et, par conséquent, sans grande chance : il termina seulement 42e.

Willy sortit néanmoins bien affûté du Tour de Belgique et le montra peu après lors du Driedaagse van Antwerpen, cette fois disputée en juin, juste avant le Tour de France. Grâce à une deuxième place avec FAEMA dans le contre-la-montre par équipes le deuxième jour et une nouvelle deuxième place dans l'étape finale, il se classa 9e à 9'24" d'Eddy Pauwels. Il fut ainsi le deuxième coureur de FAEMA, son leader Rik Van Looy étant le meilleur de l'équipe en 5e position.

Le point d'orgue de sa saison devait suivre en août. Les Driezustersteden se déroulaient une semaine avant les Championnats du monde et pouvaient être considérées comme la dernière course de préparation. C'est pourquoi Van Looy aborda cette épreuve surtout comme un entraînement et autorisa ses coéquipiers à courir pour leur propre compte. Willy Schroeders mena une course très offensive et se porta régulièrement à l'attaque ou à la contre-attaque. D'abord, il contribua à neutraliser une échappée, dont faisait partie notamment Jacques Anquetil, qui avait pris jusqu'à douze minutes d'avance, puis il fut le seul à pouvoir répondre à une offensive de Jef Planckaert. Après que Planckaert eut essayé à plusieurs reprises de le surprendre par une accélération, Willy décida de se placer dans sa roue et d'y rester. Les deux restèrent en tête, Planckaert assuma le travail pendant 20 km et Schroeders le battit sans effort au sprint. À l'arrivée, il fut hué et sifflé, mais lui et le directeur sportif Guillaume Driessens se défendirent en rappelant qu'ils n'avaient fait que ce que les autres faisaient depuis toute une saison avec Van Looy.

La façon dont la victoire était survenue était secondaire a posteriori : Schroeders venait d'obtenir sa première victoire importante. Il termina la saison avec trois succès au total, ajoutant des victoires à Ninove et Waver.

Pour 1961, les attentes étaient très élevées. Van Looy avait en effet été sacré champion du monde à Solingen et voulait honorer son maillot. Willy Schroeders faisait bien sûr encore partie du noyau printanier habituel, jouant à nouveau un rôle d'ombre pour son leader. Pourtant, il connut lui aussi quelques moments forts.

Sa saison débuta au Giro di Sardegna, qu'il termina 58e, à 16'57" de Miel Daems. Ensuite il rentra en Belgique pour le week-end d'ouverture. Trop tard pour l'Omloop Het Volk, disputée la veille, mais juste à temps pour le Ronde van Limburg, qu'il préféra à Kuurne-Bruxelles-Kuurne. FAEMA tenta d'emblée de prendre le contrôle de la course. Ainsi Raymond Impanis, Piet van Est et Willy Derboven prirent part à une échappée matinale avec

entre autres René Lotz[84], Jef Lahaye, Roger Vandersmissen, Francesco Miele et Jos Vloebergs, qui semblaient longtemps en mesure de réussir. Willy Schroeders tenta d'abord, sans succès, de les rejoindre en solo, puis y parvint finalement avec Raymond Vrancken et Martin Vangeneugden. Les deux groupes se rejoignirent donc, tandis que Lotz, Lahaye, Vandersmissen et Derboven furent distancés. Ainsi se forma un nouveau groupe de tête composé de trois FAEMA (Schroeders, Impanis et Van Est), de deux MANN (Vrancken et Vloebergs) et des isolés Vangeneugden et Miele. Vangeneugden fit forte impression et l'emporta au sprint devant Schroeders, Impanis et Van Est. Encore une occasion manquée, les rouges et blancs auraient dû être en mesure de tirer le meilleur parti de leur supériorité numérique, même si



Également en 1961 à la FAEMA pour l'une de ses meilleures saisons.

Schroeders a pu invoquer une selle cassée comme excuse.



62 122 *Félicitations du nouveau champion du Brabant pour Cerami, vainqueur de la Flèche Brabançonne. (Photo Publi Press)*

Ensuite vint Paris-Nice. Après une course au service de Rik Van Looy, qui remporta les deux dernières étapes, il abandonna lors de la dernière étape. Après des abandons à Milan-Sanremo et au Ronde van Vlaanderen, il prit le départ de la première édition de la Flèche Brabançonne quelques jours avant Paris-Roubaix. Schroeders attaqua après 106 km avec Frans Aerenhouts, Robert Vanthournout et Stan Goossens, mais ne parvint pas à obtenir de liberté. Le quatuor fut rejoint par Rik Van Looy, Pino Cerami, Willy Vanden Berghen, Michel Van Aerde, Jos Schils et Dieter Puschel. La décision était du coup tombée. Le groupe de tête se réduisit encore quand Vanthournout décrochait, tandis que

[84] Les journaux Het Belang van Limburg et Gazet van Antwerpen évoquent respectivement "Lots" et "Lodts". Comme ces deux noms n'apparaissent nulle part ailleurs, nous pensons qu'il s'agit probablement de René Lotz, qui courait cette année-là pour Helyett-Fynsec. La liste des engagés publiée la veille ne comporte aucune trace de Lotz, Lots ou Lodts (pas plus que de Willy Schroeders), elle ne permet donc pas d'en savoir davantage.

Schils (cassure du dispositif de changement de vitesses), Van Looy, Vanden Berghen et Goossens (tous trois des crevaisons) durent lâcher prise à cause de la malchance. Dans les derniers kilomètres, Cerami se montra le plus fort et s'imposa avec aisance. Van Aerde battit Schroeders au sprint pour la deuxième place. Willy devint ainsi champion de Brabant, sept ans après son titre chez les amateurs.

À Paris-Roubaix, Schroeders finit 55e ; plus important encore, Van Looy réussit enfin à gagner "la reine des classiques". Après la première série de classiques, il fut temps d'aborder plusieurs courses par étapes. Willy fut envoyé en Allemagne avec Impanis, Proost, Desmet, Sorgeloos et Van Tongerloo pour le Deutschland-Rundfahrt. Il y disputa une course très régulière, obtenant successivement une 4e place dans la deuxième étape, une 9e place dans la seconde moitié de la troisième, une 6e dans la 4e, une 7e dans la 5e et une 3e place dans la 6e[85]. Ses coéquipiers Proost et Impanis remportèrent chacun une étape et au classement général Impanis se classa 4e (à 3'10"), Desmet 7e (à 11'38"), Schroeders 8e (à 12'07"), Proost 9e (à 12'30"), Sorgeloos 12e4 (à 13'41") et Van Tongerloo 13e (à 13'41"). La victoire finale revint à Friedhelm Fischerkeller, ici engagé pour Afri Cola, mais qui hors d'Allemagne faisait aussi partie de FAEMA cette saison.

Vint ensuite le Tour de Belgique, entièrement dominé par FAEMA. Willy Schroeders en profita également. Il n'y eut certes pas de victoire d'étape individuelle pour lui, mais grâce au succès de FAEMA dans le contre-la-montre par équipes – après avoir lui-même été dans la bonne échappée le premier jour et terminé 5e – il termina cette épreuve à la troisième place, à 3'22" de Rik Van Looy. Par la suite, le printemps classique se termina avec le Weekend Ardennais. Van Looy remporta Liège-Bastogne-Liège et le classement général ; Schroeders prit la 14e place dans "La Doyenne" et termina La Flèche Wallonne en 53e position.

Il n'y eut toutefois pas de temps pour se reposer : moins d'une semaine plus tard le Giro d'Italia débutait déjà. Schroeders s'y montra en grande forme et remporta d'emblée la troisième étape. Elle reliait Sanremo à Gênes. Sous l'impulsion de Bailetti se forma une échappée de dix coureurs comprenant Fischerkeller et Schroeders. L'avance monta, et l'Allemand FAEMA fut même un temps virtuel leader. Le peloton ne se laissa cependant pas distancer et contrôla l'écart. Il se mit alors entièrement au service de Willy, qui conclut au sprint devant Bailetti.

Deux jours plus tard, il réapparut aux avant-postes. Schroeders attaqua à nouveau et, dans l'échappée, fut rejoint cette fois par Impanis et Proost. L'arrivée se faisait sur une piste en dur. Willy passa en tête, mais se fit doubler par Stablinski dans l'avant-dernier virage. Il revint toutefois en force, avec Proost dans sa roue, et la victoire revint cette fois à l'ancien champion du monde amateurs ; lui-même prit la deuxième place.

Et ce ne fut pas tout. Lors de la 8e étape, il figura de nouveau dans la bonne échappée, aux côtés de Piet van Est et Guillaume Van Tongerloo. Ils mirent le peloton à huit minutes et la tunique rose revint à John. Au sprint, Willy partit de trop loin dans la roue de Galdeano qui

[85] C'était la course où Alessandro Fantini a fait une chute mortelle.

a calé. Stablinski et Bono le dépassèrent, mais Piet van Est offrit un nouveau succès aux rouge-et-blanc. Willy se classa cette fois 4e.

Willy continua à rouler offensif et à enchaîner les places d'honneur : une 9e place dans la 10e étape, une 7e dans la 13e, et encore une 4e place dans la 16e. La décision devait ensuite se jouer dans les Dolomites. Le premier jour, malgré le Falzarego (2 105 m) et le Pordoi (2 239 m), il ne se passa pas grand-chose et, en finale, un groupe de tête de six prit forme, avec Schroeders et Van Tongerloo. John lança parfaitement le sprint ; Willy semblait parti pour une victoire nette mais se releva trop tôt et Brugnami revint dangereusement. Schroeders décrocha pourtant sa deuxième victoire d'étape et devenait 9e au classement général, deux places derrière le chef de file Van Looy. Van Tongerloo se retrouvait même troisième.

L'étape-reine, de Trente à Bormio, fut cependant trop dure pour les FAEMA : Willy ne termina que 36e, à 22'58'' de Charly Gaul. Il rétrograda au classement général à la 13e place, à 26'04'' d'Arnaldo Pambianco – pas mal pour un équipier et non-spécialiste grimpeur. Van Tongerloo recula lui aussi et conclut le Giro à la 8e place. Van Looy avait tenté un offensif tout ou rien, mais resta 7e.

Le rendez-vous majeur suivant aurait normalement dû être le Tour de France, mais, comme son leader, Schroeders n'en avait pas envie. On attendit donc le championnat de Belgique, où il joua de nouveau, certes de façon controversée, un rôle principal. Une échappée de dix-huit sans les grands noms comme les deux Rik ou Vannitsen, a pu se disputer la victoire au sprint. Michel Van Aerde l'emporta nettement devant Arnould Flécy, mais après l'arrivée le jeu commença. Flécy accusa Schroeders d'avoir littéralement lancé (ou catapulté) Van Aerde vers la victoire avec un relais "à l'américaine", mais sa plainte fut d'abord étouffée puis rejetée, faute de preuves claires. Pourtant, un doute plana sur la régularité du succès de Michel Van Aerde. Le fait que Schroeders n'ait pris que la 16e place dans ce sprint était, somme toute, révélateur. Quoi qu'il en soit, Van Aerde était champion national et cela donna à Van Looy un coéquipier supplémentaire et motivé pour le championnat du monde. On évoqua un temps de sélectionner Flécy "en compensation" (ou pour le calmer ?) pour ce championnat du monde, mais cette



Vigilant lors des championnats du monde à Berne, Tom Simpson est en tête, on reconnaît aussi de gauche à droite Piet Rentmeester, Michel Stolker (ou Jo de Roo), Ferdinand Reisinger, Ercole Baldini, Jean Stablinski et Guido Carlesi. (Photo : Lien Internet 17)

piste fut rapidement abandonnée ; on peut supposer que si la Fédération l'avait proposée, Rik Van Looy y aurait opposé son veto[86].



Schroeders contre Stablinski, qui le presse en vain de coopérer, même l'escrime avec des chances de victoire ne sert à rien. (Photo : Lien Internet 18)

Willy Schroeders était bien sûr présent au championnat du monde et allait y livrer la course de sa vie. Il contrôla la course du début à la fin et neutralisa toutes les attaques. Malgré tout, il s'approcha de la victoire. Après avoir contrecarré une échappée de Defilippis, était en tête à quelques kilomètres de l'arrivée avec Jean Stablinski. Le Français lui fit miroiter que s'il collaborait, Schroeders serait sans doute le plus rapide à l'arrivée[87]. Willy était cependant un homme de parole et, de plus, dévoué corps et âme au Keizer. Il resta donc dans la roue ; le reste du peloton revint et Van Looy termina au sprint.

Quand le groupe de tête lança le sprint, Willy considéra sa mission accomplie. Il n'accepta même pas la proposition de Rik de se mettre dans sa roue pour, peut-être, décrocher une place d'honneur et, peut-être, comme Cerami l'année précédente, une place sur le podium. Schroeders n'insista pas davantage et termina seulement 24e, à 52 secondes. Cela ne le dérangea pas : l'essentiel était atteint, Rik Van Looy était pour la deuxième année consécutive champion du monde !

Le champion du monde était un homme reconnaissant et, comme il n'avait pas pris part à Paris-Tours, le fidèle Schroeders devait y être mis en avant comme leader. Le Louvaniste n'avait cependant pas l'état d'esprit d'un chef de file et ne sut pas répondre à l'offensive précoce des hommes de Solo-Van Steenbergen. L'échappée prit de l'avance, Jos Wouters l'emporta et Schroeders termina 19e dans le grand peloton, à 19 secondes.

Willy Schroeders faisait désormais aussi partie, peut-être pas du cercle des vedettes, mais de celui des aimants à public. Un peu malgré lui : il ne se sentait absolument pas à l'aise sur les vélodromes, il obtint un contrat pour les Six Jours de Bruxelles, associé à Raymond Impanis. Raymond fit tout son possible pour atteindre la finale, malgré un manque flagrant de soutien de la part de son coéquipier. Willy ne se sentait pas du tout à l'aise dans le tumulte et cherchait le plus souvent un endroit sûr, en hauteur, le long des balustrades[88], au grand

[86] Selon Flécy (100 jaar Cureghem Sportif Dwangarbeiders van de weg, par Erik Vandeweyer et Jean-Pierre Van Heymbeeck), il y aurait effectivement eu un veto de la part de Rik.

[87] Comme si le rusé "nordiste" avait l'intention d'offrir à Schroeders le titre mondial.

[88] Il fut ainsi surnommé "le peintre" parce qu'il roulait tout près contre les panneaux publicitaires.

agacement de son partenaire. Malgré tous les efforts d'Impanis, ils ne purent jamais prétendre disputer la finale derrière le derny, à la grande satisfaction du Louvaniste.

L'hiver apporta d'importants changements. Le Tour de France se disputerait enfin par équipes de marques et, en prévision de cela, FAEMA fusionna avec flandria, qui deviendrait le constructeur de l'équipe. Schroeders resta bien sûr dans la nouvelle formation FAEMA-flandria et ferait en 1962 partie de l'entourage immédiat de Rik Van Looy. Comme son capitaine, il entama la saison à un rythme infernal, aujourd'hui impensable. Il disputa ainsi successivement la Giro di Sardegna, Paris-Nice, toutes les classiques du printemps, le Tour de Romandie, le Giro d'Italia, le Tour de Luxembourg et le Tour de France. Seules le Deutschland-Rundfahrt et le Tour de Belgique lui offrirent un bref répit.



En 1962 à FAEMA-flandria, pour une saison extrêmement difficile, mais aussi très réussie.

Le stage habituel au lac de Garde porta ses fruits en début de saison. Au Giro di Sardegna, Willy Schroeders prit la 7e place de la deuxième étape, la 3e de la quatrième et la 2e de la première partie de la cinquième. Au classement général, il termina 14e, à 24'48" du leader Rik Van Looy, qui avait en outre remporté deux étapes. Le rendez-vous suivant fut Paris-Nice : le week-end d'ouverture belge coïncidait cette fois avec cette course par étapes.

FAEMA-flandria s'élança avec sa formation la plus forte (Van Looy, Planckaert, Foré, Desmet, Sorgeloos, Schroeders, Van Tongerloo et Impanis) et domina la course. Jef Planckaert remporta le classement général, avec Desmet 4e et Van Looy 6e, et l'équipe signa sept victoires d'étape (Foré trois, Van Looy deux, Sorgeloos une, plus le grand contre-la-montre par équipes). Il est remarquable qu'après un début moins brillant, marqué notamment par une défaite au sprint de Rik Van Looy face à Guido Carlesi, les cinq dernières étapes entières et demi-étapes furent toutes gagnées par FAEMA-flandria. Ils remportèrent aussi le classement par équipes et Armand Desmet ne dut céder dans le prix de la montagne qu'à Raymond Poulidor. Schroeders, lui, prit la 6e place de la 4e étape et la 10e de la 6e, puis ne prit pas le départ de la dernière demi-étape de Fréjus à Nice.

Comme toujours suivit Milan-San Remo. Les équipes françaises restèrent absentes, les organisateurs ayant refusé de rembourser leurs frais de déplacement, et Van Looy craignit que tous les Italiens ne forment une coalition contre lui. Espérant que tout finirait par se recomposer, il ne se préoccupa pas des différentes tentatives d'échappée. Ainsi, dès 80 km, se forma un peloton de tête de 43 coureurs, dans lequel figuraient aussi trois FAEMA-flandria : Schroeders, Baens et Vandecaveye.

Ce groupe ne cessait de prendre de plus en plus d'avance et Schroeders décida de tenter sa chance. Au pied du Turchino (sommet après 143 km) il passa à l'offensive avec Antonio Bailetti et Carlo Brugnami. À Cogoletto (après 167 km) ils furent repris, mais 10 km plus loin le trio repartit. Cette fois ils purent creuser jusqu'à 1'25", mais lorsque l'avance retomba à une demi-minute à 65 km de l'arrivée, Antonio abandonna ses compagnons. Schroeders et Brugnami furent repris par le peloton, tandis que le groupe des favoris se rapprochait des échappés du matin.

Emiel Daems contre-attaqua le leader sur le Capo Berta (après 255 km), le rattrapa puis le lâcha sur le Poggio. Bailetti fut lui aussi dépassé par ce qui restait de la première échappée : Yvo Molenaers, Louis Proost, Willy Schroeders, Diego Ronchini et Carlo Brugnami, avant d'être absorbé par l'avant-garde du peloton. Daems l'emporte ; ses poursuivants parviennent à tenir juste à distance du peloton : Molenaers prend la deuxième place à 1'15", Louis Proost remporte quatre secondes plus tard le sprint du petit groupe pour la troisième place, devant Willy Schroeders. Van Looy est dans le peloton qui arrive 16'' plus tard et dispute le sprint pour la 7e place. Guido Carlesi gagne ce sprint, Van Looy termine 14e.

Milan-San Remo fut donc un échec pour l'équipe FAEMA-flandria, mais Van Looy prendra sa revanche dans le triptyque Gent-Wevelgem, Ronde van Vlaanderen et Paris-Roubaix. Schroeders courut, comme d'habitude, au service du Champion du monde, mais ne termina que Gent-Wevelgem (68e). Durant le week-end ardennais il resta cantonné au rôle d'équipier. Willy aida à la Flèche Wallonne Foré et Zilverberg à neutraliser Jos Wouters, pour empêcher ce dernier de doubler Foré dans le Challenge Laurens.



62 49 *Willy Schroeders remporte la 6ème étape du Giro, on reconnaît également Armando Pellegrini, deuxième. (Photo : Lien Internet 19)*

Puis commença la saison des tours. Willy Schroeders partit ensuite avec Impanis, Vangeneugden, Derboven et un coéquipier suisse occasionnel, Dario Da Rugna, pour le Tour de Romandie, dernière préparation avant le Giro. Il y fut 4e de la deuxième étape et 7e dans le premier tronçon de la troisième, ce qui lui valut la 5e place du général, à 7'01'' de Guido De Rosso. Impanis termina 6e et Vangeneugden remporta la dernière étape. Seul Willy Derboven, hors délai sur le premier tronçon de la troisième étape, déçut, tandis que Da Rugna, après une course discrète, se classa 32e au général.

Schroeders, Impanis et Vangeneugden étaient donc manifestement prêts pour le Giro, mais comme expliqué dans un chapitre précédent, Raymond dut finalement renoncer. L'équipe fut complétée par Van Looy, Planckaert, Desmet, Sorgeloos, Van Tongerloo, Ongenae, Zilverberg et Van Est.

Bien préparé par le Tour de Romandie, Willy attaqua fort le Giro en terminant 7e de la première étape. Les jours suivants, il fallait déjà grimper un peu et ce n'était pas vraiment son truc. Il n'insista donc pas, se laissa distancer sur chaque côte et perdit, en souriant, près d'une heure en quatre étapes. Willy attendit le bon moment et frappa dans la 6e étape. Il s'échappa tôt, avec l'aide – et surtout l'accord – de Rik Van Looy, et fut ensuite rejoint successivement par Giuseppe Sartore et Armando Pellegrini. Dans le sprint pour la victoire, il ne laissa aucune chance à ses compagnons d'échappée.

À partir de là, Schroeders fut surtout cantonné à un rôle de domestique, d'autant que son coéquipier Armand Desmet avait enfilé le maillot rose et devenait un sérieux candidat à la victoire finale, tandis que son leader Van Looy allait chercher des victoires d'étape. Pourtant, Willy, en tant que chien de garde du leader, parvint deux fois à se glisser dans l'échappée décisive. Dans la 10e étape il prit ainsi la 5e place, la victoire revenant à Giuseppe Tonucci. Schroeders y comptait pourtant lui-même, mais il fut surpris car la ligne d'arrivée se trouvait à peine 100 m après un virage serré.

Deux jours plus tard, il manqua de nouveau la victoire de peu, cette fois après un sprint irrégulier. Willy avait lancé le sprint en tête et s'écarta légèrement de sa trajectoire lorsqu'il sentit Bruno Mealli surgir à ses côtés. L'Italien le saisit ensuite par le maillot et passa la ligne en premier. Schroeders porta bien sûr plainte, mais celle-ci ne fut pas retenue. Le jury prit plusieurs décisions étranges : le classement fut maintenu, Schroeders fut condamné à une amende de 10 000 lires pour avoir dévié de sa ligne, et Mealli à une amende de 20 000 lires pour avoir lâché le guidon des deux mains pendant le sprint. Ce que Mealli faisait de ses mains semblait pour le jury secondaire.

Trois jours plus tard, tout était fini. Juste après le jour de repos eut lieu l'étape reine, en principe de Belluno à Moena, avec six ascensions. En raison des conditions météorologiques épouvantables – neige et températures glaciales – l'étape fut arrêtée sur la quatrième ascension, le Passo Rolle, après 160 des 198 km prévus. À l'exception du maillot rose Armand Desmet et du Néerlandais Huub Zilverberg, toute l'équipe FAEMA-flandria, non équipée pour de telles conditions, avait déjà abandonné. Malgré son abandon, Schroeders figura quand même 5e du classement des sprints remporté par Angelino Soler[89] (Van Looy, Zilverberg et Desmet terminèrent respectivement troisième, quatrième et sixième).

Avant le départ du Tour de France, Driessens avait encore programmé le Tour de Luxembourg. Van Looy était également inscrit, mais les organisateurs firent traîner les négociations avec le Champion du Monde et celui-ci choisit finalement un autre programme

[89] Mémoire du Cyclisme parle du classement de la montagne, Velo63 du classement par points. Compte tenu des points (respectivement 18, 11, 10, 9, 8, 7 et 6 pour les dix premiers), nous pensons plutôt à des sprints volants.

mieux payé. Schroeders y participa toutefois ; Jef Planckaert était le leader et ils étaient épaulés par Roger Baens, Gabriël Borra, Theo Nijs et John Van Tongerloo.

L'absence de "l'Empereur" n'empêcha pas FAEMA-flandria de dominer. Les premières étapes furent encore pour les sprinteurs rapides Melckenbeeck et Vannitsen (Schroeders prit une 4e et une 3e place), mais dans la troisième étape Planckaert frappa : victoire d'étape et maillot de leader, avec une nouvelle troisième place pour Schroeders, qui monta à la deuxième place du classement. La dernière étape fut encore pour Nijs, mais n'altéra pas le classement final.

Et enfin ce fut le Tour de France. L'équipe du Giro obtint la confiance de Driessens et de Van Looy ; seul Martin Vangeneugden, insuffisamment remis d'une lourde chute, fut remplacé par Roger Baens. La mission était simple : offrir enfin à la Belgique la victoire finale du Tour avec Van Looy, objectif manqué quinze fois de suite. Pourtant Schroeders nourrissait aussi des ambitions personnelles : une victoire d'étape (comme à chaque Giro), ou peut-être porter un jour le maillot jaune.

Le départ du Tour fut placé sous le signe de Rik Van Looy, qui tenta de distancer les grimpeurs. Cela ne réussit toutefois que partiellement. Après cinq étapes, Gaul avait perdu environ cinq minutes, et Bahamontes, Poulidor et Wolfshohl près de dix minutes ; Van Looy n'avait toujours pas remporté d'étape et n'avait même pas décroché de bonification, et Anquetil le talonnait à peine à 31 secondes. Junkermann, Massignan, Carlesi, Nencini et Baldini n'étaient pas loin non plus. Schroeders lui-même occupait la 30e place à 9'49" du leader Altig. S'il pensait encore au jaune, il était temps d'agir.

Lors de la 6e étape, il prit part à une échappée de seize coureurs, aux côtés notamment de Zilverberg, Baens et Sorgeloos, qui arrivèrent avec cinq minutes d'avance. Dans le sprint, Willy – qui avait trop dépensé ses forces et avait repris tout le monde dans le final – manqua toutefois de jus et ne prit que la 8e place. Le lendemain encore, il figura à l'avant : il termina 14e (la victoire revenant à son coéquipier Zilverberg) et continua de grignoter son retard au classement…

La 8e étape fut scindée en deux. Lors de la partie matinale de 155 km se forma, en deux vagues, un groupe d'une trentaine d'hommes, sans véritables candidats à la victoire finale, au mieux des outsiders comme Anglade, Poulidor, Gilbert et Armand Desmet. Le peloton resta léthargique et les échappés prirent six minutes d'avance. Schroeders en faisait encore partie, mais dans le sprint il manqua une nouvelle fois de puissance et ne termina que 14e. Au classement général, il se trouvait cependant soudain 6e, à exactement quatre minutes d'André Darrigade. L'après-midi il y eut encore un contre-la-montre, moins dans ses cordes, surtout après les efforts de la matinée. Willy termina 53e, à 4'20" de Jacques Anquetil, et redescendit au classement à la 11e place, à 4'06" de Darrigade, qui avait réussi à conserver son maillot jaune.

Pas de quoi s'affoler cependant : le lendemain Schroeders se retrouva à nouveau dans la bonne échappée, et le vaillant Zilverberg figura encore une fois parmi les protagonistes. Les attaques avaient plu toute la journée, mais cette fois le peloton laissa faire. Zilverberg et Schroeders comprirent vite que le maillot jaune était en jeu et sacrifièrent leurs chances

hypothétiques de victoire d'étape pour cela. Ils fournirent tout le travail et firent en sorte que le petit groupe arrive avec plus de quatre minutes d'avance. Bailetti l'emporta, Schroeders prit la 5e place et était le nouveau maillot jaune, avec 45" d'avance sur son prédécesseur Darrigade.



Le maillot jaune fait le plein de boissons... (Photo Miroir Sprint)

Willy porta le jaune pendant trois jours, sans pour autant renoncer à son rôle d'équipier du leader Rik Van Looy. À la consternation du directeur du Tour, Jacques Goddet, il y eut même un instant où le leader au classement approvisionna le Champion du monde en boissons. Schroeders ne prit guère de plaisir à son dernier maillot jaune. Il le reçut à Pau, à l'issue de l'étape au cours de laquelle Rik Van Looy fut renversé par une moto, chuta et dut être évacué à l'hôpital.



62 114 *... et fournit le champion du monde, avec le directeur sportif Driessens la hiérarchie est sacrée et fixe. (Photo Miroir Sprint)*

Willy souffrait entre-temps aussi d'une blessure au niveau de la fesse, contractée à Bordeaux. La plaie s'était infectée et, pour calmer la douleur, on lui appliquait de la pommade à la morphine le jour, tandis qu'il devait (essayer de) dormir la nuit avec des coussins



62 121 *Willy Schroeders a été lâché et tente de limiter les dégâts sur l'Aspin, derrière lui on reconnaît de gauche à droite Giancarlo Manzoni, Alan Ramsbottom, Antonio Bailetti, Michel Stolker, Guillaume Van Tongerloo et Guido Boni. (Photo : Le Soir/De Gazet van Antwerpen)*

entre les jambes. Ajoutez à cela le coup moral de l'abandon de son ami et patron Van Looy, et il était clair que son tour était bientôt joué. Dans la première grande étape de montagne de Pau à Saint-Gaudens, il termina 33e et recula à la 11e place du classement. Le lendemain, lors de la montée contre-la-montre vers Superbagnères, Schroeders tint bon, finit 45e et se retrouva au classement 14e, à 9'40'' du nouveau leader, son coéquipier Jef Planckaert. Immédiatement un nouveau leader à servir, mais il n'en pouvait vraiment plus. Épuisé et terrassé par la douleur, il abandonna lors de l'étape suivante, vers Carcassonne.

Le reste de la saison fut en demi-teinte. Aux championnats de Belgique, Schroeders n'eut aucun rôle important et le championnat du monde fut aussi une déception. Sa sélection faisait peu de polémiques : Bern n'était pas oublié et il avait par ailleurs accompli une saison correcte. Pourtant, ses derniers résultats avant le championnat du monde n'étaient guère rassurants. Dans le Scheldeprijs (remportée par Peet Oellibrandt) il termina 55e et dans les Driezustersteden, où Jean Stablinski donna un avertissement à tous les prétendants au titre mondial, il ne fut que 46e. Au championnat du monde lui-même, il ne put guère soutenir

Van Looy ; peu après la mi-course Willy abandonna, épuisé par la chaleur et les efforts pour contrôler la course.

Ainsi s'acheva pour lui l'année 1962, hormis quelques critériums ; Schroeders ne fut plus aligné dans les dernières classiques et dans les manches de la Coupe du Monde. Ce fut une longue et rude saison. Cette fois il n'y avait pas de Six Jours de Bruxelles au programme, sans que Willy s'en plaigne pour autant.

Après un hiver mouvementé, avec des incertitudes sur les sponsors pour 1963, Willy Schroeders partit comme à l'accoutumée en stage d'entraînement dans le Sud avec Van Looy. Ce coup-ci ce n'était pas au lac de Garde mais à Palma de Majorque. Les problèmes persistaient : aucun sponsor extra-sportif n'avait été trouvé (l'accord avec FAEMA n'avait pas été renouvelé) et, courant février, il fut même annoncé que flandria ne prendrait plus en charge les frais du stage.

En réaction, Van Looy partit avec ses coéquipiers pour le Giro di Sardegna en maillots rouge-blanc-rouge, sans autre publicité. Les autres "rebelles" étaient Sorgeloos, Schroeders, Vangeneugden et Aerenhouts. Planckaert porta son maillot de champion de Belgique avec une discrète publicité pour flandria et échappa ainsi aux foudres venues de Zedelgem. Sorgeloos, Schroeders et Vangeneugden apprirent qu'ils n'existaient plus pour flandria et qu'ils n'avaient qu'à aller courir en Italie sur des vélos italiens puisqu'ils les trouvaient de toute façon meilleurs. Aerenhouts s'en tira (il n'avait pas encore de contrat officiel avec flandria, mais bien avec Van Looy) et Van Looy était, de toute façon, d'une importance publicitaire telle qu'on ne pouvait le renvoyer[90].



62 54 *En 1963, Willy Schroeders suit son chef à la G.B.C. (Collection de photos PF Source photographique inconnue)*

Willy Schroeders ne joua pas un rôle important dans ce Giro di Sardegna qu'il termina 26e, à 26'37'' d'Arnaldo Pambianco (Van Looy et Vangeneugden remportèrent chacun une étape). Rik termina deuxième au classement général. Ensuite, Willy disputa encore Sassari-Cagliari (27e au sein du peloton des ex aequo) avant de redescendre en Belgique pour l'Omloop der Vlaamse Gewesten (le week-end d'ouverture belge avait été manqué par les

[90] Toute cette histoire est traitée en détail dans le livre "Rik Van Looy – De val van een (wieler)keizer : 1963 & 1964, Anni Horribiles", des mêmes auteurs et disponible auprès d'eux.

hommes autour de Van Looy, car il coïncidait avec les courses en Sardaigne). Lors de l'Omloop der Vlaamse Gewesten, ils prirent le départ dans leurs nouveaux maillots G.B.C., ce qui anéantit définitivement et complètement les ponts avec flandria. Van Looy l'emporta, sa nouvelle garde bleue domina, Schroeders lui-même se classa 63e. La situation entre flandria et Van Looy n'était pas encore totalement éclaircie – les deux équipes étaient-elles reliées ou non – et Jean Leuillot dut choisir qui inviter pour Paris-Nice. Le choix se posait donc entre G.B.C. et flandria, et surtout entre l'ancien champion du monde et showman Rik Van Looy et le tenant du titre et deuxième du dernier Tour de France, Jef Planckaert. Leuillot a dû avoir une réaction du genre : "Jef qui ?" et le choix fut rapidement fait en faveur de l'Empereur. Jean Leuillot ne regretta sans doute pas cette décision : Van Looy remporta trois étapes et le classement par points et finit troisième au général. Schroeders poursuivit sa course préparatoire sans éclat et abandonna lors de la dernière étape en vue de Milan-Sanremo.



À l'offensive à Milan-Sanremo, ici avec Franco Balmamion dans la roue. (Photo : Lien Internet 20)

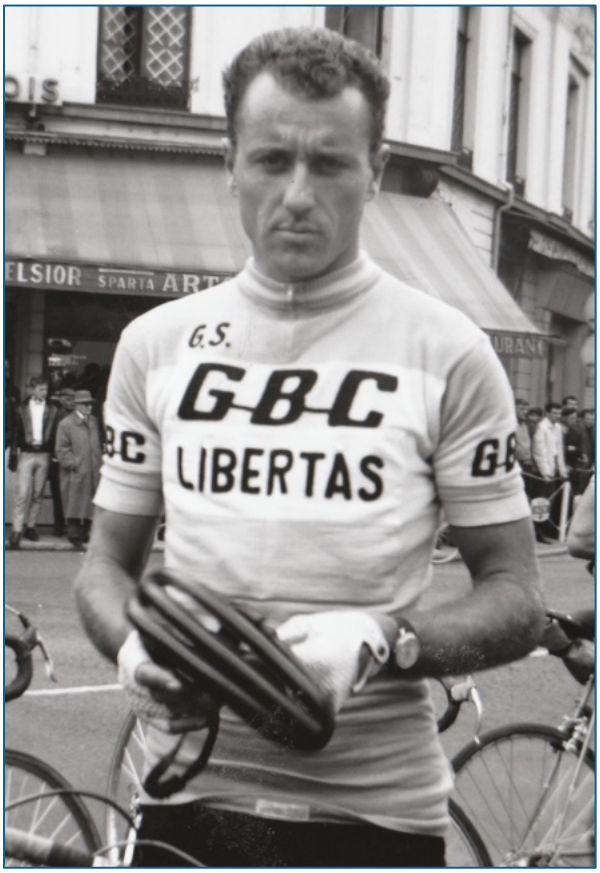
Dans "La Primavera" en revanche, il se montra. Après 29 km, il rejoignit, avec Tom Simpson, les échappés Franco Balmamion et Vincent Denson. Ce quatuor prit rapidement de l'avance jusqu'à ce qu'une réaction survienne de la part d'un groupe de 22 formé en trois temps. Simpson fut contraint à lâcher à l'avant à cause d'une crevaison, mais put, avec le groupe de poursuivants, revenir en tête au pied du Turchino (après 135 km). Nous eûmes ainsi un groupe de 25 en tête (Lelangue avait été lâché sur crevaison).

Malgré plusieurs tentatives d'attaque, les 25, dont l'avance sur le peloton ne cessait de croître jusqu'à près de dix minutes, sont restés ensemble jusqu'au Capo Berta, après 255 des 298 kilomètres à parcourir. Là, six coureurs se détachèrent définitivement : Rolf Wolfshohl, Joseph Groussard, Vittorio Adorni, Franco Balmamion, Willy Schroeders et Willy Bocklant. Wolfshohl donnait tout sur le Poggio, où Adorni, Balmamion et Bocklant durent lâcher prisse. À trois, ils arrivèrent en haut ensemble, mais dans la descente Schroeders, gêné par une moto, rata un virage et dut laisser un trou. Il eut alors un peu peur et vit ses compagnons s'éloigner de plus

en plus. Pendant un moment, il sembla pouvoir revenir : il se rapprocha jusqu'à une dizaine de mètres, mais ils lancèrent alors le sprint et il était trop tard. Il termina ainsi troisième, ce qui demeura son meilleur résultat en classique.

Rik Van Looy ne se classa que 71e ex aequo, un mauvais présage pour la suite de la saison. Willy Schroeders fut encore présent tout au long du début de saison classique, mais sans grand succès. Non seulement il ne parvint pas à obtenir de résultats, mais l'équipe se révéla trop faible pour bien soutenir Van Looy dans les classiques. Rik n'en remporta donc aucune : parfois il se perdait dans des rivalités improductives avec Wouters et Vannitsen (à Gand-Wevelgem et au Ronde van Vlaanderen), d'autres fois il commettait une erreur de jugement au sprint et offrait la victoire sur un plateau à Miel Daems (à Paris-Roubaix).

Entre-temps, G.B.C. avait fusionné avec Libertas, mais cela n'allait guère changer la donne. Comme si cela ne suffisait pas, Rik chuta à l'entraînement et a subi une double fracture de la clavicule. Une équipe assez décapitée prit donc le départ de la Vuelta. En l'absence du leader, il faudrait compter surtout sur Aerenhouts et Schroeders pour des victoires d'étapes. Mais Willy n'avait plus la forme des années précédentes ni celle de Milan-San Remo. Ce ne fut que lors de la 13e étape qu'il put se montrer devant (jusqu'alors il n'était parvenu qu'une fois dans le top vingt, 19e dans le contre-la-montre individuel la veille). Il termina 6e ce jour-là, sans vraiment avoir pu jouer la victoire. Heureusement, des victoires d'étapes avaient été obtenues : une par Frans Aerenhouts et deux pour Roger Baens et Jan Lauwers. Au classement général, Van Tongerloo fut le meilleur homme de G.B.C., 10e à 10'48'' de Jacques Anquetil. Schroeders fut 48e, à 1 h 12'23''. Sorgeloos termina deuxième du classement par points.



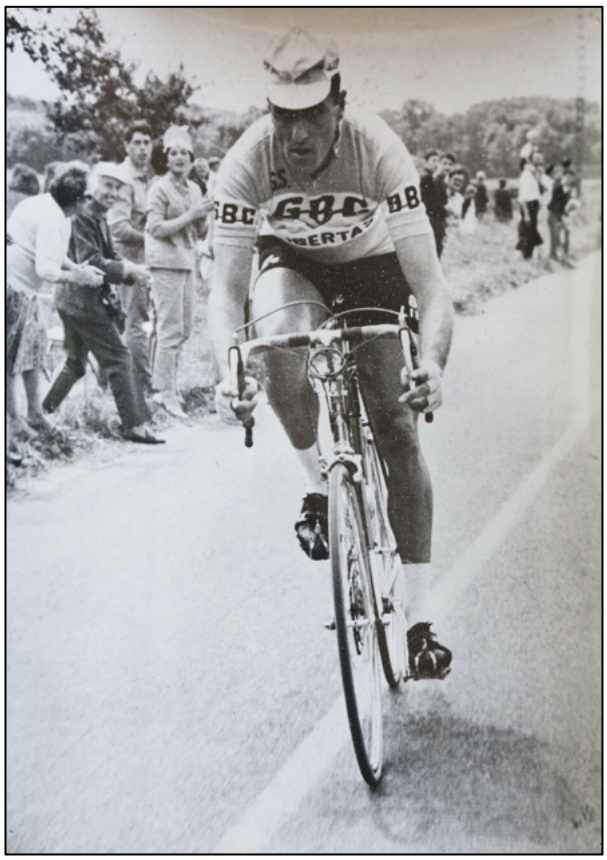
G.B.C. devient G.B.C. Libertas. (Collection de photos, PF, Source de la photo inconnue)

La prochaine grande échéance fut le Giro d'Italia, où Van Looy devait faire son retour sur la scène internationale et préparer le Tour de France. Rik n'était toutefois pas prêt et perdit dès le premier jour 28 minutes, compromettant toutes ses chances au classement général. Pour Schroeders ce fut pire : il abandonna immédiatement. Cela n'avait guère d'importance

: le lendemain, le reste de l'équipe quitta lui aussi le Giro, par crainte d'une suspension internationale[91].

La préparation pour le Tour se ferait donc via le Critérium du Dauphiné Libéré. Schroeders y était de nouveau. Il termina troisième de la 4e étape et abandonna, comme Van Looy, lors de la 7e. Dans cette 4e étape, Willy avait très bien roulé. Dans cette étape de montagne de Villard-de-Lans à Gap, Bahamontes était passé à l'offensive dès le début et franchit toutes les ascensions en tête. Schroeders avait contre-attaqué avec Dick Enthoven et Eddy Pauwels sur la partie plate entre le Col de la Machine et le Col Grimone et passa sur ce dernier en troisième position, à 3'05'' de Bahamontes. Sur la troisième montée, le Col du Festre, Schroeders fut quatrième, mais à seulement 20'' de l'Espagnol. Sur la quatrième et dernière côte, le Col du Noyer, il avait entre-temps lâché ses compagnons Enthoven et Pauwels et passa troisième, à 1'20'' du duo de tête Bahamontes-Stablinski. Dans la descente, il semblait en mesure de reprendre contact, jusqu'à ce qu'une crevaison le freine. Sa chance de victoire d'étape était perdue et Schroeders n'insista plus vraiment. Il termina finalement à 4'57''.

Le Dauphiné avait été un bon test pour lui, et il confirma sa forme quelques jours plus tard en remportant Bruxelles-Ingooigem. Van Looy avait lui aussi retrouvé ses jambes de sprinteur, même s'il montrait encore des lacunes en montagne. Tout espoir pour le Tour était donc permis et Rik allait briller avec quatre victoires d'étape et le classement par points. Sans sa sévère défaillance dans la première étape de montagne, où il perdit treize minutes, il aurait même pu prétendre à mieux que la 10e place au classement final, peut-être même à une place sur le podium.



À l'attaque lors de la première étape du Tour de France. (Source de la photo inconnue)

Pour Schroeders, ce Tour fut en revanche décevant : ni maillot jaune ni victoire d'étape cette fois, pas même de places d'honneur. Seule la troisième étape vers Roubaix laissait entrevoir quelque chose. Trois bleu-blanc sont dans l'échappée décisive : Van Tongerloo, Schroeders et Derboven. L'idée était d'amener Van Tongerloo, le mieux classé du groupe d'échappée, au maillot de leader, mais le sort en décida autrement. D'abord Derboven, puis Schroeders furent contraints à lâcher prise à cause d'une crevaison. Van Tongerloo ne put donc réagir

[91] C'était ce fameux Giro, marqué par la farce des deux champions italiens, au point que les commissaires officiels de course quittèrent l'épreuve et que le Giro passa quelques jours dans l'illégalité. Le triste point culminant de la lutte de pouvoir en Italie entre la fédération cycliste officielle et la Lega, qui représentait les coureurs professionnels, les sponsors et les organisateurs.

à l'offensive décisive de Seamus Elliott, qui remporta l'étape et le maillot jaune. Van Tongerloo prit la 4e place de l'étape et la 3e du général, à 1'30'' du leader.

Dans les étapes suivantes, Schroeders remit son livret de domestique et aida Van Looy du mieux qu'il put. Il vit son capitaine remporter une seconde étape à Bordeaux et l'accompagna ensuite dans l'étape de montagne de Pau à Bagnères-de-Bigorre, par l'Aubisque et le Tourmalet, où Van Looy perdit treize minutes et, avec elles, toute chance d'un bon classement final. Le lendemain, une nouvelle étape de montagne était au programme, cette fois par l'Aspin, la Peyresourde et le Portillon, ce qui fut de trop pour le Brabançon épuisé. Alors que Van Looy parvint à se ressaisir quelque peu et à limiter les pertes face à Anquetil et Bahamontes à environ une minute et demie, Schroeders perdit près d'une demi-heure et arriva hors délai. Le jury ne fit preuve d'aucune clémence et, avec son coéquipier Sorgeloos, qui avait abandonné, il prit le train du retour.

Schroeders était cependant revenu du Tour en bonne forme et, quelques jours après son retour, remporta le Grand Prix de Kontich, également connu sous le nom d'Omloop van Midden-Kempen en Rupelstreek : ce fut du coup la dernière victoire de sa carrière. Une semaine plus tard, il prend la 4e place du Ronde van Brabant à Lubbeek. Sept jours encore plus tard avait lieu le championnat de Belgique, mais il n'y joua aucun rôle significatif et perdit sa dernière chance d'être sélectionné pour les championnats du monde. Sa saison était ainsi terminée, une déception en comparaison avec 1961 et 1962.

Dès l'été, ça tanguait au sein de G.B.C.-Libertas. Après que Van Looy eut fait savoir qu'il n'avait aucune envie de disputer le Giro di Lombardia, tous les ponts avec G.B.C. furent brûlés et il fallut trouver un nouveau sponsor extra-sportif. Libertas restait provisoirement en lice comme constructeur, mais on murmurait aussi un retour vers flandria, laquelle, après l'annonce de l'arrêt de FAEMA, se retrouvait elle aussi sans partenaire. Finalement, Rik choisit Solo (le contrat fut signé le 30 octobre), Rik Van Steenbergen et Jean Van Buggenhout, et Guillaume Driessens fut écarté.

Il fallait toutefois encore désigner un constructeur, d'autant que la réglementation avait été durcie : un même fabricant de vélos ne pouvait plus soutenir qu'une seule équipe et les manœuvres via une filiale n'étaient plus permises. Les vélos de Van Steenbergen comme les Terrot ou Elvé ne pouvaient donc plus être retenus, ce qui alimenta les rumeurs. flandria fut aussi évoqué. Le 8 novembre, on annonça finalement Superia, ouvrant immédiatement la porte à des conflits avec flandria[92].

Solo précisa dès le départ qu'elle n'allait pas sponsoriser l'équipe Van Looy en tant que telle, mais que c'était Rik qui rejoignait l'équipe Solo, et qu'on pourrait éventuellement faire de la place pour quelques coéquipiers, mais pas davantage. Il n'y eut jamais de doute sur les titulaires prioritaires : Ward Sels, Edgard Sorgeloos, Willy Schroeders et Armand Desmet. Les noms de Jan Lauwers et Willy Vanden Berghen circulèrent dans la presse, mais c'est finalement Willy Derboven qui obtint la dernière place.

[92] Les deux marques de vélos appartenaient à la famille Claeys, mais même si elles partageaient la même usine (séparée par un mur en son milieu), les deux branches étaient des ennemies jurées et de féroces concurrentes.

La préparation devait à nouveau se dérouler au lac de Garde et Schroeders fit bien sûr partie du groupe quand, le 15 janvier, le noyau Solo, composé de 12 coureurs[93] répartis dans cinq voitures, prit la route pour l'Italie.

Le premier grand rendez-vous fut la Giro di Sardegna : Van Looy, Wouters, Sorgeloos, Schroeders, Desmet et Van Aerde formaient l'équipe. Ce ne fut pas un grand succès. Van Looy fut rapidement éliminé de la lutte pour la victoire finale. Il y remporta néanmoins sa première victoire de la saison dans la 4e étape, mais comme Sorgeloos il ne prendrait pas le départ de la dernière étape, disputée sous un froid mordant (Jos Wouters s'était déjà retiré). Willy Schroeders tenta encore de gagner ce jour-là et réagit au bout de 25 km à une échappée de Danilo Ferrari. Antonio Manca put aussi se joindre à eux et le trio creusa peu à peu l'écart pour se disputer la victoire entre eux. Sur la dernière montée du jour, à 17 km de l'arrivée, Ferrari lança une attaque et personne ne put suivre. Schroeders prit la deuxième place à 28" et termina 45e du classement général.



En raison d'une blessure persistante, une carrière se termine de manière morose chez Solo-Superia.

Deux jours plus tard avait lieu Sassari-Cagliari, avec la même équipe Solo. Van Looy fut étroitement surveillé par les Italiens et favorisa la victoire de Sorgeloos. Lui-même prit la 6e place, Schroeders la 26e. Le lendemain commençait Paris-Nice, où le même sextuor, renforcé par Ward Sels et Bernard Van de Kerckhove, devait s'aligner. Le problème vint de l'absence de liaison aérienne entre la Sardaigne et Rome : ils n'arrivèrent à Paris qu'à sept heures du matin, juste avant le départ. Van Looy, qui sentait un début de rhume et redoutait les mauvaises conditions météo, décida, entraînant Schroeders et Sorgeloos, de rentrer en Belgique.

Même s'il n'avait en fait pas pris le départ, les organisateurs de Paris-Nice et la fédération cycliste française considéraient cela comme un forfait[94], et les trois furent suspendus jusqu'à la fin de la course par étapes. Cette suspension allait toutefois provoquer un nouveau feuilleton. Van Looy la contesta et, lors du dernier week-end de Paris-Nice, prit part à Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, accompagné de ses fidèles et co-sanctionnés Sorgeloos et Schroeders.

[93] Étaient également présents le dirigeant sportif Robert Naeye et le père de Jos Wouters.
[94] Ils n'avaient certes pas pris le départ, mais Solo ne les avait pas non plus remplacés.

Ils prirent immédiatement l'initiative. Willy Schroeders se glissa dans l'échappée du jour avec le "Lion Vert" René Thijsen et Gust Verhaegen de chez Mercier, et malgré un travail acharné en tête de Verhaegen, il rafla le classement de la montagne. Dans les secteurs de montagne (Hoppeberg, Kwaremont et Kluisberg) Norbert Kerckhove partit en contre-attaque, aussitôt soutenu par Rik Van Looy et Edgard Sorgeloos. En tête, René Thijsen fut le premier à lâcher prise, et la descente du Kluisberg fit aussi céder Gust Verhaegen. Rattrapé par le trio poursuivant, il put rejoindre Willy Schroeders, mais dut définitivement lâcher lors de la première attaque de Norbert Kerckhove. Ils ne furent plus que quatre : trois coureurs Solo-Superia et un Mann. Épuisé, Willy Schroeders ne put faire que suivre. Edgard Sorgeloos était d'une force incroyable et remettait sans cesse Kerckhove à sa place. Au sprint, l'Empereur l'emporta comme prévu, mais "Schotje" Kerckhove se défendit jusqu'au bout et ne perdit que d'une roue. Sorgeloos prit la troisième place et Schroeders la quatrième.

Ensuite, les communiqués pleuvaient entre les fédérations cyclistes française, belge et internationale concernant des suspensions (jusqu'à trois mois), des amendes et des retraits de résultats. Bien que la dernière décision que nous ayons retrouvée soit la confirmation par l'UCI de la suspension pendant Paris-Nice et l'annulation des résultats obtenus sur cette période, nous n'avons trouvé nulle part de modification effective des classements ni de sanctions appliquées.

Les classiques et les grandes courses se succédèrent rapidement : cinq jours après Harelbeke, Milan-Sanremo était déjà disputée, puis, trois jours plus tard, Gand-Wevelgem. Schroeders participa à chacune et joua son rôle habituel d'équipier. Après Gand-Wevelgem, il fut toutefois freiné par une nouvelle blessure aux fesses, conséquence d'une blessure subie au Tour 1962, et dut renoncer aux classiques suivantes. Il se prépara alors pour les grandes courses par étapes.

Le premier rendez-vous fut le Circuit du Provençal, où il représentait Solo-Superia aux côtés de Jos Wouters, Robert Lelangue, Willy Derboven, Robert Seneca, Roger De Breuker, Vincent Denson et Henri De Wolf. L'aventure fut cependant de courte durée, dès la première étape il abandonne. Van Looy conserva toutefois sa confiance en son fidèle lieutenant et, avec Edgard Sorgeloos, Arthur Decabooter, Armand Desmet, Michel Van Aerde, Louis Proost, Henri De Wolf, Willy Derboven et Ward Sels, il accompagna l'Empereur à la Vuelta a España. Première indication de la composition probable de l'équipe pour le Tour de France.

Ce fut cependant une humiliation totale pour le Louvaniste. Tandis que Sels, Van Looy et Desmet remportaient des étapes, lui sombrait dès le premier jour. Lors de la première étape, il put encore limiter les dégâts à deux minutes, puis ce fut dix, ensuite même vingt minutes. Dans la seconde partie de la 4e étape, dix tours de 5 km sur un parcours vallonné à Barcelone, il abandonna la lutte. Au classement général de cette demi-étape, il accusait déjà 35 minutes de retard.

Pourtant, on ne l'avait pas encore radié. Cette fois, il accompagna Rik Van Looy, chef de file, au Critérium du Dauphiné Libéré, aux côtés de Roger Baguet, Roger De Breuker, Fernand Deferm, Vincent Denson, Willy Derboven, Robert Seneca, Edgard Sorgeloos et Bernard Van de Kerckhove. D'une part une dernière mise en jambes en vue du Tour pour Van Looy, qui

avait dû quitter prématurément la Vuelta à cause d'une épaule blessée ; d'autre part une ultime épreuve de sélection pour boucler la composition de l'équipe du Tour.

Vincent Denson fut le seul coureur Solo à terminer (47e) et ainsi à mériter sa sélection. Van de Kerckhove, tout comme Van Looy vainqueur d'étape, se montra lui aussi favorablement. Pour Schroeders, ce fut une nouvelle déception. Déjà lors de la deuxième étape, il abandonna. Le Tour de France n'était plus d'actualité : on choisit l'équipe de la Vuelta, sans Schroeders donc, complétée comme dit plus haut par Denson et Van de Kerckhove.

C'en fut peut-être fini de sa saison cycliste, et peut-être même de sa carrière. Schroeders traînait des problèmes de santé et ne s'était jamais complètement remis de sa blessure au Tour de France 1962, une inflammation de la région périnéale accompagnée de complications sanguines, expliquant ses performances irrégulières et en déclin. Il mit donc fin à sa saison dès août pour tenter un rétablissement complet. Van Looy et le Dr Claes continuèrent pourtant à croire en lui, et le médecin lui prescrivit un régime strict. Les consignes de Rik Van Looy étaient claires : il pouvait se préparer comme il le voulait, mais il devait être prêt pour le départ de la prochaine Vuelta[95].

Willy participa à la préparation au lac de Garde et reprit l'entraînement progressivement. Fin mars, il fit prudemment son retour à la compétition à Harelbeke-Antwerpen-Harelbeke, au Elfstedenronde et à la Flèche brabançonne. D'abord sans résultats, mais il obtint immédiatement la confiance de Hugo Mariën et de Rik Van Looy et fut annoncé pour la Vuelta. Il devait y faire équipe avec Van Looy, ainsi qu'avec Ward Sels, Willy Derboven, Armand Desmet, Henri De Wolf, Edgard Sorgeloos, Noël De Pauw, Michel Van Aerde et Jef Planckaert – à la façon habituelle de Rik, une sorte de présélection pour le Tour[96]. Malheureusement, Schroeders ne fut pas prêt pour la Vuelta et dut être remplacé au dernier moment par Roger Baguet.

Willy s'inscrivit donc pour le Week-end ardennais, mais ce n'était qu'une inscription destinée à compléter le nombre de coureurs pendant que Van Looy disputait la Vuelta avec ses meilleurs équipiers. Il ne prit pas le départ. Finalement, il se contenta de pouvoir disputer une course sur le circuit régional, comme à Denderleeuw-Sint-Lievens-Esse (20e parmi les ex æquo). Cette fois, sa carrière était vraiment terminée : le retour avait été un beau rêve, mais rien de plus.

Pour 1966, il n'avait plus pris de licence[97] et cette fois il rejoignit Solo en tant que responsable commercial. Peu avant son 85e anniversaire, il fut victime d'un AVC, transporté d'urgence à l'hôpital et décéda peu après. Il avait déjà été profondément affecté par le décès de son

---

[95] Gazet van Antwerpen, 01/04/1965, p. 16, Optimistische Schroeders wil plaats heroveren voor Vuelta en Tour, par Jos Van Landeghem.

[96] Finalement, parmi ces dix, seuls Schroeders (et son remplaçant Baguet) et Derboven furent éliminés et remplacés par Bernard Van de Kerckhove et Julien Stevens.

[97] Rik Van Looy lui aurait tout de même encore versé son salaire de coureur. L'Empereur pouvait être dur envers ceux qu'il considérait comme des traîtres, mais il témoignait tout autant de reconnaissance envers ceux qui étaient toujours restés loyaux. Willy Schroeders lui-même affirmait parfois dans des interviews ne jamais avoir réellement couru pour Solo et avoir rendu son matériel avant le début de la saison. C'est donc faux : il se trompe probablement de deux ans.

épouse. Willy Schroeders était le prototype du super-domestique et on l'associe immédiatement à FAEMA et à la période de gloire de Rik Van Looy. C'est aussi le coéquipier qui resta le plus longtemps aux côtés de Rik, au total un peu plus de neuf ans, répartis sur deux périodes : la première de fin 1955 à 1958, la seconde de 1960 à 1965. Pendant ces années, il accompagna Rik dans sept grandes courses par étapes, dont il n'en termina qu'une. En termes de fidélité, seuls Edgard Sorgeloos – qui courut pour Rik, avec une interruption, entre fin 1958 et fin 1966 pendant huit ans, et l'assista dans treize grandes courses par étapes dont il en acheva sept – et Willy Derboven – qui courut pour le Keizer de 1960 à 1968, soit presque neuf ans, et qui, si l'on exclut quelques mois chez Libertas en 1963, aurait pendant toute sa carrière été seulement équipier d'un leader – peuvent être comparés à lui.



62 55 *Willy Schroeders peu avant sa mort avec son maillot jaune (Photo Het Nieuwsblad).*

La question traditionnelle que l'on pose pour un coureur de ce type est : aurait-il pu viser plus haut ? Il fut en effet clairement le plus fort lors du championnat du monde 1961 et avait alors offert le titre sur un plateau à Van Looy. Mais aurait-il lui-même pu gagner ? Stablinski affirmait que oui, mais il n'allait quand même pas lui offrir le titre, et il regretta plutôt que Schroeders ne se soit pas laissé piéger pour collaborer avec lui. Willy, en tout cas, ne se posa pas la question : pour lui, il était impensable de ne pas s'effacer entièrement au profit de son leader. Nous ne pensons pas qu'il y ait eu davantage à attendre de lui. S'il avait collaboré avec Stablinski, le rusé Français lui aurait tendu un piège.

Nous trouvons aussi significatives les fois où il eut la possibilité ou la permission de jouer sa propre carte (Paris-Tours 1961, Milan-San Remo 1962 et 1963) : à chaque fois, il manqua de peu. Pour nous, Willy Schroeders est l'exemple type du coureur qui avait davantage à offrir au service d'un autre, surtout quand il n'avait pas la pression de devoir conclure lui-même, que pour lui-même.

Liens Internet

17. https://www.hln.be/tervuren/willy-schroeders-84-kon-gele-trui-drie-dagen-aanhouden-tijdens-tour-van-1962-de-sportdirecteur-had-het-vertrekuur-verkeerd-begrepen-mijn-vader-fietste-dus-eerst-langs-de-bakker-om-stokbroden-en-heeft-toen- nog-het-peloton-ingehaald-ab72b577/

18. https://www.hln.be/tervuren/willy-schroeders-84-kon-gele-trui-drie-dagen-aanhouden-tijdens-tour-van-1962-de-sportdirecteur-had-het-vertrekuur-verkeerd-begrepen-mijn-vader-fietste-dus-eerst-langs-de-bakker-om-stokbroden-en-heeft-toen- nog-het-peloton-ingehaald-ab72b577/151695441/

19. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170427 02854679

Gazettenpraat (Racontars de journaux)

Tant d'années plus tard

Réactions après la lecture de certains articles dans Sport '67

par Jan De Smet

C'est un plaisir de reprendre un vieux journal de Sport '67 et de le lire en entier. Cela me ramène à mes jeunes années, à mes idoles du passé et au début de mon intérêt pour le sport.

En plus du cyclisme, d'autres sports sont également répertoriés dans cet hebdomadaire. Il y a bien sûr le football, mais aussi la boxe, l'athlétisme etc... Cependant, puisque cet article, ou peut-être mieux, une série d'articles, paraîtra dans WAAIERS, je me limiterai au cyclisme.

Car en lisant certains articles, il m'arrive de me poser des questions telles que :

- Qu'est-il advenu de cette déclaration de tel ou tel coureur ?
- Qu'est-il advenu de ce coureur qui a remporté tant de victoires parmi les amateurs ?
- Qu'y avait-il derrière certaines déclarations ou gros titres ?

L'idée est que je choisis un article de temps à autre et qu'ensuite, avec les yeux et les connaissances d'aujourd'hui, je le commente. En fait, un peu dans la tendance de l'article qui est déjà paru dans WAAIERS 2-1 concernant les déclarations de Rik Van Looy sur Eddy Merckx. Alors 'Gazettenpraat' ou 'Racontars de journaux' donc.

Dans Sport '67 n°17 du 7 au 13 mai 1967, p. 8, on lit ceci :

"Pierre Ducasse, une souris sur le vélo, un loup à table. IL EST PEUT-ÊTRE CAPABLE DE PLUS QUE LUCIEN AIMAR."

C'est un article rédigé par Jan Janssen. En réalité, Jan Janssen aura raconté ici ou là quelques anecdotes sur son coéquipier Ducasse et quelque journaliste en aura tiré un papier. Voici un court résumé :

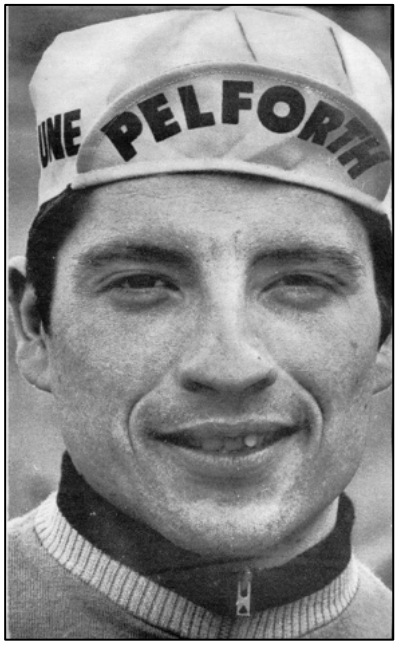
L'article fut écrit pendant la Vuelta a España. Celle-ci n'était pas encore terminée, mais Jean-Pierre Ducasse était considéré comme la révélation de cette Vuelta. Janssen n'avait jamais couru avec son coéquipier chez Pelforth dans la même course avant cette Vuelta. Ducasse était devenu champion de France de cyclo-cross le 29 janvier. Il avait ensuite enchaîné jusqu'au G. P. Eibar, juste avant la Vuelta. Jean-Pierre était en fait un néo-pro. En 1966 il courait déjà chez Pelforth-Sauvage-Lejeune-Wolber, mais comme amateur hors catégorie. C'est le journaliste français Roger Bastide qui voyait en lui un meilleur coureur que le plus récent vainqueur du Tour de France, Lucien Aimar. Selon Janssen, "Pietje", comme il l'appelait, était un meilleur grimpeur et possédait aussi plus de tempérament – ce qui devait peser, connaissant Lulu Aimar.

Jean-Pierre Ducasse était apparemment un loup à table et possédait, selon Jan, un "estomac d'acier". Alors qu'aujourd'hui, tous les aliments sont méticuleusement pesés, à cette époque, être capable de manger beaucoup et être capable de digérer et de maintenir était



JPD 01 Jean-Pierre Ducasse dans le maillot amarillo. (Photo Sport'67)

apparemment la marque des grands champions. Ducasse, fils d'un "colporteur", affichait déjà un palmarès correct avant de passer professionnel. L'article évoque une huitantaine de victoires, dont 30 chez les cadets et 40 chez les amateurs. La plupart de ces succès étaient toutefois des courses ordinaires dans le département de la Seine. Cela s'expliquait par le fait que Ducasse, en plus de courir, travaillait encore dans une imprimerie et ne pouvait pas se libérer souvent.



JPD 02 Jean-Pierre Ducasse

En 1966, Ducasse fut sélectionné dans l'équipe de France pour le Tour de l'Avenir. Mais il n'y fit pas sensation. Il termina 18e au classement général et 4e au classement de la montagne. Dans le Tour du Luxembourg pour amateurs, il prit la 8e place et remporta le critérium des grimpeurs.

Jan Janssen prédit que Jean-Pierre Ducasse deviendrait le chouchou du public français lors du prochain Tour de France. En effet, outre la Vuelta, Ducasse devait également courir le Tour dès sa première année chez les pros, et ce malgré sa jeunesse. Il n'avait pas encore 23 ans (né le 16-07-1944 à Vaugirard, Paris 15e) au moment de la Vuelta.

Un tel article aiguise ma curiosité; je consulte donc la bibliothèque du cyclisme pour vérifier quelques faits. En 1966, au Tour de l'Avenir, il termina 4e dans les 6e, 8e et 12e étapes et 18e au classement général. Beau, mais sans éclat particulier. Ducasse devint champion de France de cyclo-cross le 29 janvier 1967 devant Pierre Bernet et André Bayssière. Ce titre fut inattendu et, au départ, il pensa orienter sa carrière uniquement vers le cyclo-cross. Mais l'exemple de Rolf Wolfshohl le conduisit à décider d'ajouter néanmoins la route à son programme. Aux championnats du monde de Zurich, le 19 février, il termina 15e, à plus d'un tour du vainqueur Renato Longo.



JPD 03 Jean-Pierre Ducasse en action lors d'un cyclo-cross. (Source de la photo inconnue)

Jean-Pierre Ducasse disputa effectivement le G. P. de la Bicicleta Eibarresa du 13 au 16 avril 1967. Lors de la 4e étape il prit la 3e place derrière son coéquipier Bernard Guyot et Domingo Perurena. Au classement général il termina 29e, à 15'50'' du vainqueur Carlos Echeverria. Mais ce n'était pas sa première course professionnelle. Jean-Pierre Ducasse figurait sur la liste des engagés du Critérium National du 26 mars 1967 ; il termina 26e et avant-dernier, à 7'16'' de Jacques Anquetil. Aux Boucles Pétrusiennes, le 23 avril, il prend la 4e place[98].



JPD 04 Jean-Pierre Ducasse champion de France de cyclo-cross. (Source de la photo inconnue)

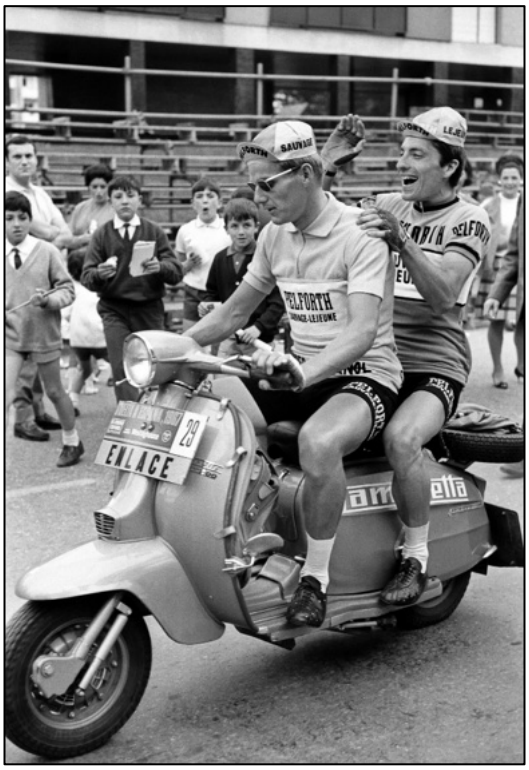
Lors de la Vuelta a España, Ducasse est 7e dans l'étape 1a et 10e dans l'étape 1b, 4e dans la deuxième étape, 19e dans la troisième et 37e dans la quatrième. Il frappe un grand coup dans la 5e étape, de Salamanque à Madrid sur 201 km. Tom Simpson s'impose avec 42'' d'avance sur José Pérez Francés, José Manuel López Rodríguez, Arie den Hartog, Ventura Díaz Arrey et Jean-Pierre. Jan Janssen remporte le sprint du peloton, à 5'56''. Au classement, Ducasse se retrouve deuxième, à 7'' de López Rodríguez et avec 1'' d'avance sur Den Hartog. Le lendemain, il finit 8e de l'étape et s'empare du maillot amarillo, avec alors 5'16'' d'avance sur Luis Otaño et 5'17'' sur Gregorio San Miguel. Ce dernier perd un peu de temps le jour suivant, si bien que Cees Haast prend la troisième place à 5'34''. Cette situation restera ainsi jusqu'à l'étape 10. Après la 11e étape, San Miguel est deuxième à 5'57'' et Aurelio González troisième à 6'06''.

La hiérarchie ne change guère pendant plusieurs étapes. Ce n'est qu'après l'étape 15b, un contre-la-montre en côte de 44 km, que la donne évolue. Ducasse perd 10' sur Raymond Poulidor et 6'30'' sur le capitaine Jan Janssen. Jean-Pierre reste néanmoins leader, mais son

[98] Jean-Pierre Ducasse a terminé quatrième, tant dans l'étape en ligne que dans le contre-la-montre.

avance fond à 53'' sur Jan Janssen et 1'23'' sur González. Cela dure jusqu'à l'avant-dernière étape, encore un contre-la-montre (28 km) remporté par Gerben Karstens. Jan Janssen termine à 1'35'' et Ducasse à 3'30'', ce qui lui coûte le maillot au profit de son capitaine. Ducasse se retrouve deuxième, à 1'03'' du leader Jan Janssen, et conserve 42'' d'avance sur le troisième, Aurelio González. La dernière étape sera encore un moment de tension pour Jean-Pierre : il perd encore 40'' sur un groupe de 25 coureurs comprenant González, qui participe au sprint pour les bonifications de 40'' et 20'' réservées aux deux premiers, mais qui, heureusement pour Ducasse, ne finit que 7e.

Jean-Pierre Ducasse finit donc deuxième de la Vuelta a España, derrière son leader Jan Janssen, et en France on commence à croire qu'un nouveau talent pour les grands tours est né.



JPD 05 Jan Janssen et Jean-Pierre Ducasse lors de la Vuelta 1967. (Photo : EFE)

Après la Vuelta viennent le Tour de l'Oise où il termine 8e, puis La Trinité, où il est deuxième derrière son coéquipier Anglade. Au vu de sa forme, la presse s'interroge : fera-t-il partie de l'équipe de France, des "Bleuets" ou des "Coqs" pour le Tour de France ?

Ducasse enchaîne néanmoins quelques épreuves. 10e de la Ronde d'Auvergne, puis participation au GP du Midi Libre où il est 6e de la première étape. Et c'est tout : dans la deuxième étape il perd plus de 5' et abandonne le lendemain. Le réservoir est vide. Ducasse doit se reposer et récupérer. Entre-temps, De Muer a déjà annoncé que Jean-Pierre ferait partie des "Bleuets". Mais d'abord, le repos. Le rendez-vous suivant est fixé aux Boucles de la Seine le 25 juin. Ce ne sera pas un succès : Ducasse abandonne et voit son rêve – disputer le Tour de France – s'envoler.

Le 14 juillet, Jean-Pierre refait surface. Il prend la deuxième place à Saint-Clet derrière Gianni Marcarini. Au Circuit du Morbihan (3-6 août) il se classe 27e lors de la 1re étape, ex aequo 27e à la 2e, ex aequo 29e à la 3e et 34e à la 4e. Au classement final il est 32e. Le 13 août, il termine 20e du championnat de France. Enfin, Ducasse dispute encore la Volta a Catalunya (6-13 septembre) où il prend la 21e place sans vraiment se faire remarquer. La saison 1967 est ainsi terminée ; il est temps pour lui de se recentrer sur le cyclo-cross.

La suite de la carrière de Jean-Pierre se résume rapidement. En 1968 il retrouve le titre de champion de France de cyclo-cross, devant Luc Evrard et Michel Pelchat, et prend la 9e place aux championnats du monde. Sur la route, son meilleur résultat est une 11e place au

Prix de Châteauneuf-la-Forêt. Il participe de nouveau à la Vuelta a España et se classe cette fois 12e, sans faire parler de lui. Il est toutefois convoqué pour le Tour de France avec “les Bleuets” : il se classe 6e de la 5a étape et 4e de la 21e. Il fait partie de la fameuse échappée dans l’avant-dernière étape qui permet à André Poppe de revêtir virtuellement le maillot jaune). Au classement général il termine 31e, à 39’58” de son leader dans la vie de tous les jours, Jan Janssen. Il est 8e du classement de la montagne et 6e dans le classement du “super-combatif”. Il passe en tête au sommet du Tourmalet lors de la 12e étape.



JPD 06 Frère Jean-Claude Ducasse. (Photo : Collection Jan De Smet)

En 1969, désormais sous les couleurs de Sonolor-Lejeune-Wolber, Jean-Pierre n’est que 4e du championnat de France de cyclo-cross le 9 février. Dix jours plus tard, le drame survient. Jean-Pierre Ducasse et Michel Bon, en stage d’entraînement à Villeneuve-Loubet, logent dans une chambre mal ventilé e. Tous deux décèdent d’une intoxication au monoxyde de carbone. Jean-Pierre Ducasse avait 24 ans et demi.



JPD 08 L'heure de gloire de Jean-Pierre Ducasse, porteur du maillot de leader de la Vuelta a España 1967. À ses côtés se trouvent Jan Janssen et Julien De Locht. (Photo : EFE)

En 1974, son frère Jean-Claude Ducasse (02-12-1949, Vaugirard, Paris 15e) devient coureur professionnel chez BIC ; l'année suivante il court d'abord pour l'équipe UNCP, destinée aux coureurs sans sponsor, et parfois pour le privé Kremlin Sports-Darnois. Il n'obtient aucun résultat marquant et décède le 8 décembre 2008 à Lyon.

Championnat d'Europe sur piste (1953-54)

par Jan De Smet et Hans Vandeput

1953-54

Il y avait deux “titres” à disputer durant la saison hivernale 1953-54 : en américaine et en demi-fond.

Pour l’américaine, seuls trois vélodromes hivernaux prirent part. Anvers, qui avait déjà posé des problèmes l’année précédente, se désista. Seuls Paris, Dortmund et Zurich participèrent encore.

Pour le demi-fond la situation est très floue. Il est question d'une première manche à Zurich, mais aucune autre manche n'a été retrouvée où le terme “Critérium d'Europe” était utilisé. Il y eut cinq finalistes, ce qui laisse supposer que, par analogie avec l’américaine, il y eut aussi des manches qualificatives à Dortmund et à Paris.

Au-delà, ce n’est que pure conjecture car rien d'autre n'a pu être retrouvé (voir aussi plus loin dans le texte).

Américaine

Le championnat d'Europe se courut en six manches. Deux fois à Paris, Dortmund et Zurich.

La finale eut lieu le 3 janvier à Zurich.

1re manche (11 octobre 1953, Dortmund) 100 km en 2h05'34"[99]

1. Gerrit Schulte - Gerrit Peters (NED) 7 pts
   à 2 tours
2. Otto Ziege - Theo Intra (GER) 42 pts
3. Gustav Kilian - Hans Preiskeit (GER) 18 pts
   à 3 tours
4. Kay Werner Nielsen - Evan Klamer (DEN) 34 pts
5. Walter Schürmann - Günther Bintner (GER) 19 pts[100]
   à 3 tours
6. Achiel Bruneel - Lucien Acou (BEL) 16 pts
   à 4 tours
7. Werner Holthöfer - Valentin Petry (GER) 17 pts
   à 6 tours
8. Fritz Siefert - Günther Jörnitz (GER) 19 pts
9. Heinz Vopel - Jean Schorn (GER) 14 pts
10. Dietmar Nothdurft - Günther Schumacher (GER) 11 pts

[99] Le Gazet van Antwerpen indique 2 h 05 min 07 s.

[100] Le Gazet van Antwerpen rapporte : 5. Achiel Bruneel-Lucien Acou (BEL), à 3 tours ; 6. Schulere (?)-Valentin Petry (GER), à 5 tours ; 8. Fritz Siefert-Rudi Theissen (GER) et, à 7 tours, 10. Notenburger (Nothdurft ?)-Heinrich Schwarzer (GER).

11. Günther Otte - Herbert Weinrich (GER) 8 pts
12. Walter Lohmann - Harry Saager (GER) 5 pts
à 7 tours
13. Hans Rupprath - Horst Holzmann (GER) 7 pts
à 15 tours
14. Herbert Bolten - Peter Schulte (ALL) 0 pts

Abandon : Bernhard Matysiak et Heinrich Schwarzer (ALL).

À l'origine, Horst Holzmann - Bernhard Matysiak (ALL) et Heinrich Schwarzer - Hans Rupprath (ALL) étaient deux duos.

Abandon : Donato Piazza - Nino Defilippis (ITA).

2e Manche (1er novembre 1953, Paris) 100 km en 2 h 05' 47" 3/5

1. Wim van Est - Wout Wagtmans (P-B)
à 1 tour
2. Maurice Depauw - Raphaël Glorieux (BEL) 13 pts
3. Roger Reynes - Jean Le Nizerhy (FRA) 18 pts
4. Robert Mignat - Marcel Bareth (FRA) 9 pts
5. Serge Blusson - Roger Hassenforder (FRA) 0 pts
à 2 tours
6. Jean Guéguen - Attilio Redolfi (FRA) 4 pts
7. Maurice Diot - Raymond Guerrini (FRA) 3 pts
8. Charles Coste - Louis Caput (FRA) 1 pt
à 3 tours
9. Raymond Goussot - André Darrigade (FRA) 11 pts
10. Jacky Melot - Michel Maïtre-Renaud (FRA) 10 pts
11. Georges Decaux - Pierre Michel (FRA) 2 pts
12. Pierre Iacoponelli - Claude Brugerolles (FRA)
à 4 tours
13. Henry Andrieux - Louis Gerardin (FRA)
Alain Moineau - Robert Chapatte (FRA)
Gaston Plaud - Jean-Louis Vervialle (FRA)
à 5 tours
16. Dave Ricketts - Leonard Jackson (GBR) 3 pts
17. Pierre Picoche - Paul Moineau (FRA) 2 pts

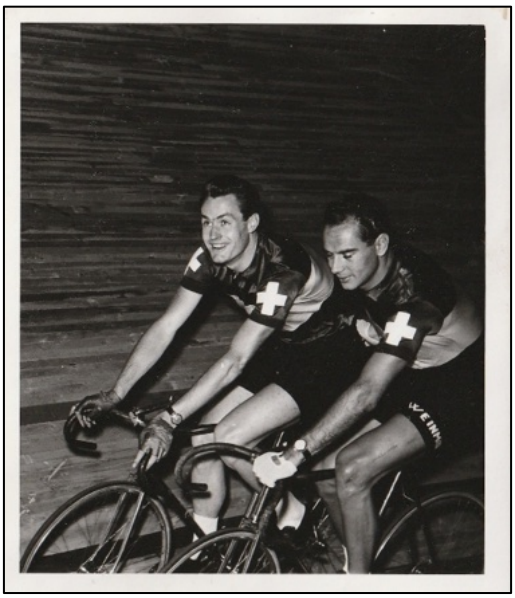


EK09 Wagtmans-Van Est vainqueurs à Paris le 1er novembre 1953. (Photo Miroir Sprint)

3e manche (8 novembre 1953, Zurich) 100 km en 1 h 58'51"1.

1. Hugo Koblet - Armin von Büren (SUI) 78 pts[2]
   à 1 tour
2. Gerrit Schulte - Gerrit Peters (NED) 74 pts
   à 2 tours
3. Ferdi Kübler - Oscar Plattner (SUI) 77 pts[101]
   à 3 tours
4. Jean Roth - Walter Bucher (SUI) 42 pts
   à 3 tours
5. Achiel Bruneel - Lucien Acou (BEL) 46 pts
   à 4 tours
6. Maurice Depauw - Raphaël Glorieux (BEL) 34 pts
   à 5 tours
7. Arsène Ryckaert - Edward Van de Velde (BEL) 22 pts
   à 6 tours
8. Max Meier - Adolf Suter (SUI) 35 pts
9. Fritz Schär - Eugen Kamber (SUI) 27 pts
10. Hans Flückiger - Heini Müller (SUI) 16 pts
    à 8 tours
11. Max Schellenberg (SUI) (seul)
    à 9 tours
12. Jean Brun - Walter Zehnder (SUI)
13. Fritz Pfenninger - Hans Nötzli (SUI)
    à 14 tours
14. Carlo Clerici - Nino Defilippis (SUI/ITA)

[101] Radsport et L'Équipe attribuent 79 points.



EK05 Koblet-Von Büren, vainqueusr 3e manche à Zurich. (Collection de photos HV)

4e manche (22 novembre 1953, Paris) – 100 km en 2 h 05'16"2/101.

1. Rik Van Steenbergen - Stan Ockers (BEL) 5 pts
   à 1 tour
2. Robert Mignat - Marcel Bareth (FRA) 6 pts
3. Jean Guéguen - Attilio Redolfi (FRA) 2 pts
   à 2 tours
4. Miguel Poblet - Jan Derksen (ESP/NED) 25 pts
5. Juan Espín - Guillermo Timoner Obrador (ESP) 9 pts
6. Roger Reynes - Jean Le Nizerhy (FRA) 9 pts
7. Ferdi Kübler - Oscar Plattner (SUI) 6 pts
8. Roger Godeau - Georges Senfftleben (FRA) 3 pts
9. Henri Andrieux - Jacques Bellenger (FRA) 1 pt
   à 3 tours
10. Bernard Bouvard - Dominique Forlini (FRA) 15 pts
11. Serge Blusson - Roger Hassenforder (FRA) 0 pt
12. Georges Decaux - Michel Maïtre-Renaud (FRA) 0 pt



EK10 Ockers-Van Steenbergen vainqueurs à Paris le 22 novembre 1953. (Photo Miroir Sprint)

5e manche (6 décembre 1953, Dortmund) – 100 km en 2 h 06'27".

1.	Émile Carrara-Dominique Forlini (FRA)	43 pts
2.	Jean Roth-Walter Bucher (SUI)	24 pts
	à 1 tour	
3.	Otto Ziege-Theo Intra (GER)	28 pts
	à 2 tours	
4.	Walter Schürmann-Valentin Petry (GER)	20 pts

à 3 tours

5. Heinz Vopel-Heinz Zoll (GER) 21 pts
6. Horst Holzmann-Hans Borkowski (GER) 16 pts
   à 4 tours
7. Juan Espin-Guillermo Timoner Obrador (ESP) 29 pts
8. Hans Rupprath-Fritz Siefert (GER) 14 pts
   à 6 tours :
9. Günther Otte-Herbert Weinrich (GER) 2 pts
   à 7 tours
10. Werner Holthöfer-Robert Chapatte (BRD/FRA) 6 pts

Abandons : Arie van Vliet, Harrie van de Kamp, Noppie Koch, Gustav Kilian, Hans Preiskeit, Waldemar Knoke, Henk Lakeman. Il doit y avoir encore un huitième abandon, mais il n'a pas pu être identifié.

D'après le compte rendu, Van Vliet était d'abord associé à Lakeman ; Lakeman a quitté la course pour "ne pas être en forme". Koch ne se débrouillait pas sur cette piste et a abandonné, si bien que Van de Kamp a été jumelé à Van Vliet. Ce duo a abandonné à 8 km de la fin ! Knoke avait auparavant été associé à Holthöfer, mais a quitté la course après une chute. Kilian et Preiskeit ont abandonné après la chute de Preiskeit. Après la sortie de Knoke, Chapatte a été apparié à Holthöfer. Chapatte a donc dû avoir un autre partenaire auparavant, mais l'identité de celui-ci n'est pas claire.



EK04 Carrara-Forlini, vainqueur 5ème mzncher à Dortmund. (Collection de photos HV)



Image d'atmosphère 5ème manche à Dortmund. En dessous de Timoner menant devant Knoke, au-dessus Bucher reçoit une poussée dans le dos de Rupprath. (Photo Radsport)

6e manche (27 décembre Zurich) 100 km en 2h01'06"

1. Achiel Bruneel-Lucien Acou (BEL) 88 pts
2. Gerrit Schulte-Gerrit Peters (NED) 51 pts
   à 2 tours

3. Hugo Koblet-Armin von Büren (SUI) 74 pts
4. Jean Roth-Walter Bucher (SUI) 49 pts
5. Arsène Ryckaert-Edward Van de Velde (BEL) 24 pts
   à 3 tours
6. Ferdi Kübler-Oscar Plattner (SUI) 68 pts
7. Hans Flückiger-Eugen Kamber (SUI) 44 pts
   à 4 tours
8. Raphaël Glorieux (BEL) (seul) 36 pts[102],
   à 6 tours
9. Walter Zehnder-Paul Pfister (SUI) 13 pts
10. Max Meier-Adolf Suter (SUI) 2 pts,
    à 7 tours
11. Fritz Pfenninger-Hans Nötzli (SUI) 7 pts
12. Jean Brun-Heini Müller (SUI) 1 pt,
    à 8 tours
13. Walter Reiser-Max Schellenberg (SUI) 0 pt

Abandon : Maurice Depauw (BEL)

À l'origine, Dortmund devait accueillir la finale en février. En accord avec Zurich, il fut convenu que Zurich organiserait la finale le 3 janvier 1954 et que Dortmund accueillerait la finale du championnat d'Europe des stayers en février. On n'a pas pu confirmer les critères de sélection, mais il semble qu'à Paris se soient qualifiés les Français et les Espagnols, à Zurich les Suisses et les Belges, et à Dortmund les Allemands, Néerlandais et Danois. Il s'agissait à chaque fois des cinq premiers du classement général du vélodrome.





Acou-Bruneel vainqueurs à Zurich le 27 décembre 1953. (Collection de photos HV)

[102] Radsport indique que le duo Maurice Depauw–Raphaël Glorieux (BEL) est complet.

Voici le classement final et les sélections :

	Dortmund 1	Paris 1	Zürich 1	Parijs 2	Dortmund 2	Zürich 2	Totaal
Gerrit Schulte-Gerrit Peters (NED)	10		9			9	28
Hugo Koblet-Armin von Büren (SUI)			10			8	18
Otto Ziege-Theo Intra (GER)	9				8		17
Jean Roth-Walter Bucher (SUI)			7		9	7	23
Achiel Bruneel-Lucien Acou (BEL)	5		6			10	21
Robert Mignat-Marcel Bareth (FRA)		7		9			16
Maurice Depauw-Raphaël Glorieux (BEL)		9	5				14
Ferdi Kübler-Oscar Plattner (SUI)			8	4		5	17
Jean Guéguen-Attilio Redolfi (FRA)		5		8			13
Roger Reynes-Jean Le Nizerhy (FRA)		8		5			13
Arsène Ryckaert-Edward Van de Velde (BEL)			4			6	10
Émile Carrara-Dominique Forlini (FRA)					10		10
Juan Espin-Guillermo Timoner Obrador (ESP)				6	4		10
Rik Van Steenbergen-Stan Ockers (BEL)				10			10
Wim van Est-Wout Wagtmans (NED)		10					10
Gustav Kilian-Hans Preiskeit (GER)	8						8
Kay Werner Nielsen-Evan Klamer (DEN)	7						7
Miguel Poblet-Jan Derksen (ESP/NED)				7			7
Walter Schürmann-Valentin Petry (GER)					7		7
Heinz Vopel-Heinz Zoll (GER)					6		6
Serge Blusson-Roger Hassenforder (FRA)		6					6
Walter Schürmann-Günther Bintner (GER)	6						6
Horst Holzmann-Hans Borkowski (GER)					5		5
Hans Flückiger-Eugen Kamber (SUI)						4	4
Maurice Diot-Raymond Guerrini (FRA)		4					4
Max Meier-Adolf Suter (SUI)			3			1	4
Werner Holthöfer-Valentin Petry (GER)	4						4
Charles Coste-Louis Caput (FRA)		3					3
Fritz Siefert-Günther Jörnitz (GER)	3						3
Hans Rupprath-Fritz Siefert (GER)					3		3
Raphaël Glorieux (BEL) (seul)						3	3
Roger Godeau-Georges Senfftleben (FRA)				3			3
Fritz Schär-Eugen Kamber (SUI)			2				2
Günther Otte-Herbert Weinrich (GER)					2		2
Heinz Vopel-Jean Schorn (SUI)	2						2

Henri Andrieux-Jacques Bellenger (FRA)				2			2
Raymond Goussot-André Darrigade (FRA)		2					2
Walter Zehnder-Paul Pfister (SUI)						2	2
Bernard Bouvard-Dominique Forlini (FRA)				1			1
Dietmar Nothdurft-Günther Schumacher (GER)	1						1
Hans Flückiger-Heini Müller (SUI)			1				1
Jacky Melot-Michel Maître-Renaud (FRA)		1					1
Werner Holthöfer-Robert Chapatte (BRD/FRA)					1		1

Par vélodrome cela donne :

	Dortmund 1	Dortmund 2	
Otto Ziege-Theo Intra (GER)	9	8	17
Émile Carrara-Dominique Forlini (FRA)		10	10
Gerrit Schulte-Gerrit Peters (NED)	10		10
Jean Roth-Walter Bucher (SUI)		9	9
Gustav Kilian-Hans Preiskeit (GER)	8		8
Kay Werner Nielsen-Evan Klamer (DEN)	7		7
Walter Schürmann-Valentin Petry (GER)		7	7
Heinz Vopel-Heinz Zoll (GER)		6	6
Walter Schürmann-Günther Bintner (GER)	6		6
Achiel Bruneel-Lucien Acou (BEL)	5		5
Horst Holzmann-Hans Borkowski (GER)		5	5
Juan Espin-Guillermo Timoner Obrador (ESP)		4	4
Werner Holthöfer-Valentin Petry (GER)	4		4
Fritz Siefert-Günther Jörnitz (GER)	3		3
Hans Rupprath-Fritz Siefert (GER)		3	3
Günther Otte-Herbert Weinrich (GER)		2	2
Heinz Vopel-Jean Schorn (SUI)	2		2
Dietmar Nothdurft-Günther Schumacher (GER)	1		1
Werner Holthöfer-Robert Chapatte (BRD/FRA)		1	1

	Zürich 1	Zürich 2	
Gerrit Schulte-Gerrit Peters (NED)	9	9	18
Hugo Koblet-Armin von Büren (SUI)	10	8	18
Achiel Bruneel-Lucien Acou (BEL)	6	10	16

Jean Roth-Walter Bucher (SUI)	7	7	14
Ferdi Kübler-Oscar Plattner (SUI)	8	5	13
Arsène Ryckaert-Edward Van de Velde (BEL)	4	6	10
Maurice Depauw-Raphaël Glorieux (BEL)	5		5
Hans Flückiger-Eugen Kamber (SUI)		4	4
Max Meier-Adolf Suter (SUI)	3	1	4
Raphaël Glorieux (BEL) (seul)		3	3
Fritz Schär-Eugen Kamber (SUI)	2		2
Walter Zehnder-Paul Pfister (SUI)		2	2
Hans Flückiger-Heini Müller (SUI)	1		1

	Parijs 1	Parijs 2	
Robert Mignat-Marcel Bareth (FRA)	7	9	16
Jean Guéguen-Attilio Redolfi (FRA)	5	8	13
Roger Reynes-Jean Le Nizerhy (FRA)	8	5	13
Rik Van Steenbergen-Stan Ockers (BEL)		10	10
Wim van Est-Wout Wagtmans (NED)	10		10
Maurice Depauw-Raphaël Glorieux (BEL)	9		9
Miguel Poblet-Jan Derksen (ESP/NED)		7	7
Juan Espin-Guillermo Timoner Obrador (ESP)		6	6
Serge Blusson-Roger Hassenforder (FRA)	6		6
Ferdi Kübler-Oscar Plattner (SUI)		4	4
Maurice Diot-Raymond Guerrini (FRA)	4		4
Charles Coste-Louis Caput (FRA)	3		3
Roger Godeau-Georges Senfftleben (FRA)		3	3
Henri Andrieux-Jacques Bellenger (FRA)		2	2
Raymond Goussot-André Darrigade (FRA)	2		2
Bernard Bouvard-Dominique Forlini (FRA)		1	1
Jacky Melot-Michel Maître-Renaud (FRA)	1		1

Cela a abouti à la sélection suivante :
Otto Ziege - Theo Intra (ALL)
Gerrit Schulte - Gerrit Peters (NED)
Gustav Kilian - Hans Preiskeit (ALL)
Kay Werner Nielsen - Evan Klamer (DEN)
Walter Schürmann - Valentin Petry (ALL)
Hugo Koblet - Armin von Büren (SUI)
Achiel Bruneel - Lucien Acou (BEL)
Jean Roth - Walter Bucher (SUI)

Ferdi Kübler - Oscar Plattner (SUI)
Arsène Ryckaert - Edward Van de Velde (BEL)
Robert Mignat - Marcel Bareth (FRA)
Jean Guéguen - Attilio Redolfi (FRA)
Roger Reynes - Jean Le Nizerhy (FRA)
Juan Espín - Guillermo Timoner Obrador (ESP)
Serge Blusson - Roger Hassenforder (FRA)

Kay Werner Nielsen - Evan Klamer (DEN), Robert Mignat - Marcel Bareth (FRA) et Serge Blusson - Roger Hassenforder (FRA) n'ont, pour une raison quelconque, pas pris part à la finale[103]. On aurait pu s'attendre à ce que soient invités, dans l'ordre, Heinz Vopel - Heinz Zoll (ALL), Maurice Diot - Raymond Guerrini (FRA) et Charles Coste - Louis Caput (FRA). Cela correspond pour les Français, mais Nielsen-Klamer ont été remplacés par Max Meier - Adolf Suter (SUI)[104].

Finale (03 janvier 1954, Zurich) sur 3 heures. 145 km 890 m

1. Hugo Koblet - Armin von Büren (SUI) 79 pts
2. Gerrit Schulte - Gerrit Peters (NED) 72 pts
3. Achiel Bruneel - Lucien Acou (BEL) 14 pts
   à 1 tour
4. Roger Reynes - Jean Le Nizerhy (FRA) 28 pts
5. Ferdi Kübler - Oscar Plattner (SUI) 25 pts
6. Jean Roth - Walter Bucher (SUI) s 24 pts
   à 2 tours
7. Otto Ziege - Theo Intra (ALL) 27 pts
8. Juan Espín - Guillermo Timoner Obrador (ESP) 22 pts
9. Walter Schürmann - Valentin Petry (ALL) 13 pts
   à 3 tours
10. Max Meier - Adolf Suter (SUI) 22 pts
11. Gustav Kilian - Hans Preiskeit (ALL) 10 pts
    à 4 tours
12. Arsène Ryckaert-Edward Van de Velde (BEL) 4 pts
    à 9 tours
13. Maurice Diot-Raymond Guerrini (FRA) 10 pts
    à 11 tours
14. Jean Guéguen-Attilio Redolfi (FRA) 0 pts
    à 12 tours
15. Charles Coste-Louis Caput (FRA) 10 pts

[103] Peut-être que le changement Dortmund-Zurich et la modification de la date y sont pour quelque chose.
[104] Peut-être que Nielsen-Klamer se sont retirés assez tard et que, comme la finale se déroulait à Zurich, le couple a été remplacé par un couple suisse ?

Demi-fond

La presse évoque une première manche à Zurich le 25 octobre 1953. Cela, et la finale du 14 février 1954 à Dortmund au lieu de Zurich le 31 janvier, sont à peu près les seules certitudes.

Cela signifierait que les autres manches (il y a cinq finalistes) ont dû se dérouler entre le 25 octobre 1953 et le 13 février 1954. Étant donné que les manches pour les américaines avaient lieu à Zurich, Dortmund et Paris, on peut supposer que le demi-fond s'est aussi couru sur ces vélodromes d'hiver.

Les réunions suivantes entrent en ligne de compte :

- Championnat d'hiver de France à Paris le 6 décembre 1953
- Zurich le 13 décembre 1953
- Grosse Weihnachtspreis à Dortmund le 26 décembre 1953
- G.P. d'Europe à Paris le 3 janvier 1954

Dortmund n'aurait probablement pas organisé une deuxième manche, puisque c'est là qu'avait lieu la finale. Mais il est possible que les deux premiers de cette manche d'élimination aient été qualifiés pour la finale.

À Zurich, le 25 octobre, les Suisses pouvaient se qualifier d'après le Gazet van Antwerpen. Cela voudrait dire que les autres nationalités devaient décrocher leur place lors des autres réunions. Il semble logique que les Français se qualifient à Paris et les Allemands à Dortmund. Mais qu'en est-il des Belges, des Néerlandais, des Italiens et des Espagnols ?

Finalement, les coureurs suivants furent retenus pour la finale : Adolf Verschueren (BEL), Guy Béthery (FRA), Gustav Kilian (GER), Jacques Besson (SUI) et Horst Holzmann (GER).

Cela nous conduit à émettre prudemment l'hypothèse que Zurich (25 octobre 1953) (Besson), Paris (6 décembre 1953) (Béthery), Zurich (13 décembre 1953) (Verschueren) et Dortmund (26 décembre 1953) (Holzmann et Kilian) furent les épreuves de sélection. Il est possible que Paris (3 janvier 1954) (Besson) ait également été envisagé. Mais comme Besson s'était déjà qualifié à Zurich et que le deuxième (Verschueren) et le troisième (Béthery) étaient aussi sélectionnés, cette épreuve a peut-être été annulée. Soit il n'y avait qu'une manche à Paris, soit, ce qui serait plus logique, il y eut deux manches à Zurich, deux à Paris et une à Dortmund (avec deux qualifiés). La situation de Paris reste cependant floue.

Gustav Kilian, bien que normalement sélectionné, déclara forfait le jeudi précédant la finale et fut remplacé par Jean Schorn, qui ne disposait cependant pas de la forme nécessaire.

Le mystère demeure faute de documentation suffisante.



EK03 Jacques Besson (Collection de photos HV)

1re manche Zurich le 25 octobre 1953

1. Jacques Besson (SUI) 66,880 km
2. Max Meier (SUI) 66,791 km
3. Walter Bucher (SUI) 66,720 km
4. Walter Zehnder (SUI) 66,700 km
5. Hans Flückiger (SUI) 65,960 km

Besson[105] se qualifie pour la finale du 31 janvier 1954 à Zurich (qui eut finalement lieu le 14 février 1954 à Dortmund)

2e manche Paris le 6 décembre 1953 (Championnat d'hiver français) course d'une heure

1. Guy Béthery (FRA) 67,723 km
2. Henri Lemoine (FRA) à 70 m
3. Guy Solente (FRA) à 125 m
4. Roger Queugnet (FRA) à 225 m
5. Joseph Goutorbe (FRA) à 1 tour



EK02 Guy Béthery (Collection de photos HV)

3e manche Zurich le 13 décembre 1953

Série 1 (25 km) :

1. Adolf Verschueren (BEL) 21'59"
2. Max Meier (SUI) à 15 m
3. Hans Flückiger (SUI) à 25 m
4. Roger Queugnet (FRA) à 445 m
5. Jacques Besson (SUI) à 470 m

Série 2 (25 km) :

1. Adolf Verschueren (BEL) 22'32"
2. Max Meier (SUI) à 25 m
3. Roger Queugnet (FRA) à 110 m
4. Jacques Besson (SUI) à 225 m
5. Hans Flückiger (SUI) à 253 m

Série 3 (25 km) :

1. Adolf Verschueren (BEL) 22'41"
2. Jacques Besson (SUI) à 125 m
3. Hans Flückiger (SUI) à 135 m
4. Roger Queugnet (FRA) à 180 m
5. Max Meier (SUI) à 490 m

Classement final :

[105] Selon le Gazet van Antwerpen du 27 octobre 1953, Meier, deuxième, était également qualifié.

1. Adolf Verschueren (BEL) 75,00 km
2. Hans Flückiger (SUI) 74,587 km
3. Max Meier (SUI) 74,470 km
4. Roger Queugnet (FRA) 74,265 km
5. Jacques Besson (SUI) 74,180 km

4e manche Weihnachtspreis à Dortmund le 26 décembre 1953

Série 1 (20 km en 20'03"8/10) :

1. Walter Lohmann (ALL) (Georges Grolimund)
2. Gustav Kilian (ALL) (Hans Käb) à 40 m
3. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens) à 42 m
4. Giuseppe Martino (ITA) (Jupp Ceurremans) à 140 m
5. Jan Pronk (NED) (Bertus de Graaf) à 170 m

Série 2 (30 km en 30'16"2/10) :

1. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens)
2. Walter Lohmann (ALL) (Georges Grolimund) à 390 m
3. Jan Pronk (NED) (Bertus de Graaf) à 520 m
4. Gustav Kilian (ALL) (Hans Käb) à 540 m
5. Giuseppe Martino (ITA) (Jupp Ceurremans) à 580 m

Série 3 (30 km en 30'51"4/10) :

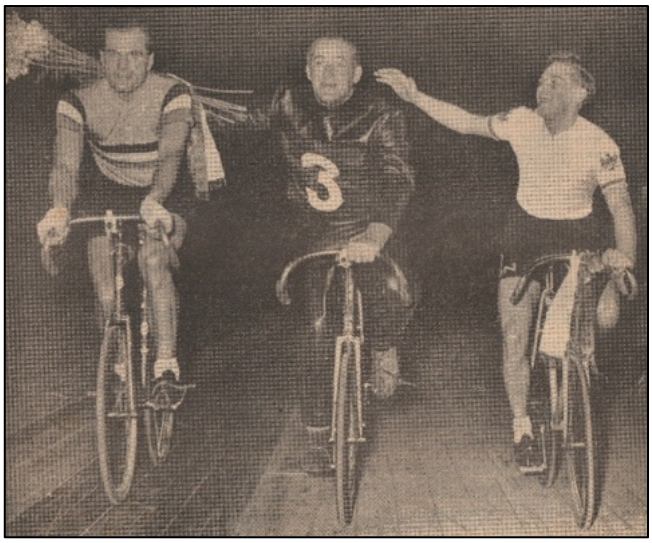
1. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens)
2. Gustav Kilian (ALL) (Hans Käb) à 620 m
3. Jan Pronk (NED) (Bertus de Graaf) à 860 m
4. Giuseppe Martino (ITA) (Jupp Ceurremans) à 900 m
5. Walter Lohmann (ALL) (Georges Grolimund) à 980 m

Classement final :
1. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens) 79,958 km
2. Gustav Kilian (ALL) (Hans Käb) à 1 158 m
3. Walter Lohmann (ALL) (Georges Grolimund) à 1 328 m
4. Jan Pronk (NED) (Bertus de Graaf) à 1 508 m
5. Giuseppe Martino (ITA) (Jupp Ceurremans) à 1628 m[106]



EK01 Horst Holzmann (Collection de photos HV)

[106] Radsport accorde 1 578 mètres à Martino.



EK06 4ème tmanche des stayers à Dortmund. À droite, le vainqueur Holzmann, à gauche, le 2e Kilian et au milieu, l'entraîneur Jupp Merkens. (Photo Radsport)

Kilian et Holzmann sélectionnés selon Radsport.

5e manche – Paris, 3 janvier 1954 (désignée G.P. Europa)

Série 1 – 20 km :

1. Jacques Besson (SUI) 17'20" 2/5
2. Adolf Verschueren (BEL) à 60 m
3. Roger Queugnet (FRA)[107] à 103 m
4. Henri Lemoine (FRA) à 145 m
5. Guy Béthery (FRA) à 225 m

Série 2 – 30 km[108] :

1. Guy Béthery (FRA) 26'08" 4/5
2. Henri Lemoine (FRA) à 50 m
3. Jacques Besson (SUI) à 85 m
4. Adolf Verschueren (BEL) à 340 m
5. Roger Queugnet (FRA) à 7 tours

Série 3 – 40 km :

1. Adolf Verschueren (BEL) 35'14" 3/5
2. Jacques Besson (SUI) à 20 m
3. Guy Béthery (FRA) à 150 m
4. Henri Lemoine (FRA) à 200 m

[107] Radsport ne donne que les deux premières séries, où l'on voit Roger Queugnet.
[108] Selon Le Soir, les différences étaient respectivement de 70 m, 125 m et 190 m.

5. Georges Guillier[109] (FRA) à 5 tours

Classement final :

1. Jacques Besson (SUI) 6 points
2. Adolf Verschueren (BEL) 7 points
3. Guy Béthery (FRA) 9 points
4. Henri Lemoine (FRA) 10 points
5. Georges Guillier (FRA) 13 points

[109] Le Gazet van Antwerpen mentionne, pour la série 3 et au classement final, Georges Guillier (FRA) – pas de résultats complets pour les deux premières séries.

Finale 14 février 1954 à Dortmund

Cette finale devait initialement se dérouler à Zurich mais a été transférée à Dortmund dès le mois de décembre. Gustav Kilian, normalement sélectionné, a déclaré forfait le jeudi qui précédait la course et a été, comme indiqué plus haut, remplacé par Jean Schorn qui cependant ne disposait pas de la forme requise.

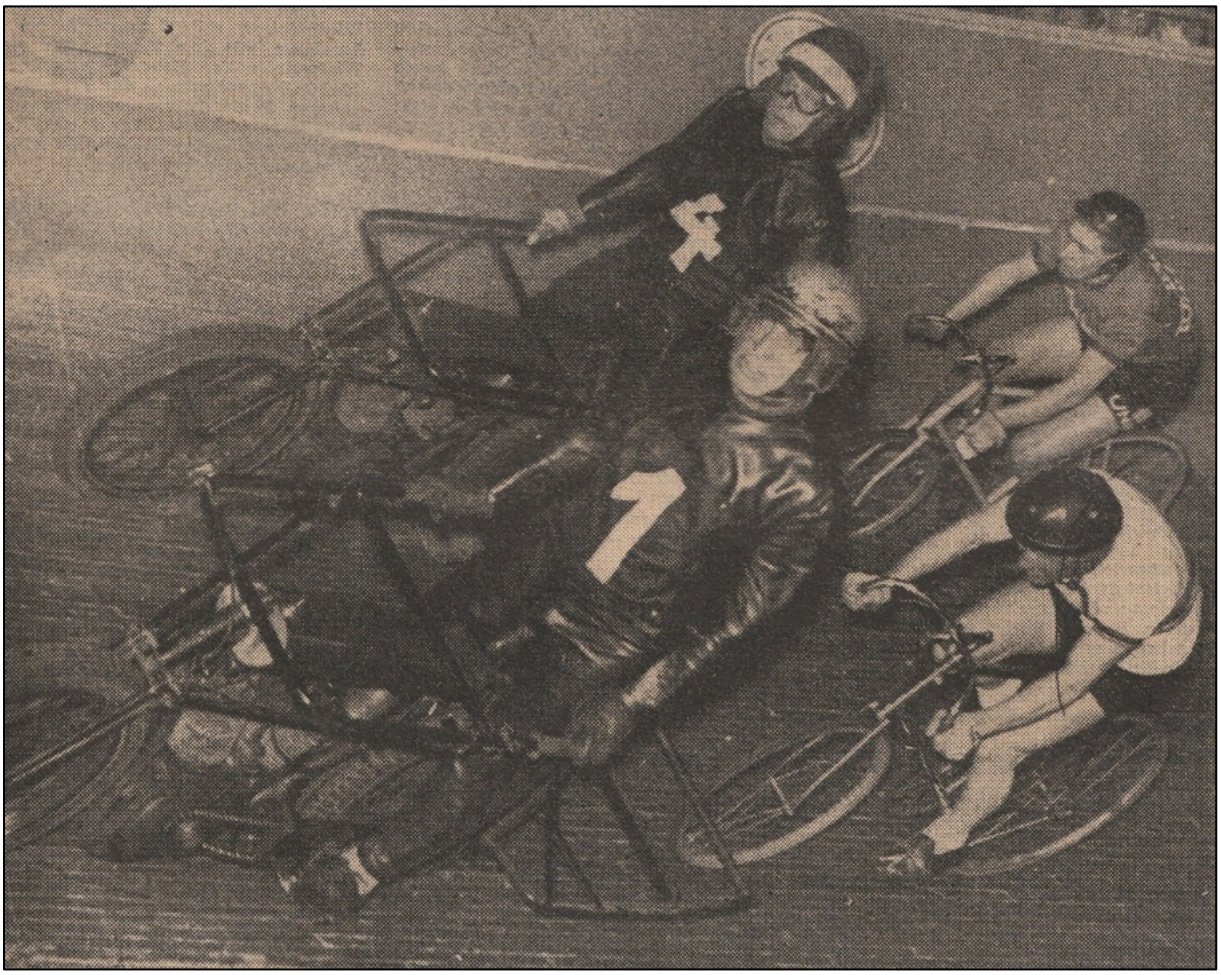


Image ambiance de la finale pour les stayers. Holzmann en haut lance une attaque sur Verschueren en bas.

3 séries

1re série – 30 km en 29'29" 4/101.

1. Adolf Verschueren (BEL) (Maurice Ville)
2. Jacques Besson (SUI) (Adolphe Laval) à 30 m
3. Guy Béthery (FRA) (August Wambst) à 50 m
4. Horst Holzmann (GER) (Jupp Merkens) à 130 m
5. Jean Schorn (GER) (Hans Kaeb) à 1 060 m

2e série – 30 km en 30'32" 9/101.

1. Jacques Besson (SUI) (Adolphe Laval)
2. Adolf Verschueren (BEL) (Maurice Ville) à 5 m

3. Guy Béthery (FRA) (August Wambst) à 100 m
4. Horst Holzmann (GER) (Jupp Merkens) à 150 m
5. Jean Schorn (GER) (Hans Kaeb) à 800 m

3e série sur 40 km en 40'45"5/101.

1. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens)
2. Adolf Verschueren (BEL) (Maurice Ville) à 270 m
3. Guy Béthery (FRA) (August Wambst) à 500 m
4. Jacques Besson (SUI) (Adolphe Laval) à 660 m
5. Jean Schorn (ALL) (Hans Kaeb) à 2 880 m

Classement :

1. Adolf Verschueren (BEL) (Maurice Ville) 99,725 km
2. Horst Holzmann (ALL) (Jupp Merkens) 99,720 km
3. Guy Béthery (FRA) (August Wambst) 99,350 km
4. Jacques Besson (SUI) (Adolphe Laval) 99,310 km
5. Jean Schorn (ALL) (Hans Kaeb) 95,260 km



EK12 Dolf Verschueren remporte la finale. (Collection de photos JDS)

Aperçu des lauréats

Winter seizoen	Stayers	Kleine motoren	Ploegkoers[12]	Sprint	Omnium
1945-46	Willy Michaux (BEL)	Edgar Decaluwe (BEL)	Gerrit Schulte-Arie van Vliet(NED)[13]		RikVan Steenbergen (BEL)
1946-47	Willy Michaux (BEL)				
1947-48	Willy Michaux(BEL)			Arie van Vliet (NED)	
1948-49	Jacques Besson (SUI)		Gerrit Schulte-Gerrit Boeijen (NED)	Emile Gosselin (BEL)	
1949-50	Raoul Lesueur(FRA)		Gerrit Schulte-Gerrit Peters(NED)	Arie van Vliet (NED)	Wim van Est (NED)
1950-51			Albert Sercu-Valère Ollivier(BEL)		
1951-52	Adolf Verschueren (BEL)		Roger Reynes-Jean Le Nizerhy (FRA)		
1952-53	Roger Queugnet (FRA)		Hugo Koblet-Armin von Büren (SU1)		
1953-54	Adolf Verschueren (BEL)		Hugo Koblet-Armin von Büren (SUI)		

[110],[111]

[110] En ce qui concerne les titres en américaine durant les hivers 1950-51 et 1951-52, des discussions persistent et plusieurs palmarès coexistent. Personnellement, je pense que les duos figurant dans le tableau sont les vainqueurs légitimes.

[111] Il s'agissait d'un omnium par équipes et non d'une course par équipes.

La série

Pays-Bas:

Éditeur : ?

Noir et blanc[112] : 9 x 5,5 cm





Verso:
Voir la photo

Remarque:
Un certain nombre de cartes sont des cyclistes, indiqués en gras ci-dessous.

Appel
Bakker P
Blankers-Koen
Boot
Bosselaar
Bouwman
Broekman
Carlier
Charité
de Groot - 4 de trèfle
de Haan A
de Munck
de Nijs
de Ruyter
Derksen - 5 de trèfle
du Buy
Gastelaars
Geesink
Haanappel-Dijkstra-Edelman
Klaassens
Knijnenburg
Kok
Kuys
Landman
Lens
Lenstra
Linneman
Loggere
Nolten - as de pique
Notermans
Pellenaars - 5 de cœur
Schagen
Schulte - 6 de pique
Snoek
Urbanus
van Alphen
van Breenen - 6 de cœur
van de Berg
van de Hart
van de Pol
van de Zande
van Duyne Brouwer
van Est W. - 2 de pique
van Klaveren
van Oosterhout
van Vliet - valet de cœur

[112] Le numéro et la couleur de la carte sont dans le noir ou le rouge classique.

Les cartes publicitaires - Dossier Willem II

1966

Série 1

Zu verso : Les cyclistes se tiennent avec le vélo à la main près de la voiture. Sur le maillot est écrit “Willem II sigaren Gazelle”.

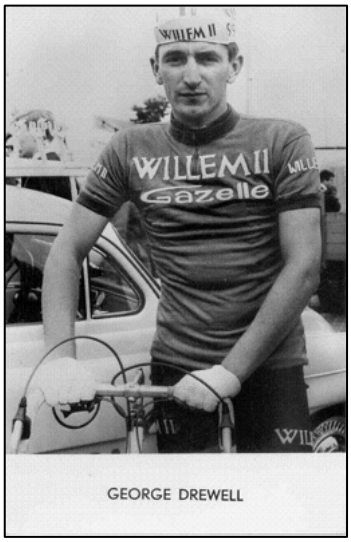
Verso : voir photo

10 photos

Dimensions : 13,6 x 8,9 cm

Remarque : Certains maillots n'ont pas la mention de “cigares” (*)

1966
MAARTEN BREURE
GEORGE DREWELL*
FRANÇAIS
ALBERT HITCHEN
HENK KOOPMANS *
NICO LUTE
CEES SNEPVANGERS
MICHEL STOLKER
WERNER SWANEVELD
CEES VAN AMSTERDAM



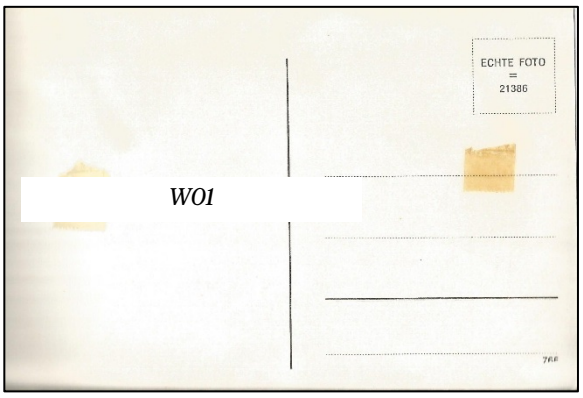
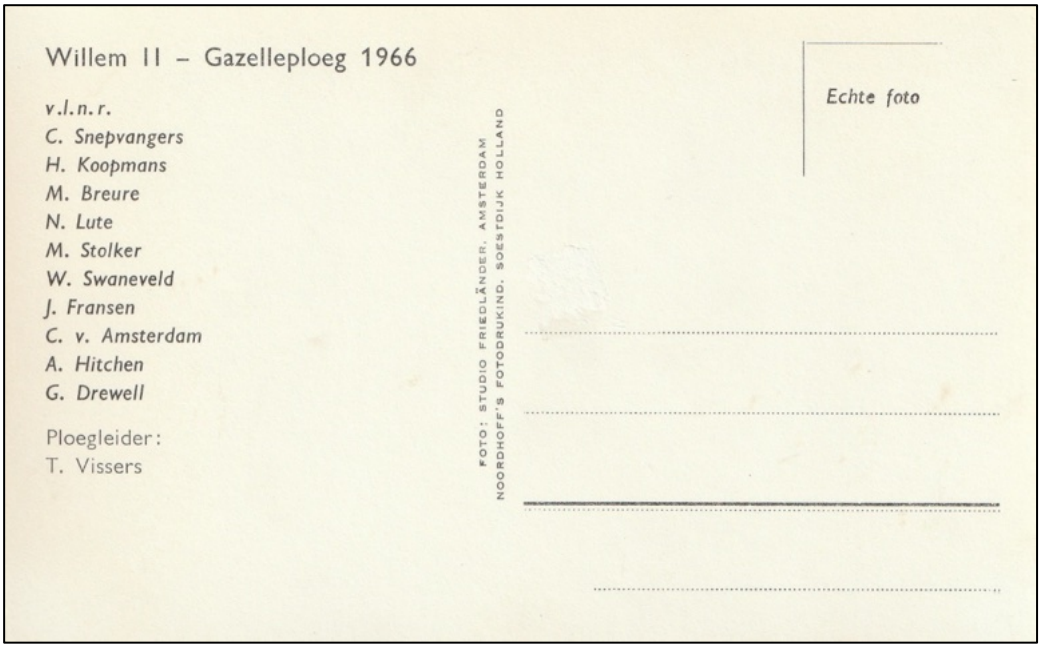


Photo d'équipe 1966



WP01 1966 Willem II (Carte postale - 13,8 x 8,8 cm).



WP 02 1966 Willem II (Carte postale-13,8 x 8,8 cm) Dos.

1967

Série 1

Recto : coureurs à vélo (*) ou photo buste avec PRÉNOM et NOM en bas

Verso : voir photo

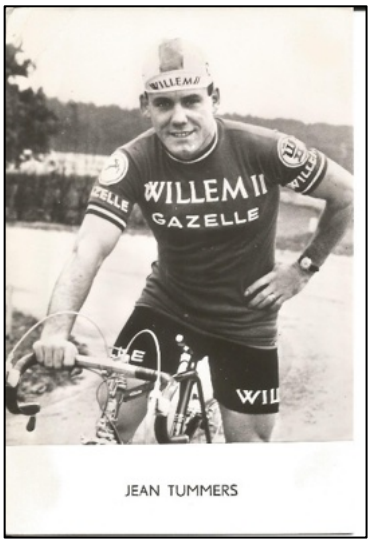
17 photos connues malgré le fait que l'équipe comptait 18 coureurs.

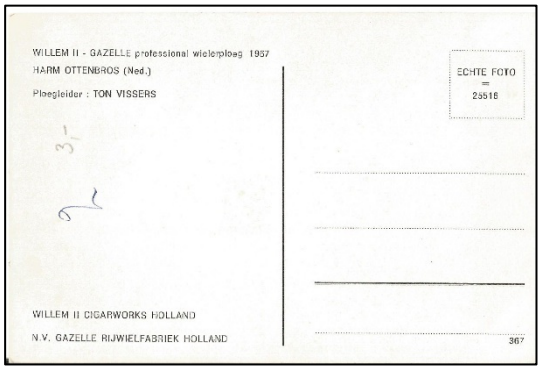
Dimensions : 13,7 x 8,9 cm

Commentaires:

- Probablement pas une photo de Jules Van der Flaas.

1967
MAARTEN BREURE*
JO DE ROO
WILLY DERBOVEN
HENRI DEWOLF
GEORGE DREWELL*
JAN FRANSEN
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS*
ALBERT HITSCHEN
KAREL LEYTEN*
NICO LUTE
HARM OTTENBROS*
PETER POST*
JAN SCHRÖDER
JULIEN STEVENS
JEAN TUMMERS*
RIK c. LOOY
JO VAN SEGGELEN





W 07 -W 08

Série 2

Recto : Photos de buste avec PRÉNOM et NOM.

Verso : voir photo

17 photos connues malgré le fait que l'équipe comptait 18 coureurs.

Dimensions : 12,7 x 9,6 cm

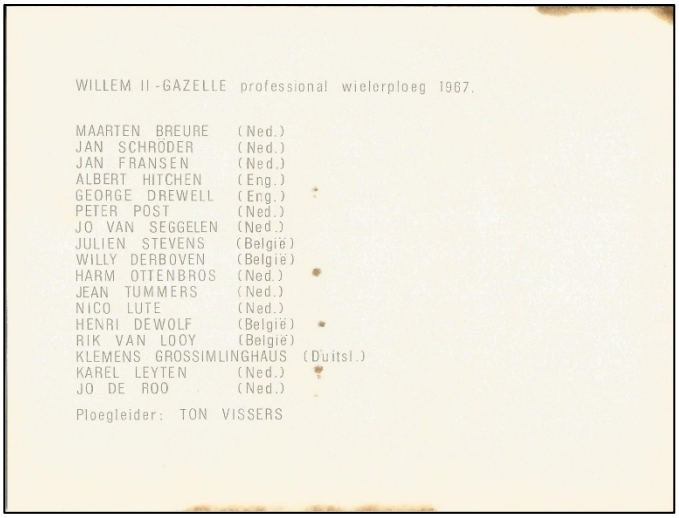
Remarque:

- Rik Van Looy et Peter Post portent un maillot blanc.
- Probablement pas une photo de Jules Van der Flaas.

1967
MAARTEN BREURE
JO DE ROO
WILLY DERBOVEN
HENRI DE WOLF
GEORGE DREWELL
JAN FRANSEN
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS
ALBERT HITCHEN
KAREL LEYTEN
NICO LUTE
HARM OTTENBROS
PETER POST
JAN SCHRÖDER
JULIEN STEVENS
JEAN TUMMERS
RIK VAN LOOY
JO VAN SEGGELEN






WILLEM II-GAZELLE professional wielerploeg 1967.

MAARTEN BREURE (Ned.)
JAN SCHRÖDER (Ned.)
JAN FRANSEN (Ned.)
ALBERT HITCHEN (Eng.)
GEORGE DREWELL (Eng.)
PETER POST (Ned.)
JO VAN SEGGELEN (Ned.)
JULIEN STEVENS (België)
WILLY DERBOVEN (België)
HARM OTTENBROS (Ned.)
JEAN TUMMERS (Ned.)
NICO LUTE (Ned.)
HENRI DEWOLF (België)
RIK VAN LOOY (België)
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS (Duitsl.)
KAREL LEYTEN (Ned.)
JO DE ROO (Ned.)

Ploegleider: TON VISSERS

W 03 - 04 - 05

Série 3

Recto : photos d'action. Sous le PRÉNOM et le NOM se trouve Willem II/Gazelle.

Verso : Blanco

Il y aurait 18 photos dont nous pourrions confirmer 15.

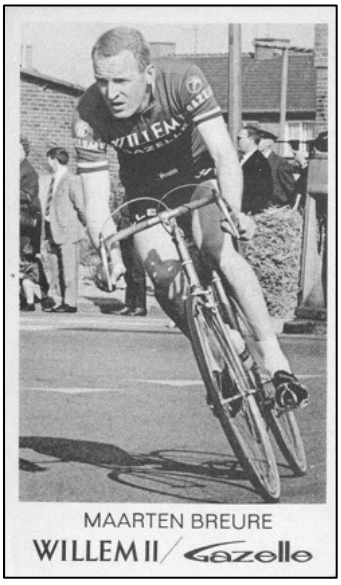
Dimensions : 15,8 x 9,0 cm

Commentaires:

- Les photos sont sur **carton dur** et allongées.
- La photo de Van Looy date de Paris-Roubaix 1967 (Mons-en-Pévèle). La série aurait donc pu être publiée en avril 1967 au plus tôt.
- Nous avons en notre possession des cartes sur lesquelles la publicité de Willem II/Gazelle est absente. Mais ce sont des cartes “coupées” et nous ne les considérons pas comme une série distincte.

En gras ce qui a été vérifié.

1967
MAARTEN BREURE
JO DE ROO
WILLY DERBOVEN
HENRI DE WOLF
GEORGE DREWELL
JAN FRANSEN
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS
ALBERT HITCHEN
KAREL LEYTEN
NICO LUTE
HARM OTTENBROS (sans casquette
PETER POST
JAN SCHRÖDER
JULIEN STEVENS
JEAN TUMMERS
JUUL VAN DER FLAAS
RIK VAN LOOY
JO VAN SEGGELEN



Pas de confirmation des photos de Derboven, Grossimlinghaus et Van Seggelen.

Série 4

recto : À gauche : Willem II + logos. A droite : photos comme dans la série 2 avec PRÉNOM et NOM sur la photo

Verso : blanco

4 photos connues, mais il y en a probablement d'autres.

Dimensions : 13,7 x 8,9 cm

Remarque : Ces photos étaient enfermées dans des boîtes à cigares.

En gras ce qui a été vérifié.

1967
MAARTEN BREURE
JO DE ROO
WILLY DERBOVEN
HENRI DEWOLF
GEORGE DREWELL
JAN FRANSEN
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS
ALBERT HITSCHEN
KAREL LEYTEN
NICO LUTE
HARM OTTENBROS
PETER POST
JAN SCHRÖDER
JULIEN STEVENS
JEAN TUMMERS
RIK VAN LOOY
JO VAN SEGGELEN

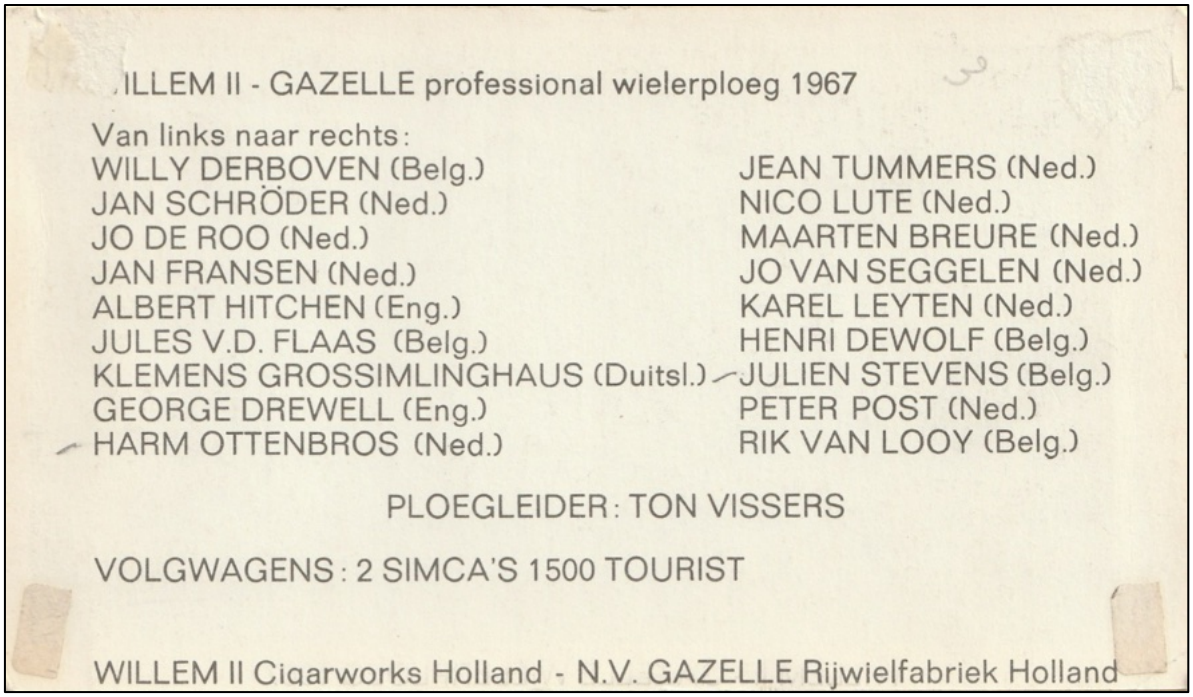


W 26 Ces photos étaient enfermées dans des boîtes à cigares.

Photos d'équipe



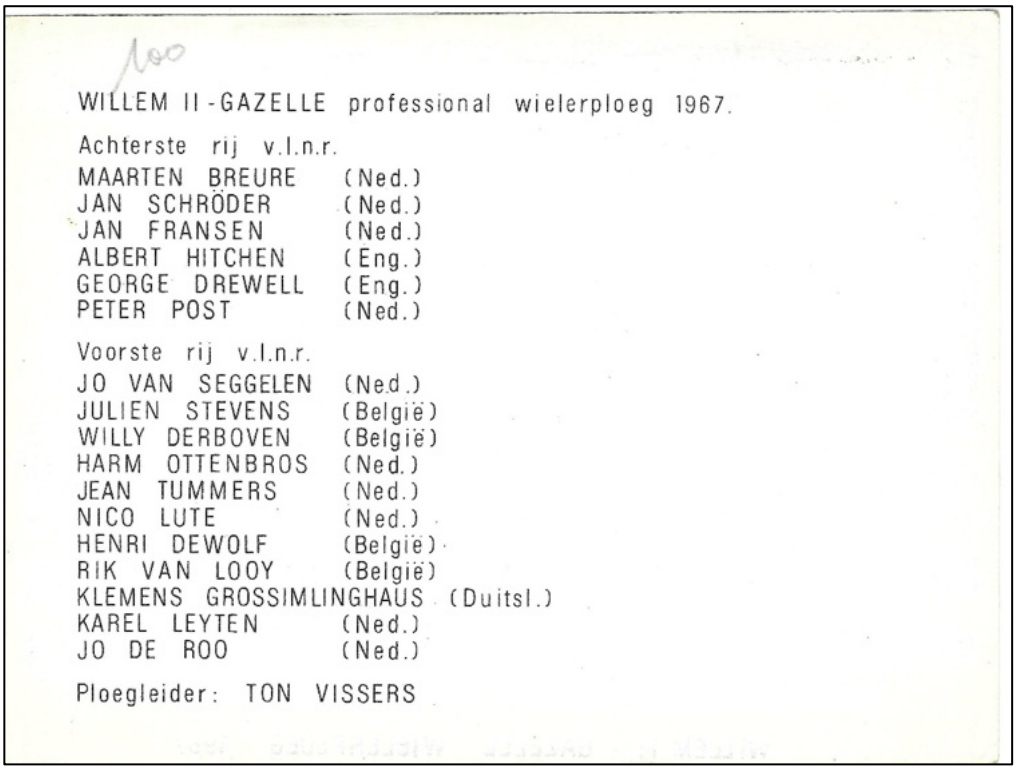
WP 03 1967 Willem II (papier dur-15,7 x 9,0 cm).



WP 04 1967 Willem II (papier dur-15,7 x 9,0 cm) Dos.



WP 05 1967 Willem II (Carte postale - papier souple - 14,0 x 10,5 cm).



100

WILLEM II-GAZELLE professional wielerploeg 1967.

Achterste rij v.l.n.r.

MAARTEN BREURE	(Ned.)
JAN SCHRÖDER	(Ned.)
JAN FRANSEN	(Ned.)
ALBERT HITCHEN	(Eng.)
GEORGE DREWELL	(Eng.)
PETER POST	(Ned.)

Voorste rij v.l.n.r.

JO VAN SEGGELEN	(Ned.)
JULIEN STEVENS	(België)
WILLY DERBOVEN	(België)
HARM OTTENBROS	(Ned.)
JEAN TUMMERS	(Ned.)
NICO LUTE	(Ned.)
HENRI DEWOLF	(België)
RIK VAN LOOY	(België)
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS	(Duitsl.)
KAREL LEYTEN	(Ned.)
JO DE ROO	(Ned.)

Ploegleider: TON VISSERS

WP 06 1967 Willem II (Carte postale - papier souple - 14,0 x 10,5 cm) Dos.



WP 07 1967 Willem II (Papier brillant-souple-14,0 x 10,0 cm).

WILLEM II-GAZELLE professional wielerploeg 1967

Achterste rij v.l.n.r.

MAARTEN BREURE	(Ned.)
JAN SCHRÖDER	(Ned.)
JAN FRANSEN	(Ned.)
ALBERT HITCHEN	(Eng.)
GEORGE DREWELL	(Eng.)
PETER POST	(Ned.)

Voorste rij v.l.n.r.

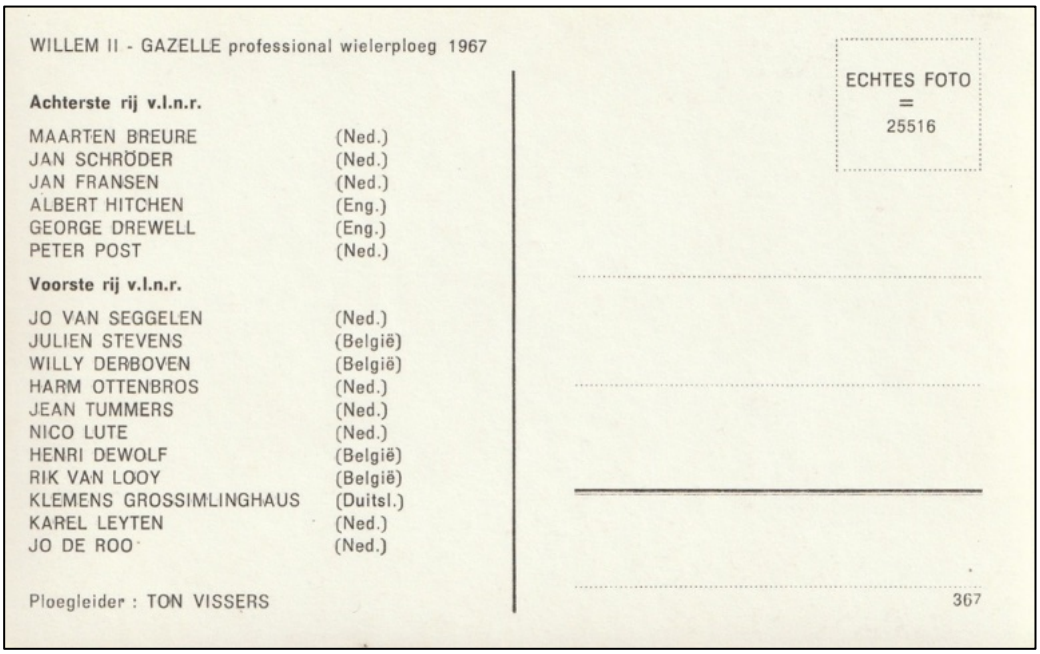
JO VAN SÉGGELEN	(Ned.)
JULIEN STEVENS	(België)
WILLY DERBOVEN	(België)
HARM OTTENBROS	(Ned.)
JEAN TUMMERS	(Ned.)
NICO LUTE	(Ned.)
HENRI DEWOLF	(België)
RIK VAN LOOY	(België)
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS	(Duitsl.)
KAREL LEYTEN	(Ned.)
JO DE ROO	(Ned.)

Ploegleider: TON VISSERS

WP 08 1967 Willem II (Papier brillant-souple-14,0 x 10,0 cm) Dos.



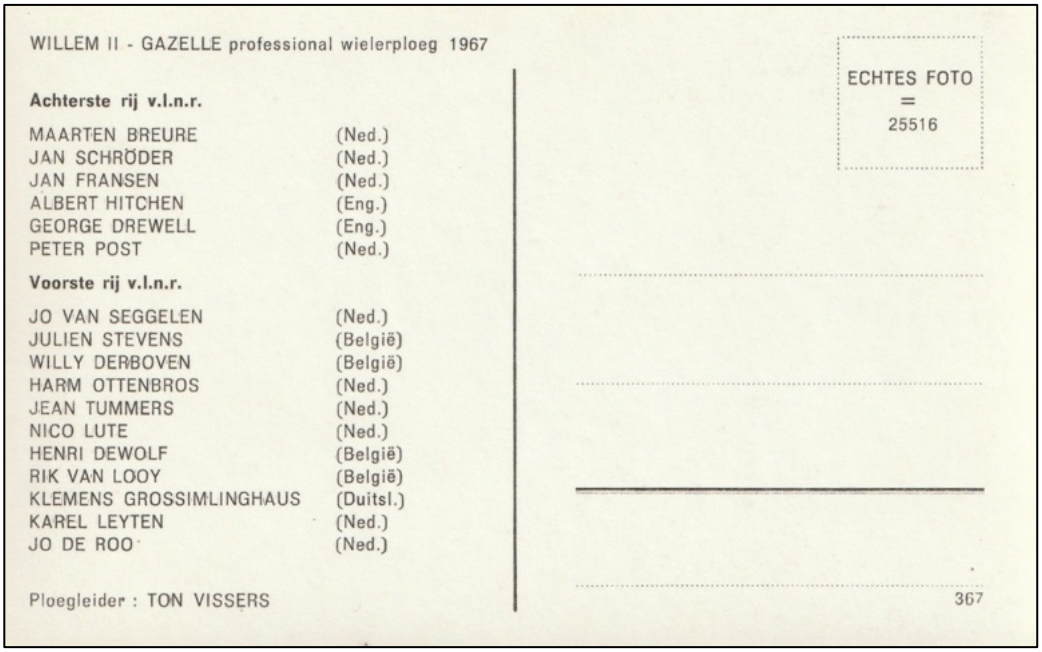
WP 09 1967 Willem II (Carte postale-Carton brillant-dur-14,2 x 9,7 cm).



WP 10 1967 Willem II (Carte postale-Brillant-Carton dur-14,2 x 9,7 cm) Verso.



WP 11 1967 Willem II (Carte postale - 13,8 x 8,8 cm).



WILLEM II - GAZELLE professional wielerploeg 1967

ECHTES FOTO
=
25516

Achterste rij v.l.n.r.

MAARTEN BREURE	(Ned.)
JAN SCHRÖDER	(Ned.)
JAN FRANSEN	(Ned.)
ALBERT HITCHEN	(Eng.)
GEORGE DREWELL	(Eng.)
PETER POST	(Ned.)

Voorste rij v.l.n.r.

JO VAN SEGGELEN	(Ned.)
JULIEN STEVENS	(België)
WILLY DERBOVEN	(België)
HARM OTTENBROS	(Ned.)
JEAN TUMMERS	(Ned.)
NICO LUTE	(Ned.)
HENRI DEWOLF	(België)
RIK VAN LOOY	(België)
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS	(Duitsl.)
KAREL LEYTEN	(Ned.)
JO DE ROO	(Ned.)

Ploegleider : TON VISSERS

367

WP 12 1967 Willem II (Carte postale-13,8 x 8,8 cm) Dos.

1968

Série 1

Recto : Photos de buste avec le PRÉNOM et le NOM en bas.

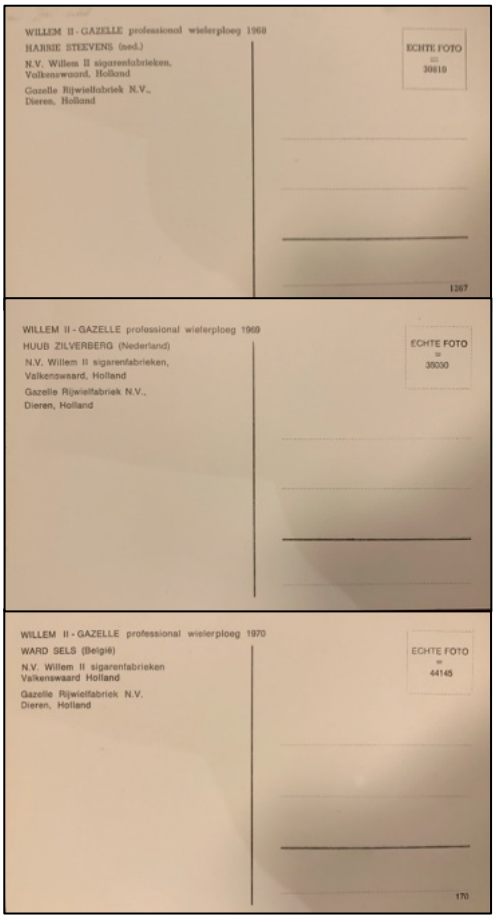
Verso : Voir la photo

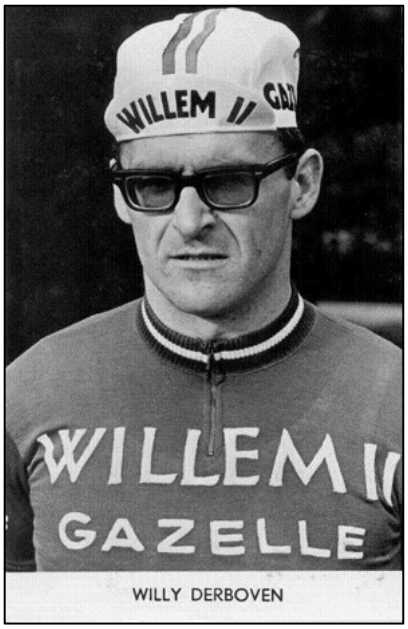
Si le dos n'est pas pris en compte, 37 photos uniques ont été confirmés. Si l'on tient compte des dos, 17 photos ont été confirmés pour 1968, 27 photos pour 1969 et 19 photos pour 1970.

Dimensions : 13,8 x 8,7 cm

Remarque:

- Cette série a été poursuivie en 1969 et 1970 (des différences peuvent être notées au dos).
- Pour les cartes de 1970, il est écrit '170' en bas à droite. Ce n'est qu'à Van Midden qu'il est écrit “470”.
- Il est certain que tout le monde recevait chaque année une nouvelle carte avec la même photo, à moins que le coureur ne soit autorisé à porter un maillot de champion.





W 16

Ce qui est en **état gras** est confirmé.

1968	1969	1970
MAARTEN BREURE	**MAARTEN BREURE**	
JO DE ROO		

WILLY DERBOVEN		
HENRI DE WOLF	**HENRI DE WOLF**	
	EVERT DOLMAN (NK)	**EVERT DOLMAN**
JAN FRANSEN		
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS		
	CEES HAAST	
	FRITS HOGERHEIDE	**FRITS HOGERHEIDE**
	HERMAN HOOGZAAD	**HERMAN HOOGZAAD**
JAN HUGENS		
WILLY JACOBS	**WILLY JACOBS**	
NICO LUTE		
MARCEL MAES	**MARCEL MAES**	
	HENK NIJDAM	
		VICTOR NUELANT
HARM OTTENBROS	**HARM OTTENBROS**	**HARM OTTENBROS (CHAMPIONNAT DU MONDE)**
		CHRIS PEPELS
	RENÉ PIJNEN	**RENÉ PIJNEN**
	LEEN POORTVLIET	**LEEN POORTVLIET**
PETER POST	**PETER POST**	PETER POST
	NORBERT SEEUWS	
		WARD SELS
	JAN SERPENTI	**JAN SERPENTI**
HARRIE STEEVENS		
SOUS TIMMERMAN	**SOUS TIMMERMAN**	**SOUS TIMMERMAN**
JEAN TUMMERS	**JEAN TUMMERS**	
JUUL VAN DER FLAAS	**JUUL VAN DER FLAAS**	**JUUL VAN DER FLAAS**
PIET VAN DER LANS	**PIET VAN DER LANS**	PIET VAN DER LANS
	JOS VAN DER VLEUTEN	**JOS VAN DER VLEUTEN**
GERARD VAN DER WINDEN	**GERARD VAN DER WINDEN**	
JAN VAN KATWIJK	**JAN VAN KATWIJK**	**JAN VAN KATWIJK**
HERMAN VAN LOO	**HERMAN VAN LOO**	**HERMAN VAN LOO**
RIK VAN LOOY	**RIK VAN LOOY**	**RIK VAN LOOY**
	ALBERT VAN MIDDEN	**ALBERT VAN MIDDEN**
	JAN VAN NUETEN	**JAN VAN NUETEN**

JO VAN SEGGELEN	**JO VAN SEGGELEN**	
RINUS WAGTMANS	**RINUS WAGTMANS**	**RINUS WAGTMANS**
RIK WOUTERS	RIK WOUTERS	
		GILBERT WUYTACK
HUUB ZILVERBERG	**HUUB ZILVERBERG**	

Série 2

Recto : Photos de buste avec fond sombre (buissons ?). Sous le PRÉNOM et le NOM se trouve Willem II/Gazelle.

Verso : Blanco

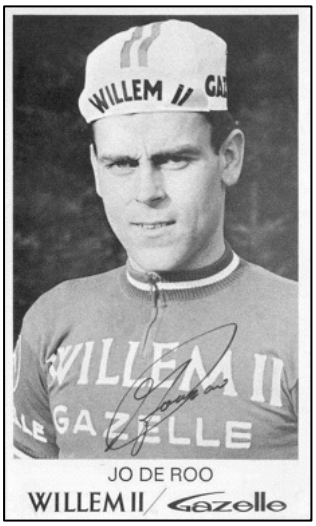
18 photos

Dimensions : 15,0 x 9,0 cm

Remarque:

- Les mêmes négatifs ont été utilisés pour cette série que pour la série 1 de 1968.

1968
MAARTEN BREURE
JO DE ROO
WILLY DERBOVEN
HENRI DE WOLF
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS
JAN HUGENS
MARCEL MAES
HARM OTTENBROS
PETER POST
HARRIE STEEVENS
SOUS TIMMERMAN
JEAN TUMMERS
JUUL VAN DER FLAAS
HERMAN VAN LOO
RIK VAN LOOY
JO VAN SEGGELEN
RINUS WAGTMANS
HUUB ZILVERBERG



W 12

Série 3

Recto : photos d'action. Sous le PRÉNOM et le NOM se trouve Willem II/Gazelle.

Verso : Blanco

Il y aurait 23 photos dont nous pourrions confirmer 22.

Dimensions : 15,2 x 8,9 cm

Commentaires:

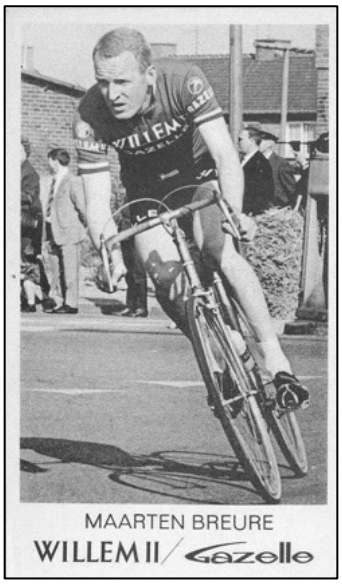
- Les photos sont sur **du papier souple** et allongées.
- Cette série commence en 1968 et se poursuit peut-être jusqu'en 1969.

Dans la liste ci-dessous en **gras et noir** ce qui est vérifié.

1969 a été ajouté pour les coureurs de 1968 qui ont également couru pour Willem II en 1969.

Pour Maarten Breure, il y a une photo dans cette série qui a été utilisée en 1968 et peut-être en 1969.

1968	1969
MAARTEN BREURE	**MAARTEN BREURE**
JO DE ROO	
WILLY DERBOVEN	
HENRI DE WOLF	**HENRI DE WOLF**
JAN FRANSEN	
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS	
JAN HUGENS	
NICO LUTE	
MARCEL MAES	**MARCEL MAES**
HARM OTTENBROS (avec casquette)	**HARM OTTENBROS (avec casquette)**
PETER POST	**PETER POST**
HARRIE STEEVENS	
HARRIE STEEVENS (photo paysage)	
SOUS TIMMERMAN	**SOUS TIMMERMAN**



En 09

JEAN TUMMERS	**JEAN TUMMERS**
JUUL VAN DER FLAAS	**JUUL VAN DER FLAAS**
PIET VAN DER LANS	**PIET VAN DER LANS**
HERMAN VAN LOO	**HERMAN VAN LOO**
RIK VAN LOOY	**RIK VAN LOOY**
JO VAN SEGGELEN	**JO VAN SEGGELEN**
RINUS WAGTMANS	**RINUS WAGTMANS**
RIK WOUTERS	**RIK WOUTERS**
HUUB ZILVERBERG	**HUUB ZILVERBERG**

1968 : Pas de photos de Jacobs, Van der Winden, Van Katwijk

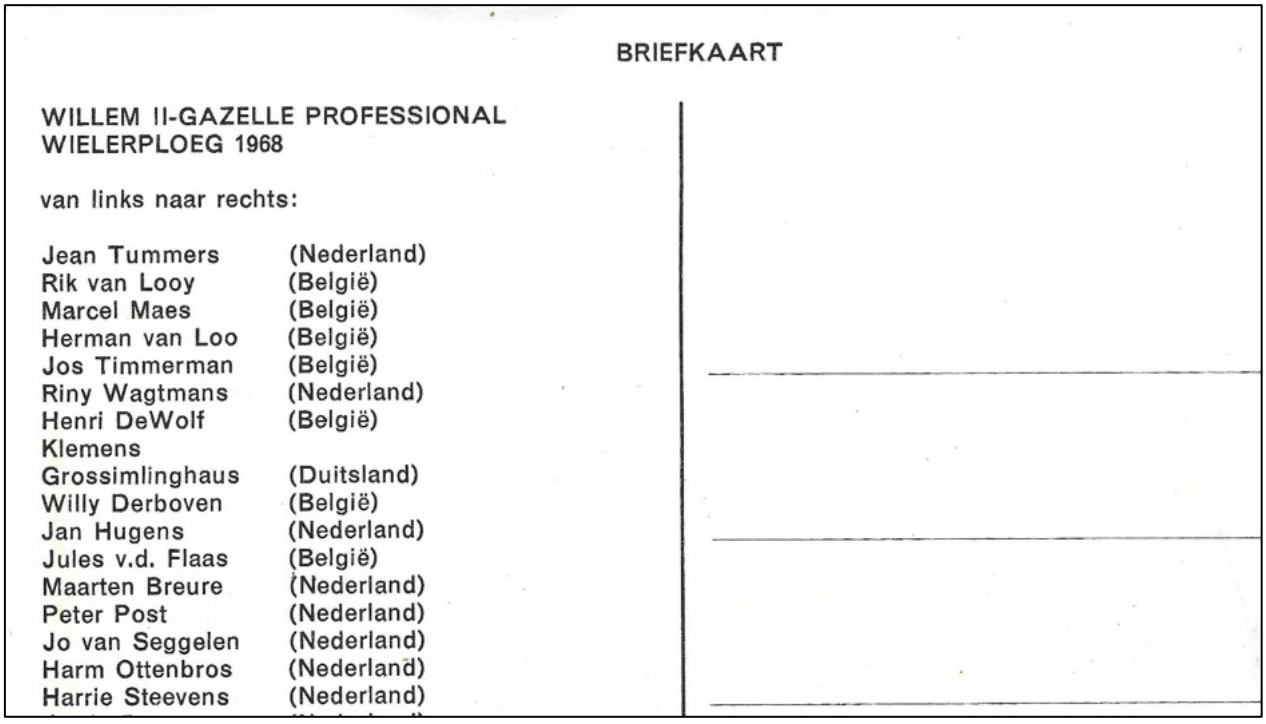
1969 : Pas de photos de Dolman, Haast, Hogerheide, Hoogzaad, Jacobs, Nijdam, Pijnen, Poortvliet, Seeuws, Serpenti, Van der Vleuten, Van der Winden, Van Katwijk et Van Nueten.

Photos d'équipe

La carte ci-dessous a un dos légèrement différent. L'impression est légèrement oblique.



WP 15 1968 Willem II (Carte postale-Papier glacé-Papier dur-13,9 x 9,0 cm).


BRIEFKAART

WILLEM II-GAZELLE PROFESSIONAL
WIELERPLOEG 1968

van links naar rechts:

Jean Tummers	(Nederland)
Rik van Looy	(België)
Marcel Maes	(België)
Herman van Loo	(België)
Jos Timmerman	(België)
Riny Wagtmans	(Nederland)
Henri DeWolf	(België)
Klemens Grossimlinghaus	(Duitsland)
Willy Derboven	(België)
Jan Hugens	(Nederland)
Jules v.d. Flaas	(België)
Maarten Breure	(Nederland)
Peter Post	(Nederland)
Jo van Seggelen	(Nederland)
Harm Ottenbros	(Nederland)
Harrie Steevens	(Nederland)

WP 16 1968 Willem II (Carte postale-Papier glacé-Papier dur-13,9 x 9,0 cm) Verso.



WP 17 1968 Willem II (Papier souple-14,0 x 9,0 cm).

WILLEM II - GAZELLE professional wielerploeg 1968

Van links naar rechts:
JEAN TUMMERS (ned.)
RIK VAN LOOY (belg.)
MARCEL MAES (belg.)
HERMAN VAN LOO (belg.)
JOS TIMMERMANS (belg.)
RINY WAGTMANS (ned.)
HENRI DEWOLF (belg.)
KLEMENS GROSSIMLINGHAUS (duitsl.)
WILLY DERBOVEN (belg.)
JAN HUGENS (ned.)
JULES VAN DER FLAAS (belg.)
MAARTEN BREURE (ned.)
PETER POST (ned.)
JO VAN SEGGELEN (ned.)
HARM OTTENBROS (ned.)
HARRIE STEEVENS (ned.)
JO DE ROO (ned.)

PLOEGLEIDER: TON VISSERS

MECANICIEN: CHARLES TERRYN

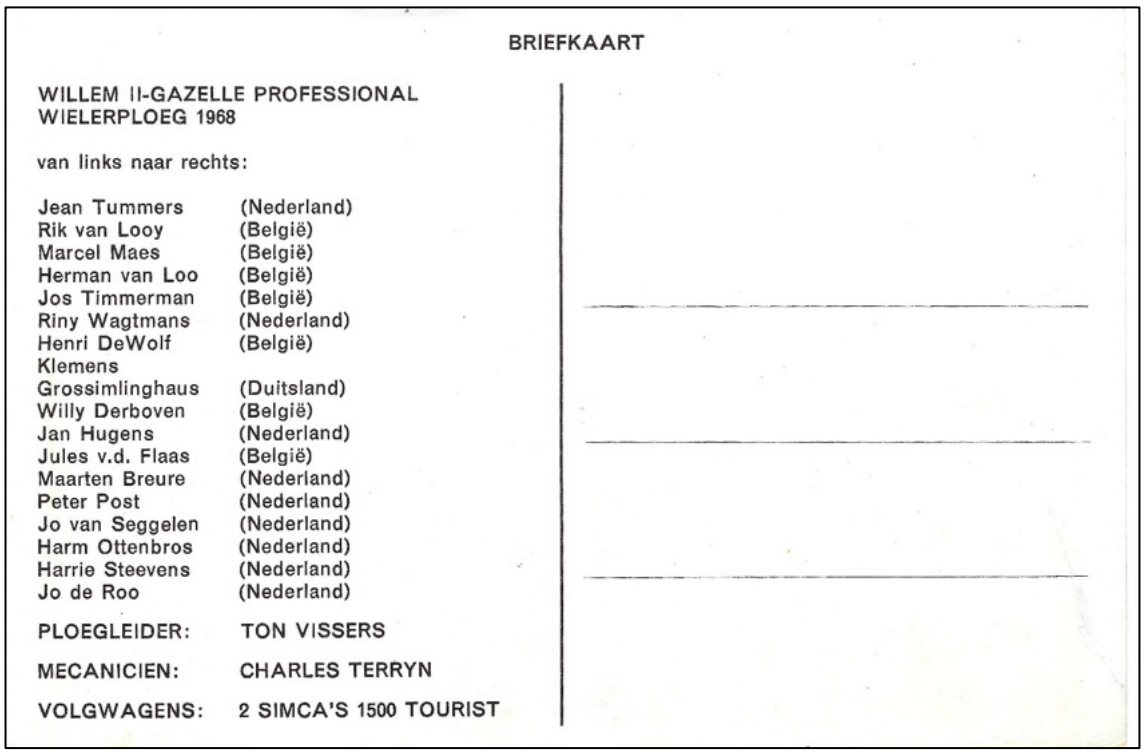
VOLGWAGENS: 2 SIMCA'S 1500 TOURIST

WILLEM II Sigarenfabrieken Holland - N.V. Gazelle Rijwielfabriek Holland

WP 18 1968 Willem II (Papier souple-14.0 x 9.0 cm) Dos.



WP 19 1968 Willem II (Papier souple-15,0 x 10,0 cm).



BRIEFKAART

WILLEM II-GAZELLE PROFESSIONAL
WIELERPLOEG 1968

van links naar rechts:

Jean Tummers	(Nederland)
Rik van Looy	(België)
Marcel Maes	(België)
Herman van Loo	(België)
Jos Timmerman	(België)
Riny Wagtmans	(Nederland)
Henri DeWolf	(België)
Klemens Grossimlinghaus	(Duitsland)
Willy Derboven	(België)
Jan Hugens	(Nederland)
Jules v.d. Flaas	(België)
Maarten Breure	(Nederland)
Peter Post	(Nederland)
Jo van Seggelen	(Nederland)
Harm Ottenbros	(Nederland)
Harrie Steevens	(Nederland)
Jo de Roo	(Nederland)
PLOEGLEIDER:	TON VISSERS
MECANICIEN:	CHARLES TERRYN
VOLGWAGENS:	2 SIMCA'S 1500 TOURIST

WP 20 1968 Willem II (Papier souple-15,0 x 10,0 cm) Dos.



WP 34 1968 Willem II (Affiche)

1969

Série 1

Recto : photos d'action. En bas, PRÉNOM ET NOM et (NAT.)

Verso : blanco

On dit qu'il y a 30 photos uniques. Plus de précision dans les commentaires.

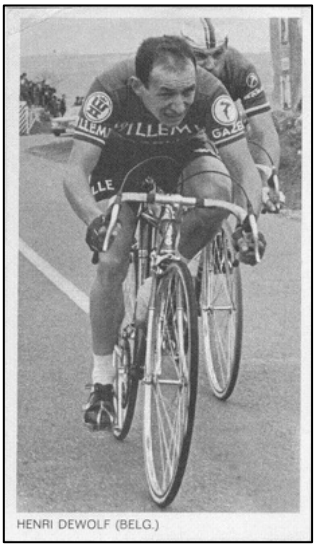
Dimensions : 14,0 x 8,0 cm (Paysage de Wagtmans : 12,6 x 10,6 cm)

Remarque:

- Il existe deux types de papier (souple et légèrement plus dur) (S) et (H).
- Les cartes (S) proviennent d'une grande affiche avec seulement 20 coureurs. Donc probablement 10 de moins qu'avec (H). 19 sur du papier souple ont été confirmés.
- Les cartes (H) existeraient pour 30 coureurs. 20 sur du papier légèrement plus dur ont été confirmés

En gras noir est confirmé

1969	
(S)	**(H)**
MAARTEN BREURE	**MAARTEN BREURE**
HENRI DE WOLF	**HENRI DE WOLF**
EVERT DOLMAN NK	**EVERT DOLMAN NK**
CEES HAAST	CEES HAAST
FRITS HOGERHEIDE	FRITS HOGERHEIDE
HERMAN HOOGZAAD	HERMAN HOOGZAAD
WILLY JACOBS	**WILLY JACOBS**
MARCEL MAES	**MARCEL MAES**
HENK NIJDAM	**HENK NIJDAM**
HARM OTTENBROS (sans casquette)	HARM OTTENBROS (sans casquette)
RENÉ PIJNEN	**RENÉ PIJNEN**
LEEN POORTVLIET	LEEN POORTVLIET
PETER POST	PETER POST
NORBERT SEEUWS	**NORBERT SEEUWS**
JAN SERPENTI	**JAN SERPENTI**
SOUS TIMMERMAN	**SOUS TIMMERMAN**
JEAN TUMMERS	**JEAN TUMMERS**
JUUL VAN DER FLAAS	**JUUL VAN DER FLAAS**
PIET VAN DER LANS	**PIET VAN DER LANS**



W17

JOS VAN DER VLEUTEN	JOS VAN DER VLEUTEN
GERARD VAN DER WINDEN	**GERARD VAN DER WINDEN**
JAN VAN KATWIJK	JAN VAN KATWIJK
HERMAN VAN LOO	HERMAN VAN LOO
RIK VAN LOOY	**RIK VAN LOOY**
JAN VAN NUETEN	**JAN VAN NUETEN**
JO VAN SEGGELEN	**JO VAN SEGGELEN**
RINUS WAGTMANS (couché)	RINUS WAGTMANS (couché)
RINUS WAGTMANS (debout)	**RINUS WAGTMANS (debout)**
RIK WOUTERS	**RIK WOUTERS**
HUUB ZILVERBERG	**HUUB ZILVERBERG**

Série 2

Recto : Caricature. En bas, PRÉNOM (ou initiale) et NOM.

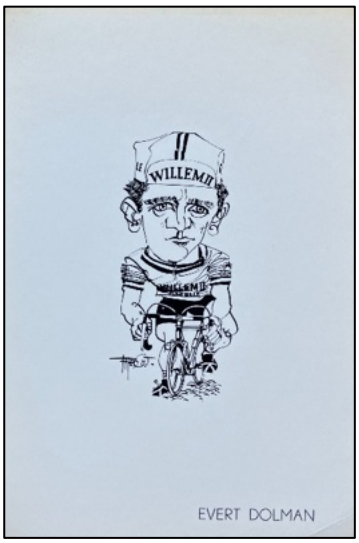
Verso : blanco

11 caricatures ont été confirmées + Ton Vissers (directeur sportif).

Dimensions : 15,0 x 10,0 cm

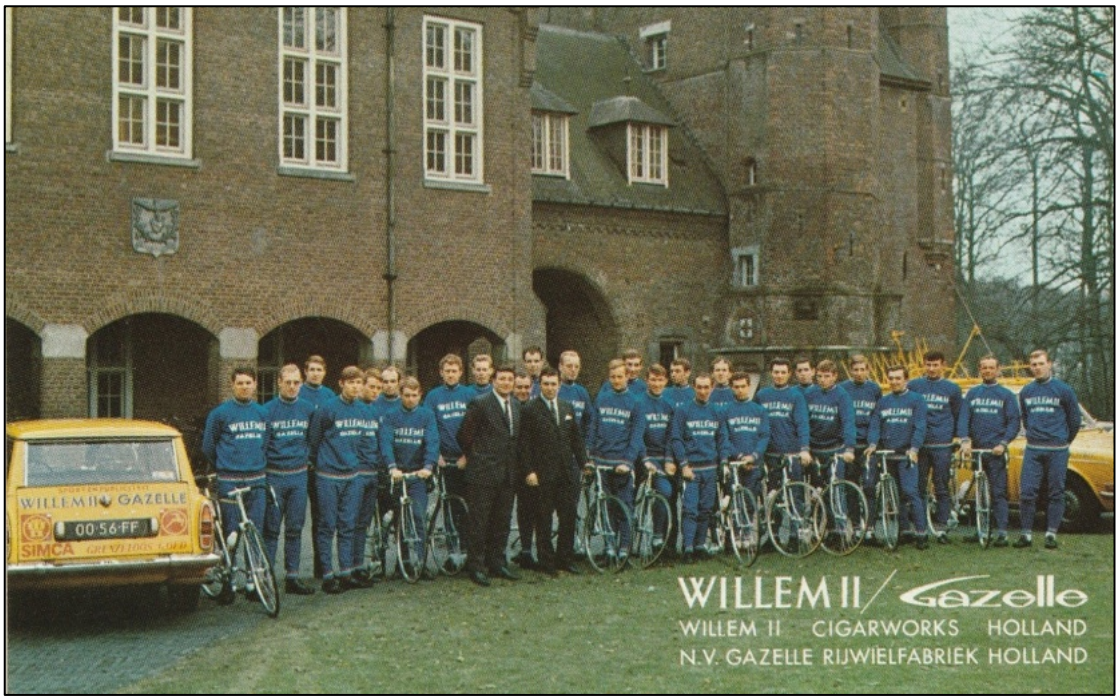
Remarque:

1969
EVERT DOLMAN
CEES HAAST
HENK NIJDAM
HARM OTTENBROS
DOULEURS DU RENÉ
LEEN POORTVLIET
SOUS TIMMERMAN
JULES VAN DER FLAAS
JAN VAN KATWIJK
RIK VAN LOOY
RINI WAGTMANS
T. VISSES

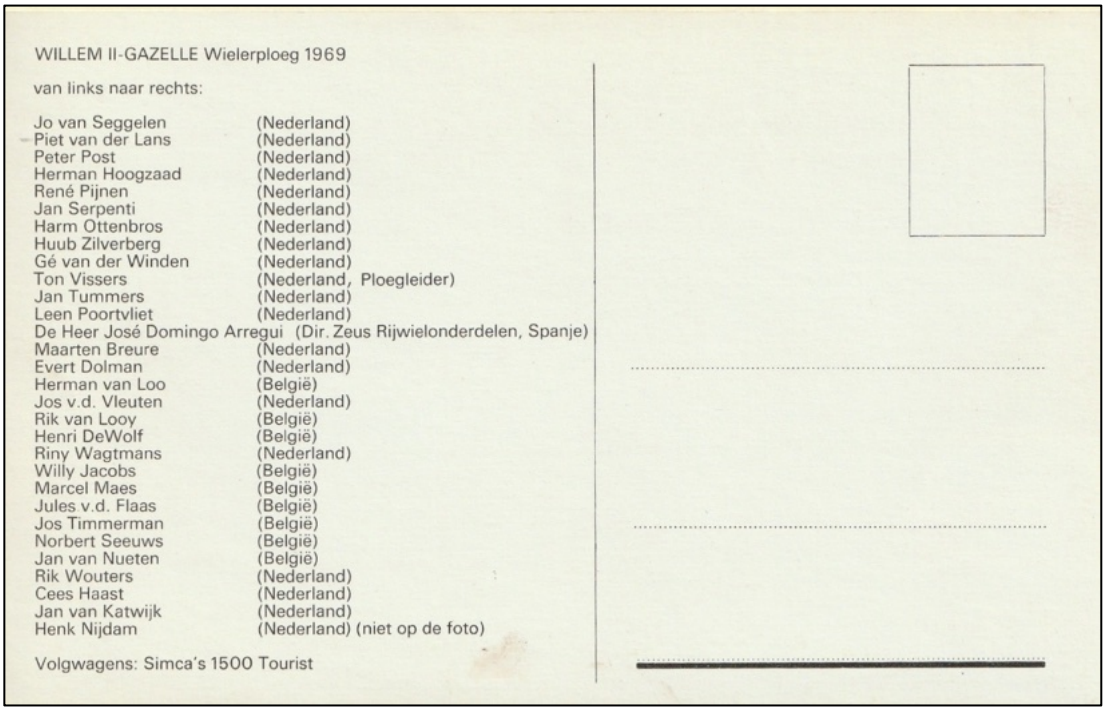


W 27

Photos d'équipe



WP 21 1969 Willem II (Papier légèrement plus dur-14,6 x 9,3 cm).



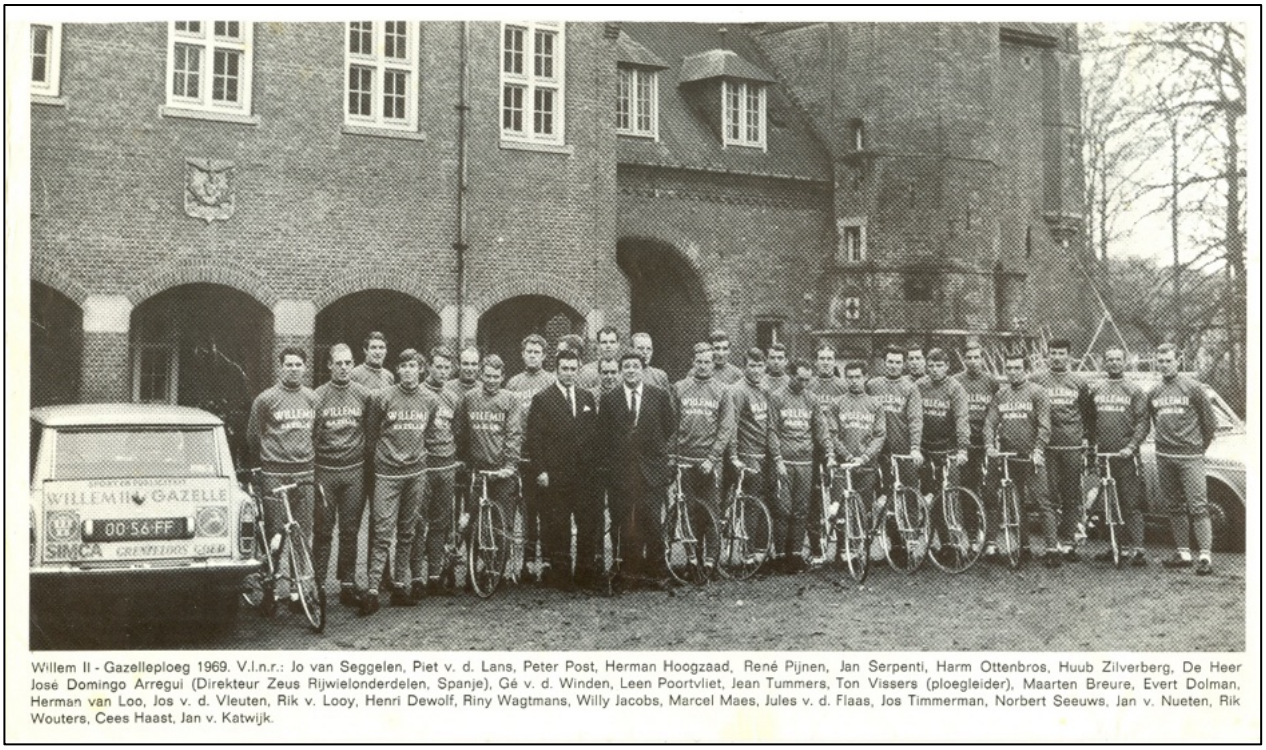
WILLEM II-GAZELLE Wielerploeg 1969

van links naar rechts:

Jo van Seggelen	(Nederland)
Piet van der Lans	(Nederland)
Peter Post	(Nederland)
Herman Hoogzaad	(Nederland)
René Pijnen	(Nederland)
Jan Serpenti	(Nederland)
Harm Ottenbros	(Nederland)
Huub Zilverberg	(Nederland)
Gé van der Winden	(Nederland)
Ton Vissers	(Nederland, Ploegleider)
Jan Tummers	(Nederland)
Leen Poortvliet	(Nederland)
De Heer José Domingo Arregui	(Dir. Zeus Rijwielonderdelen, Spanje)
Maarten Breure	(Nederland)
Evert Dolman	(Nederland)
Herman van Loo	(België)
Jos v.d. Vleuten	(Nederland)
Rik van Looy	(België)
Henri DeWolf	(België)
Riny Wagtmans	(Nederland)
Willy Jacobs	(België)
Marcel Maes	(België)
Jules v.d. Flaas	(België)
Jos Timmerman	(België)
Norbert Seeuws	(België)
Jan van Nueten	(België)
Rik Wouters	(Nederland)
Cees Haast	(Nederland)
Jan van Katwijk	(Nederland)
Henk Nijdam	(Nederland) (niet op de foto)

Volgwagens: Simca's 1500 Tourist

WP 22 1969 Willem II (Papier légèrement plus dur-14,6 x 9,3 cm) Dos.



Willem II - Gazelleploeg 1969. V.l.n.r.: Jo van Seggelen, Piet v. d. Lans, Peter Post, Herman Hoogzaad, René Pijnen, Jan Serpenti, Harm Ottenbros, Huub Zilverberg, De Heer José Domingo Arregui (Direkteur Zeus Rijwielonderdelen, Spanje), Gé v. d. Winden, Leen Poortvliet, Jean Tummers, Ton Vissers (ploegleider), Maarten Breure, Evert Dolman, Herman van Loo, Jos v. d. Vleuten, Rik v. Looy, Henri Dewolf, Riny Wagtmans, Willy Jacobs, Marcel Maes, Jules v. d. Flaas, Jos Timmerman, Norbert Seeuws, Jan v. Nueten, Rik Wouters, Cees Haast, Jan v. Katwijk.

WP 25 1969 Willem II (Grand format - papier légèrement plus dur - 27,6 x 16,4).

Cette photo existe aussi sur papier souple. Dans les deux cas, il y a un dos vierge.



WP 27 1969 Willem II (carte postale).

WILLEM II - GAZELLE professional wielerploeg 1969

op 42 en breed

Bovenste rij v.l.n.r.

JULES VAN DER PLAAS	(België)
JEAN TUMMERS	(Ned.)
PETER POST	(Ned.)
HERMAN VAN LOO	(België)
GEE VAN DER WINDEN	(Ned.)
JO VAN SEGGELEN	(Ned.)
RIK WOUTERS	(Ned.)

Tweede rij v.l.n.r.

HUUB ZILVERBERG	(Ned.)
EVERT DOLMAN	(Ned.)
JOS VAN DER VLEUTEN	(Ned.)

Derde rij v.l.n.r.

HERMAN HOOGZAAD	(Ned.)
PIET VAN DER LANS	(Ned.)
JOS TIMMERMAN	(België)
MAARTEN BREURE	(Ned.)
RIK VAN LOOY	(België)
RINY WAGTMANS	(Ned.)
TON VISSERS (ploegleider)	(Ned.)

Vierde rij v.l.n.r.

CEES HAAST	(Ned.)
HARM OTTENBROS	(Ned.)
MARCEL MAES	(België)

Vijfde rij v.l.n.r.

JAN VAN KATWIJK	(Ned.)
HENRI DEWOLF	(België)
RENE PIJNEN	(Ned.)
WILLIE JACOBS	(België)
JAN VAN NUETEN	(België)

Niet op de foto

JAN SERPENTI	(Ned.)
LEEN POORTVLIET	(Ned.)
NORBERT SEEUWS	(België)

Volgwagens: 2 Simca's

Willem II Cigarworks Holland

Gazelle Rijwielfabriek N.V. - -Holland

WP 28 1969 Willem II (carte postale) Verso.



WP 33 1969 Ploegfoto (25 x 17 cm)

1970

Série 1

Recto : photos d'action. En bas, PRÉNOM ET NOM et (NAT.)

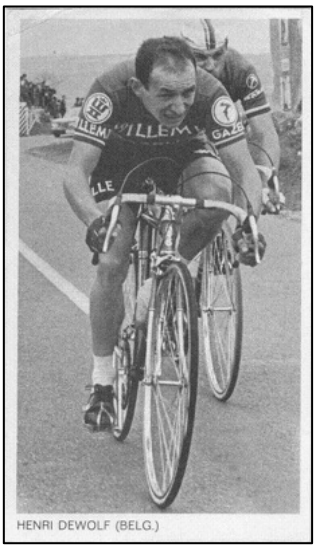
Verso : voir photo

Il y aurait 22 photos uniques. Plus de précision dans les commentaires.

Dimensions : 14,0 x 8,0 cm (Paysage de Wagtmans : 12,6 x 10,6 cm)

Remarque:

- Il existe deux types de papier (souple et légèrement plus dur (S) et (H)) et au dos se trouve une publicité pour Willem II.
- Les cartes (S) proviennent d'une grande affiche avec seulement 20 coureurs. Wuytack, Wagtmans “couché” et Van der Lans manquent. Donc probablement 2 de moins qu'avec (H). 13 sur du papier souple ont été confirmés.
- Il y a aussi une affiche en papier “légèrement plus dur” avec les mêmes 20 coureurs que sur l'affiche “flexible”.
- Les cartes (H) existeraient pour 22 coureurs. 9 sur du papier légèrement plus dur ont été confirmés.



W 17



W 18



W 19

En gras noir est confirmé

1970	
(S)	**(H)**
EVERT DOLMAN	**EVERT DOLMAN**

FRITS HOGERHEIDE	**FRITS HOGERHEIDE**
HERMAN HOOGZAAD	HERMAN HOOGZAAD
VICTOR NUELANT	**VICTOR NUELANT**
HARM OTTENBROS Champion du Monde	**HARM OTTENBROS Champion du Monde**
CHRIS PEPELS	**CHRIS PEPELS**
RENÉ PIJNEN	RENÉ PIJNEN
LEEN POORTVLIET	LEEN POORTVLIET
PETER POST	PETER POST
WARD SELS	**WARD SELS**
JAN SERPENTI	JAN SERPENTI
SOUS TIMMERMAN	SOUS TIMMERMAN
JUUL VAN DER FLAAS	JUUL VAN DER FLAAS
PIET VAN DER LANS	PIET VAN DER LANS
JOS VAN DER VLEUTEN	JOS VAN DER VLEUTEN
JAN VAN KATWIJK	**JAN VAN KATWIJK**
HERMAN VAN LOO	HERMAN VAN LOO
RIK VAN LOOY	RIK VAN LOOY
ALBERT VAN MIDDEN	**ALBERT VAN MIDDEN**
JAN VAN NUETEN	JAN VAN NUETEN
RINUS WAGTMANS (couché)	RINUS WAGTMANS (couché)
RINUS WAGTMANS (debout)	**RINUS WAGTMANS (debout)**

Pas de photos de : Wuytack

Carte supplémentaire

Ottenbros Champion du Monde Couleur

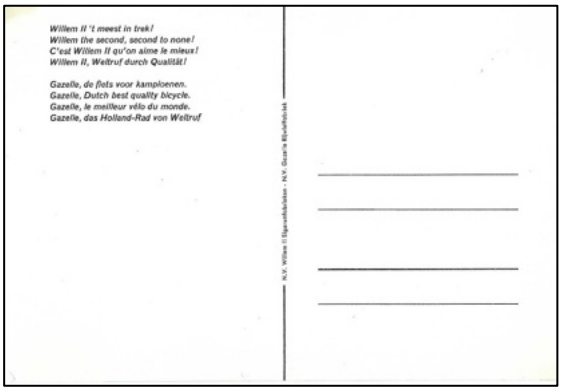
Recto : voir photo

Verso : voir photo

Dimensions : 15,0 x 10,3 cm


Harm Ottenbros
Wereldkampioen 1969
WILLEM II_Gazelle

W 28

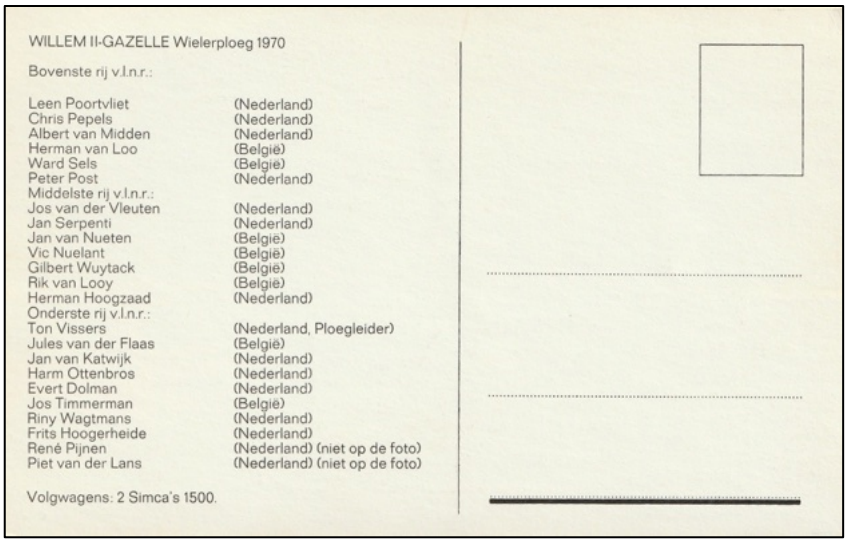

Willem II 't meest in trek!
Willem the second, second to none!
C'est Willem II qu'on aime le mieux!
Willem II, Weltruf durch Qualität!
Gazelle, de fiets voor kampioenen.
Gazelle, Dutch best quality bicycle.
Gazelle, le meilleur vélo du monde.
Gazelle, das Holland-Rad von Weltruf

W 29

Photos d'équipe



WP 29 1970 Willem II (Papier légèrement plus dur-14,6 x 9,3 cm)



WILLEM II-GAZELLE Wielerploeg 1970

Bovenste rij v.l.n.r.:

Leen Poortvliet	(Nederland)
Chris Pepels	(Nederland)
Albert van Midden	(Nederland)
Herman van Loo	(België)
Ward Sels	(België)
Peter Post	(Nederland)

Middelste rij v.l.n.r.:

Jos van der Vleuten	(Nederland)
Jan Serpenti	(Nederland)
Jan van Nueten	(België)
Vic Nuelant	(België)
Gilbert Wuytack	(België)
Rik van Looy	(België)
Herman Hoogzaad	(Nederland)

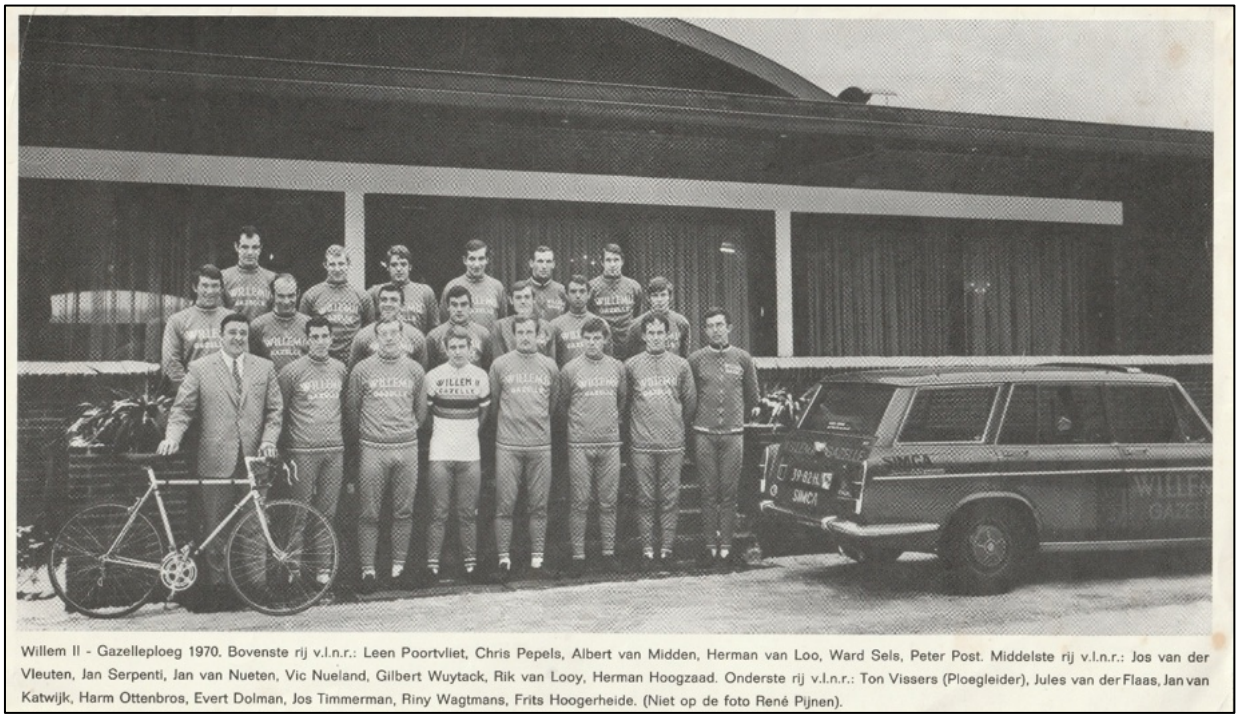
Onderste rij v.l.n.r.:

Ton Vissers	(Nederland, Ploegleider)
Jules van der Flaas	(België)
Jan van Katwijk	(Nederland)
Harm Ottenbros	(Nederland)
Evert Dolman	(Nederland)
Jos Timmerman	(België)
Riny Wagtmans	(Nederland)
Frits Hoogerheide	(Nederland)
René Pijnen	(Nederland) (niet op de foto)
Piet van der Lans	(Nederland) (niet op de foto)

Volgwagens: 2 Simca's 1500.

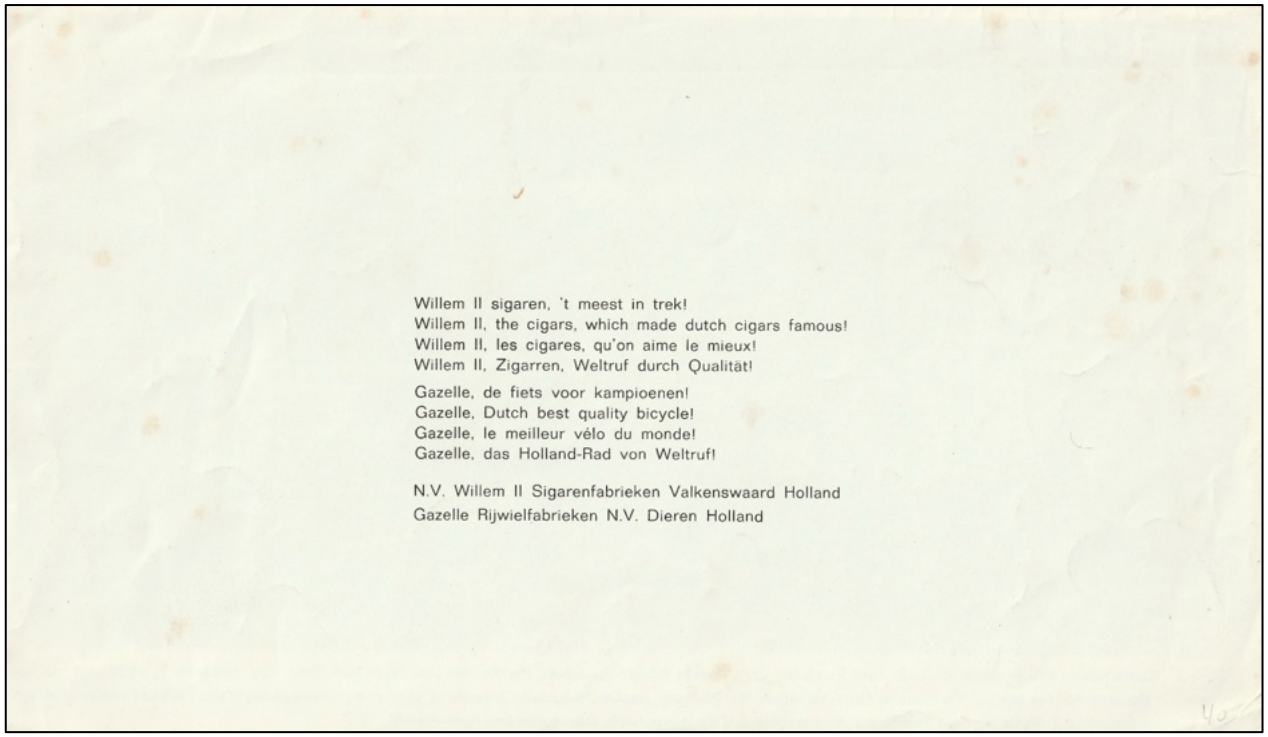
WP 30 1970 Willem II (Papier légèrement plus dur-14,6 x 9,3 cm) Dos.

La photo d'équipe ci-dessous provient probablement de la brochure.



Willem II - Gazelleploeg 1970. Bovenste rij v.l.n.r.: Leen Poortvliet, Chris Pepels, Albert van Midden, Herman van Loo, Ward Sels, Peter Post. Middelste rij v.l.n.r.: Jos van der Vleuten, Jan Serpenti, Jan van Nueten, Vic Nueland, Gilbert Wuytack, Rik van Looy, Herman Hoogzaad. Onderste rij v.l.n.r.: Ton Vissers (Ploegleider), Jules van der Flaas, Jan van Katwijk, Harm Ottenbros, Evert Dolman, Jos Timmerman, Riny Wagtmans, Frits Hoogerheide. (Niet op de foto René Pijnen).

WP 31 1970 Willem II (Grand format 28,0 x 16,2 cm - papier légèrement plus dur).



Willem II sigaren, 't meest in trek!
Willem II, the cigars, which made dutch cigars famous!
Willem II, les cigares, qu'on aime le mieux!
Willem II, Zigarren, Weltruf durch Qualität!

Gazelle, de fiets voor kampioenen!
Gazelle, Dutch best quality bicycle!
Gazelle, le meilleur vélo du monde!
Gazelle, das Holland-Rad von Weltruf!

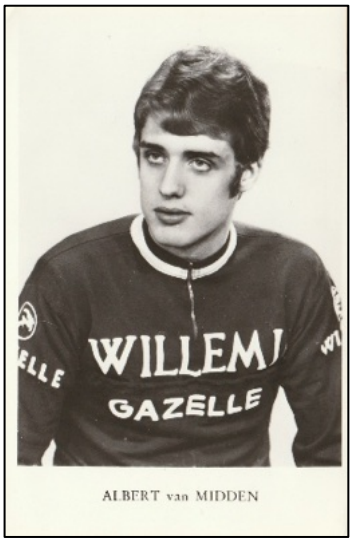
N.V. Willem II Sigarenfabrieken Valkenswaard Holland
Gazelle Rijwielfabrieken N.V. Dieren Holland

WP 32 1970 Willem II (Grand format 28,0 x 16,0 cm - papier légèrement plus dur) Verso.

Cartes personnelles

JOS TIMMERMAN Papier légèrement plus dur-11,7 x 8,8 cm), ALBERT van MIDDEN (Carte postale-13,8 x 9,0 cm).





Cartes séparées

Ces cartes présentent des similitudes avec la série de 1967 et la série 1 de 1968.

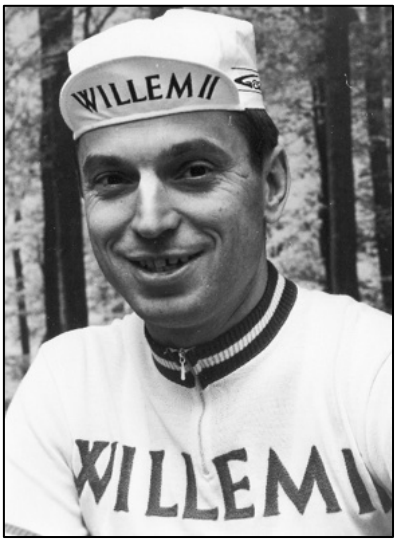
MARIAN NOLTEN



W 22



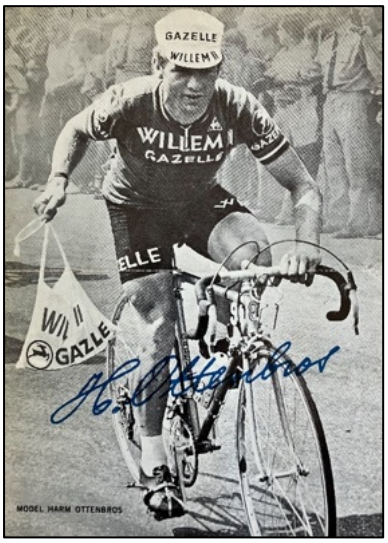
Cartes publicitaires possibles de Willem II











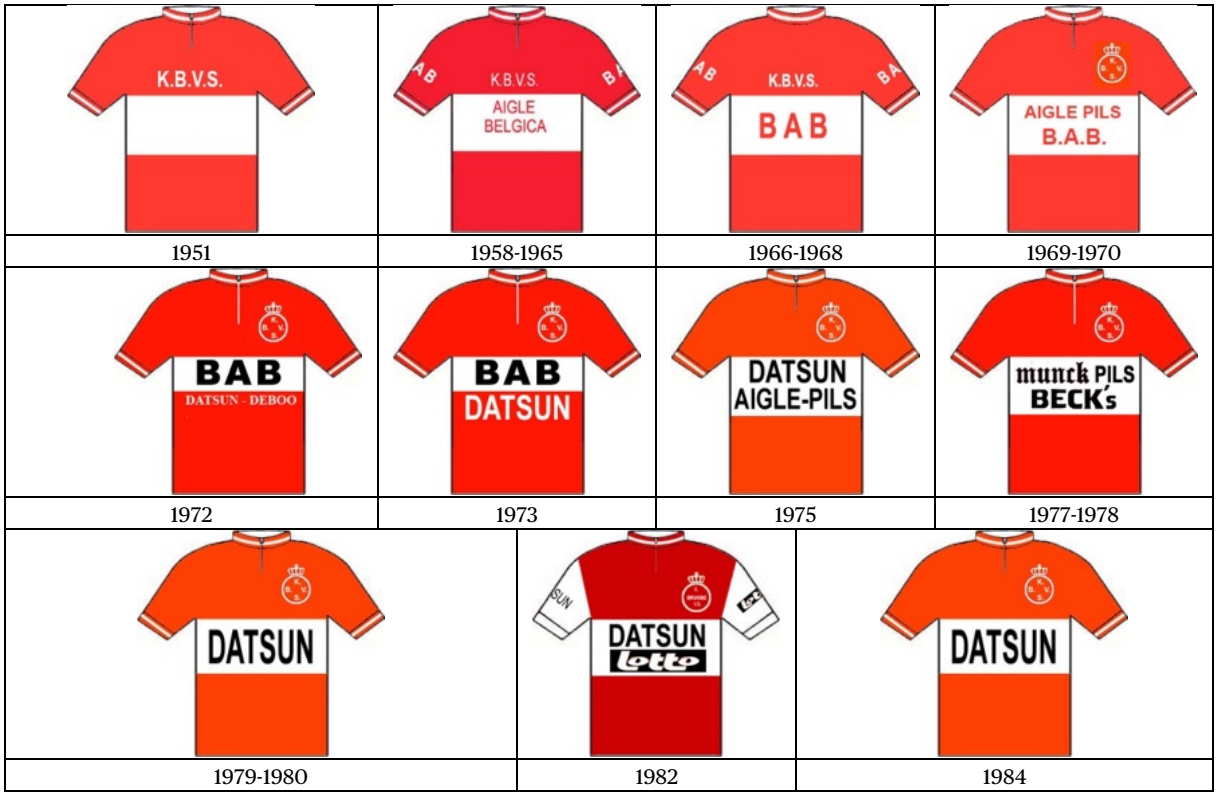
Les maillots du Koninklijke Brugse Velosport

par Jan Soens

Koninklijke Brugse Velosport

Ce club cycliste existe depuis 1898 et a accueilli de nombreux coureurs locaux. Dans les années 60-70, il s'agit notamment de Georges Vandenberghe, Willy Van Neste, Roland Van de Ryse, Wilfried David, Guido et Wilfried Reybrouck, Jean Monteyne, Raf Van Bruwaene, Daan Holst et bien sûr Jean-Pierre Monseré. À la fin des années 40, André Leliaert était membre du K.B.V.S. Sous la direction du directeur technique L. De Buysschere, l'équipe a également participé au Tour de Belgique 1966 pour amateurs avec Willy Van Neste, André Delaere, Freddy Decloedt, Eddy Museeuw, Wilfried David et Andre Naessens. Dirk Ongenae a remporté le championnat de Belgique junior en 1973. Au début de l'année 2018, il a été décidé de ne plus accepter les coureurs munis d'une license de course. Cela signifiait la fin de ce club cycliste dans le contexte des courses cyclistes quotidiennes. Bruges Velosport a continué d'exister en tant qu'organisateur de courses, dont l'Elfstedenronde.

Toutes les informations sur les années/maillots manquants sont toujours les bienvenues, vous pouvez envoyer un e-mail à redactie@waaierstijdschrift.be



Le cyclisme en philatélie (partie 3b)

par Bart Vancoillie

Le sujet de cet épisode est les timbres apparus à l'occasion des différents championnats du monde de cyclisme. Les timbres sont présentés chronologiquement et couvrent la période allant de 1990 à aujourd'hui.

Championnats du monde de cyclo-cross 1990 en Espagne.
Tenus du 3 au 4 février à Getxo.



Pays : Espagne
Date : 02.02.1990
Numéro de catalogue Michel : 2927
Valeur faciale : 20 peseta
Tirage : 3 000 000

Championnats du monde sur route/piste 1990 au Japon.
Tenus du 29 août au 2 septembre à Utsunomiya (route) et en août dans le Green Dome à Maebashi (piste).



Pays : Japon
Date : 20.08.1990
Numéro de catalogue Michel : 1987
Valeur faciale : 20 yens
Tirage : 21 000 000
Design : Maebashi & Tochigi

Championnats du monde sur route/piste 1991 en Allemagne.
Tenus du 21 au 25 août à Stuttgart (route) et du 13 au 18 août à la Hanns-Martin-Schleyer-Halle de Stuttgart (piste).



Pays : Allemagne
Date : 14.02.1991
Numéro de catalogue Michel : 1500
Valeur faciale : 100+50 pfennige
Tirage: 3 975 000
Design : Karin Blume-Zander

Championnats du monde sur route/piste 1993 en Norvège.
Tenus du 25 au 29 août à Oslo (sur route) et du 17 au 29 août au Vikingskipet à Hamar (piste).



Pays : Norvège
Date : 17.06.1993
Numéro de catalogue Michel : 1130
Valeur faciale : 5,50 couronnes
Tirage: 4 800 248
Design : Knut Løkke-Sørensen

Championnats du monde juniors sur route 1994 en Équateur.
Tenus du 21 au 31 juillet à Quito.
Une série de deux timbres, émis par l'Équateur le 20.06.1994.



MiN : 2272 Valeur faciale : 300 sucre



MiN : 2273 Valeur faciale : 400 sucre

Championnats du monde juniors sur route 1995 en Italie.
Tenus à Forlì.



Pays : San Marino
Date : 10.02.1995
Numéro de catalogue Michel : 1594
Valeur faciale : 100 lires
Tirage: 300 000
Design : A. Rinnaudo

Championnats du monde de BMX 1995 en Colombie.
Tenus en juillet à Melgar.



Pays : Colombie
Date : 30.03.1995
Numéro de catalogue Michel : 1961
Valeur faciale : 400 pesos
Tirage: 1 000 000
Design : Oscar Rodríguez

Championnats du monde sur route/piste 1995 en Colombie.
Tenus du 4 au 8 octobre à Duitama (route) et du 26 au 30 septembre au Velódromo Luis Carlos Galán à Bogota (piste).



Pays : Colombie
Date : 04.10.1995
Numéro de catalogue Michel : 1989
Valeur faciale : 400 pesos
Tirage : 500 000

Championnats du monde juniors sur route 1996 en Slovénie.
Tenus le 19 août à Novo mesto.



Pays : Slovénie
Date : 06.06.1996
Numéro de catalogue Michel : 147
Valeur faciale : 55 tolar
Tirage: 150 000
Design : Studio VISIO

Championnats du monde sur route 1999 en Italie.
Tenue du 4 au 10 octobre à Vérone.
Une série de deux timbres, émis par Saint-Marin le 27.03.1999 dans une édition de 160 000 exemplaires chacun et conçus par Valerio Pradal.

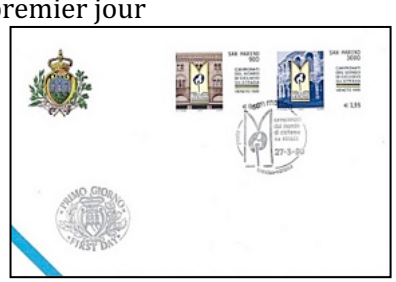


MiN : 1834 Valeur faciale : 900 lires / 0,46 euro



MiN : 1835 Valeur faciale : 3000 lires / 1,55 euro

Plis de premier jour







Pays : Italië
Date : 15.09.1999
Numéro de catalogue Michel : 2646
Valeur faciale : 1400 lires / 0,72 euro
Tirage: 3 000 000
Design : Rita Fantini

Plis de premier jour



Émission de Filagrano

Championnats du monde d'athlétisme 2000 (juniors) en Italie.
Tenus en août au vélodrome Attilio Pavesi à Fiorenzuola d'Arda.



Pays : Italië
Date : 31.07.2000
Numéro de catalogue Michel : 2712
Valeur faciale : 800 lires / 0,41 euro
Tirage: 3 500 000
Design : Rita Morena

Championnats du monde sur piste 2001 en Belgique.
Tenus du 26 au 30 septembre au Sportpaleis d'Anvers.



Pays : Belgique
Date : 14.06.2001
Numéro de catalogue OBP : 3012
Valeur nominale : 17 Fr + 6 Fr / 0,42 euro + 0,10 euro
Tirage : indéfinie
Design : Els Vandevyvere

Carte maximum



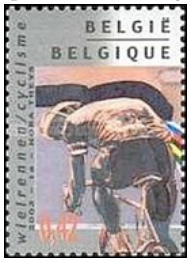
Étienne De Wilde et Matthew Gilmore

Championnats du monde de cyclisme en salle 2001 au Japon.
Tenus en novembre à Kaseda.



Pays : Japon
Date : 01.10.2001
Numéro de catalogue Michel : 3274
Valeur faciale : 80 yens

Championnats du monde sur route/cyclo-cross 2002 en Belgique.
Tenue sdu 8 au 13 octobre (sur route) et du 2 au 3 février (cyclo-cross) à Zolder.
Une série de deux timbres, émis par la Belgique le 29.01.2002 dans une édition de 1 659 250 chacun et conçus par Nora Theys.



OBP-N : 1834 Valeur faciale : 0,42 euro



OBP-N : 1835 Valeur faciale : 0,42 euro

Championnats du monde de cyclo-cross 2003 en Italie.
Tenus du 1er au 2 février à Monopoli.



Pays : Italië
Date : 01.02.2003
Numéro de catalogue Michel : 2891
Valeur faciale : 0,41 euros
Tirage: 3 500 000
Design : A. Saliola

Championnats du monde sur route 2003 au Canada.
Tenue du 7 au 12 octobre à Hamilton.



Pays : Saint-Marin
Date : 07.06.2003
Numéro de catalogue Michel : 2102
Valeur faciale : 0,77 euro
Tirage: 130 000
Design : Valerio Pradal

Émis en feuille accompagnée d'un timbre à l'occasion du centenaire du Tour.





Pays : Canada
Date : 10.09.2003
Numéro de catalogue Michel : 2138
Valeur faciale : 48 cents
Tirage: 4 000 000
Design : Doreen Colonello

Championnats du monde sur route 2005 en Espagne.
Tenus du 20 au 25 septembre à Madrid.



Pays : Espagne
Date : 20.09.2005
Numéro de catalogue Michel : 4071
Valeur faciale : 0,78 euros
Tirage : 1 000 000

Championnats du monde 2006 (juniors) en Belgique.
Tenus du 5 au 13 août à Spa-Francorchamps (route) et à Gand (piste).
Un ensemble de trois timbres personnalisés Type F (timbre OBP-3274, émis le 19.04.2004).



F1684[113]



F1685



F1686

[113] Numérotation selon le site web du catalogue http://mystampsbelgie.be

Championnats du monde sur route 2008 en Italie.
Tenus du 24 au 28 septembre à Varèse.
Une série de deux timbres, émis par Saint-Marin le 22.08.2008 dans une édition de 100 008 chacun et conçus par Valerio Pradal.



MiN : 2349 Valeur nominale : 0,85 euro



MiNR : 2350 Valeur nominale : 3,25 euros



Pays : Italië
Date : 22.09.2008
Numéro de catalogue Michel : 3268
Valeur faciale : 0,60 euro
Tirage: 3 500 000

Championnats du monde d'athlétisme 2009 en Pologne.
Tenus du 25 au 29 mars à la BGŻ Arena de Pruszków.
Une série de cinq timbres en deux feuillets, émis par São Tomé et Príncipe[114] le 29.05.2009. La série présente cinq champions du monde dans diverses disciplines : Grégory Baugé (sprint masculin), Victoria Pendleton (sprint féminin), Simona Krupeckaité (500 m féminin), Cameron Meyer (course aux points masculine) et Michael Mørkøv/Alex Rasmussen (madison masculin).



MlNr : 4078
20 000 dobra



MlNr : 4079
30 000 dobra



MlNr: 4080
30 000 dobra



MlNr: 4081
30 000 dobra



MlNr: 4082
30 000 dobra





[114] São Tomé-et-Príncipe est un pays situé au large de la côte ouest de l'Afrique, dans le golfe de Guinée. C'est une colonie portugaise qui a obtenu son indépendance le 12 juillet 1975.

Championnats du monde de cyclo-cross (masters) 2010 en Belgique.
Tenus fin janvier à Mol.
Un timbre personnalisé Type G (timbre OBP-3700, émis le 01.10.2007), numéro de catalogue G1128.



Championnats du monde sur route 2011 au Danemark.
Tenus du 19 au 25 septembre à Copenhague.



Pays : Danemark
Date : 04.08.2011
Numéro de catalogue Michel : 1661
Valeur faciale : 8,00 couronnes
Tirage: 15 000
Design : Leo Scherfig

Championnats du monde sur route 2012 aux Pays-Bas.
Tenus du 16 au 23 septembre à Valkenburg.
Une série personnalisée de timbres, émis par PostNL en collaboration avec les éditeurs néerlandais de littérature sportive. En plus de la feuille de timbres, le coffret contenait également trois cartes postales portant le même sujet que le timbre, Marcel Kint, le logo de la Coupe du Monde 2012, et Jan Raas. Les timbres avaient une valeur nominale de 1, au moment de l'émission 0,50 euro.



Championnats du monde sur piste 2013 en Biélorussie, Russie.
Tenus du 20 au 24 février à la Minsk Arena.



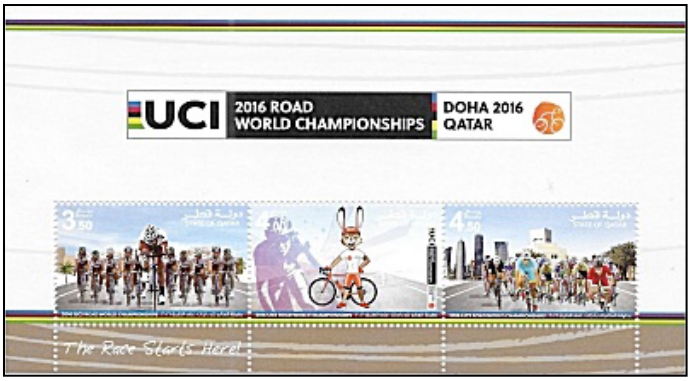
Pays : Biélorussie
Date : 28.01.2013
Numéro de catalogue Michel : 938
Valeur faciale : H (5500 roubles)
Tirage: 48 000
Design : Ivan Lukin

Championnats du monde sur route 2013 en Italie.
Tenus du 22 au 29 septembre à Florence.



Pays : Italië
Date : 21.09.2013
Numéro de catalogue Michel : 3625
Valeur faciale : 0,70 euro
Tirage: 3 290 000
Design : Gaetano Ieluzzo

Championnats du monde sur route 2016 au Qatar.
Tenus du 9 au 16 octobre à Doha.
Une série de trois timbres en feuille, émis par le Qatar le 26.09.2016.
Les numéros de catalogue Michel sont 1446 (3,50 riyals), 1447 (4,00 riyals) et 1448 (4,50 riyals).



Championnats du monde sur route 2017 en Norvège.
Tenus du 17 au 24 septembre à Bergen.
Une série de deux timbres, émis par la Norvège le 16.06.2017 dans une édition de 1 150 000 chacun et conçus par Ragnar Aalbu. Les timbres avaient une valeur nominale de A INNLAND (13 kroons au moment de l'émission).



MlNr: 1941



MiN : 1942

Championnats du monde sur route 2018 en Autriche.
Tenus du 23 au 30 septembre à Innsbruck.



Pays : Autriche
Date : 13.04.2018
Numéro de catalogue Michel : 3389
Valeur faciale : 80 cent
Tirage: 175 000

Championnats du monde de VTT 2018 en Suisse.
Tenus du 5 au 9 septembre à Lenzerheide.



Pays : Suisse
Date : 17.05.2018
Numéro de catalogue Michel : 2550
Valeur faciale : 100 centime
Tirage: 560 000
Design : Mathias Zimmermann / Moritz Adler

Championnats du monde de BMX 2018 en Azerbaïdjan.
Tenus du 5 au 9 juin à Bakou.



Pays : Azerbaïdjan
Date : 05.06.2018
Numéro de catalogue Michel : 1383
Valeur faciale : 0,6 manat

Championnats du monde sur route 2020 en Suisse.

Durant l'année du coronavirus, les championnats du monde étaient prévus du 20 au 27 septembre en Suisse, à Martigny et à Aigle, où se trouve le siège de la fédération cycliste internationale UCI. Cependant, le gouvernement fédéral suisse a décidé en août de prolonger l'interdiction des événements de plus de 1000 spectateurs ou plus de 1000 participants jusqu'en septembre. C'est pourquoi l'UCI a décidé d'annuler les Championnats du monde en Suisse et de chercher un nouvel emplacement. Celui-ci a été trouvée dans l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari à Imola, en Italie.



Pays : Suisse
Date : 03.09.2020
Numéro de catalogue Michel : 2665
Valeur faciale : 100 centimes
Tirage: 364 428
Design : Res Zinniker

Cartes maximum





Championnats du monde de marathon VTT 2020 en Turquie.
Tenus le 25 octobre à Sakarya.
Une série de deux timbres dans une feuille, émis par la Turquie le 22.10.2020 dans une édition de 100 000 exemplaires.



MiNr 46143 lires



MiNr 46156,50 lires



À l'occasion de la 100e édition des Championnats du monde sur route
Les premiers Championnats du monde sur route ont eu lieu le 4 août 1921 à Copenhague, aux Pays-Bas. Cette édition était réservée aux amateurs.



Pays : Belgique
Date : 30.08.2021
Numéro de catalogue OBP : 5030
Valeur faciale : ①W (2,07 euros au moment de l'émission)
Tirage: 92 155
Design : Indianen / Works of Fiction

Carte maximum



Jean Aerts - Gust Danneels - Gaston Rebry

Les données du catalogue OBP et Michel sont publiées avec l'autorisation amicale et sportive de la Chambre de recours belge des marchands de timbres et de Schwaneberger Verlag GmbH. Merci à Serge Schroef (trésorier BBKPH) et Dagmar Mayerbacher (service clientèle Schwaneberger Verlag GmbH).

Compositions des équipes 1965 (partie 5)

par Jan De Smet et Bart Vancoillie, dessins Jan Soens

Pour le Tour des Pays-Bas, cinq équipes de sept coureurs ont été constituées, avec un sponsor occasionnel. Les équipes étaient composées entièrement de coureurs professionnels néerlandais[115], qui avaient un contrat avec une autre équipe ou couraient en tant qu'individuels. Dans les semaines précédant le départ, les compositions des équipes variaient assez souvent selon les différents journaux néerlandais, parfois reprises par la presse flamande et d'autres sources. Nous mentionnons ces coureurs sous la rubrique "Coureurs, à tort attribués à l'équipe par d'autres sources".

Acifit-Avaros



Acifit : producteur néerlandais de batteries. Le fondateur/propriétaire Kurt Vyth était en 1965 également l'organisateur du Ronde van Nederland.

Avaros : entreprise à Papendrecht qui fabriquait les mobylettes belges flandria et les vendait sous son propre nom. Avaros est un acronyme d'Albert van Rossum, le propriétaire.

Coureurs :

1. Karel LEIJTEN (NED), né le 07/02/1944 à Breda
2. Jan PIETERSE (NED), né le 29/10/1942 à Oude-Tonge
3. Theo SIJTHOFF (NED), né le 02/06/1937 à Rotterdam
4. Werner SWANEVELD (NED), né le 21/10/1935 à Dordrecht
5. Bart VAN DE VEN (NED), né le 26/06/1937 à Vlijmen
6. Jos VAN DER VLEUTEN (NED), né le 02/07/1943 à Mierlo-Hout
7. Huub ZILVERBERG (NED), né le 13/01/1939 à Geertruidenberg

Équipes habituelles des coureurs :

Karel Leijten, Jan Pieterse, Bart van de Ven, Jos van der Vleuten et Huub Zilverberg : flandria-Romeo
Theo Sijthoff : individuel
Werner Swaneveld : Acifit

Directeur(s) sportif(s) :

Piet LIEBREGTS

[115] Jan Tummers et Arie Jongejan étaient les seuls indépendants.

De Fritesspecialist



De Fritesspecialist : producteur néerlandais de frites précuites, fondé par Herman Megens à Lomm, près de Venlo. L'entreprise a été reprise par Aviko en 1980.

Coureurs :

1. Leo COEHORST (NED), né le 24/07/1938 à Tilburg
2. Leo HERMENS (NED), né le 14/10/1941 à Nimègue
3. Jaap KERSTEN (NED), né le 11/10/1934 à Siebengewald
4. Leo KNOPS (NED), né le 28/01/1937 à Bocholtz
5. Jan SCHRÖDER (NED), né le 16/06/1941 à Koningsbosch
6. Jan TUMMERS (NED), né le 04/05/1942 à Geulle, indépendant
7. Piet VAN EST (NED), né le 08/11/1934 à Fijnaart

Équipes habituelles des coureurs :

- Leo Coehorst : Acifit
- Leo Hermens : Amstel Bier
- Jaap Kersten, Jan Tummers : individuel
- Leo Knops, Jan Schröder : Lamot-Libertas
- Piet van Est : Gazelle[116]

Directeur(s) sportif(s) :

Sjef JANSSEN

Remarques :

Dans la liste des participants publiée par Het Belang van Limburg (12-05-1965), le nom de Leo Kuros figure. Très probablement la liste a été communiquée par téléphone (il y a d'autres noms mal orthographiés) et il s'agit vraisemblablement de Leo Coehorst, comme l'indiquent, entre autres, Het Laatste Nieuws.

[116] Gazelle était le sponsor individuel de Piet van Est.

Fyffes



Fyffes: entreprise d'importation internationale, principalement de bananes, dont l'origine remonte à 1789 chez la famille écossaise Fyffe[117].

Coureurs :

1. Maarten BREURE (NED), né le 26/01/1940 à Rotterdam
2. Wim DE JAGER (NED), né le 09/01/1942 à Den Bosch
3. Ab DONKER (NED), né le 16/04/1930 à Amsterdam
4. Arie JONGEJAN (NED), né le 27/08/1938 à Rotterdam, indépendant
5. Rinus PAUL (NED), né le 17/08/1941 à La Haye
6. Mies STOLKER (NED), né le 29/09/1933 à Zuilen
7. Marinus VAN GINNEKEN (NED), né le 19/06/1943 à Breda

Équipes habituelles des coureurs :

- Maarten Breure : individuel
- Wim de Jager : Ruberg-Continental-Caltex
- Ab Donker : Acifit
- Arie Jongejan : individuel
- Rinus Paul : Amstel Bier
- Mies Stolker : individuel
- Marinus van Ginneken : Mann

Coureurs attribués à tort à Fyffes par d'autres sources :

- Leo COEHORST (sources MdC, Hervé Dauchy et Rob Keuss) : Leo a pris le départ pour De Fritesspecialist.
- Dick ENTHOVEN : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par le Gazet van Antwerpen. Dick a finalement pris le départ pour son équipe habituelle Amstel Bier.
- Gerard WESSELING : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par le Gazet van Antwerpen et Het Laatste Nieuws. Il n'a finalement pas pris le départ.

Directeur(s) sportif(s) :

Wies VAN DONGEN[118]

---

[117] https://www.fyffes.com/nl/our-story/our-history/
[118] Bertus Bitter avait été annoncé à l'origine (entre autres dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965).

Homburg



Homburg : était une entreprise néerlandaise de charcuterie, active de 1905 à 1993, fondée par Simon Homburg et établie à Cuijk (province du Brabant-Septentrional).

Coureurs :

1. Henk CORNELISSE (NED), né le 16/11/1940 à Amsterdam
2. Piet DAMEN (NED), né le 20/07/1934 à Lieshout
3. Huub HARINGS (NED), né le 31/01/1939 à Scheulder
4. Henk NIJDAM (NED), né le 26/09/1935 à Eelderwolde
5. Jaak VAN DE KLUNDERT (NED), né le 15/04/1938 à De Heen
6. Cees VAN ESPEN (NED), né le 28/05/1938 à Arnhem
7. Rik WOUTERS (NED), né le 08/05/1942 à Baarle-Hertog (BEL)

Équipes régulières des coureurs :

Tous les coureurs couraient pour TeleVizier.

Coureurs attribués à tort à Homburg par d'autres sources :

- Bart ZOET : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par le Gazet van Antwerpen. Bart a finalement pris le départ pour son équipe régulière TeleVizier.

Directeur(s) sportif(s) :

Toon SIMONS

Sunkist Fruitdrinks



Sunkist est une marque américaine de boissons gazeuses, produite par la Dr Pepper Snapple Group, tandis que la marque appartient à Sunkist Growers, une coopérative américaine de producteurs d'agrumes.

Coureurs :

1. Eugène BECKERS (NED), né le 25/06/1940 à Maastricht
2. Jan BOOG (NED), né le 08/04/1941 à Laren (Noord-Holland)
3. Dick GROENEWEG (NED), né le 26/08/1939 à Oud-Beijerland
4. Cees SNEPVANGERS (NED), né le 30/05/1941 à Zundert
5. André VAN AERT (NED), né le 23/05/1940 à Zundert
6. Jaak VAN DER KLOOT (NED), né le 19/04/1941 à Zundert
7. Adrie VAN TILBURG (NED), né le 21/02/1940 à Princenhage

Équipes habituelles des coureurs :

- Eugène Beckers : Caballero
- Jan Boog : Lamot-Libertas
- Dick Groeneweg : TeleVizier
- Cees Snepvangers, André van Aert, Jaak van der Kloot et Adrie van Tilburg : indépendants

Coureurs attribués à tort à Fyffes par d'autres sources :

- Leo COEHORST : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par la Gazet van Antwerpen. Leo a finalement pris le départ pour De Fritesspecialist.
- Fons STEUTEN : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par Het Belang van Limburg et Het Laatste Nieuws. Fons n'a finalement pas pris le départ.
- Wim VAN EST : annoncé dans l'Algemeen Dagblad du 20-03-1965 et repris par Het Belang van Limburg et Het Laatste Nieuws. Wim n'a finalement pas pris le départ.

Directeur(s) sportif(s) :

Aart VAN AMSTERDAM

FACTCHECK

par le comité de rédaction de WAAIERS

Livre "De Tour van '56, het beladen geel van Roger Walkowiak" par Mart Smeets.

Hans a lu le livre et a estimé que Smeets se trompe parfois.

p. 78 : Poblet a pris le départ du Giro 6 fois et a gagné 19 ou 20 étapes.

WAAIERS : Miguel Poblet a pris six fois le départ du Giro d'Italia. En 1956 il a abandonné après 4 victoires d'étape, en 1957 il a obtenu 4 victoires d'étape, en 1958, 1959, 1960 et 1961 il a remporté à chaque fois 3 étapes. Cela fait en tout 18 victoires d'étapes.

Au cours de sa carrière, il a remporté 25 ou 26 étapes dans les grands tours.

WAAIERS : Outre les 18 victoires d'étape au Giro d'Italia, il a remporté 3 étapes au Tour de France et autant dans la Vuelta a España, ce qui donne un total de 24 victoires d'étape.

p. 79 : Poblet était très attaché à Ignis et en serait même devenu directeur d'équipe en 1974 ! Ignis n'avait alors plus d'équipe. Je suppose qu'il faut lire 1964.

WAAIERS : Dans le Gazet van Antwerpen de janvier 1964 il est indiqué que Poblet est devenu dirigeant sportif de l'équipe espagnole Ignis. Le 18 février, toujours dans le Gazet van Antwerpen, on lit que lors de la Vuelta a Levante Poblet interviendra comme directeur technique pour Ignis. Par la suite, en 1964, rien d'autre n'a été trouvé concernant Poblet comme directeur sportif et rien n'a non plus été retrouvé dans Het Belang van Limburg.

Dans la saga FAEMA nous avons écrit : "On a envisagé un temps une carrière de dirigeant sportif, lorsqu'en 1964 il fut recruté par Ignis, qui avait à nouveau une forte composante espagnole, mais ce rôle ne lui convenait pas. Il fut toutefois directeur de course de la Volta a Catalunya et président de la fédération cycliste catalane."

p. 144 : le 'Giro Pipi de Charly Gaul en 1957' : "Gaul roulait dans un petit groupe de tête avec notamment Bobet et Nencini. Gaul détestait uriner en selle, il s'est arrêté, a fait pipi puis est remonté sur son vélo pour s'apercevoir aussitôt que ses compagnons d'échappée avaient pris de l'avance. Furieux, Gaul s'est mis à les poursuivre, les a rejoints et a crié à Bobet que, ancien boucher, il pourrait bien se venger car il savait se servir d'un couteau et les couteaux sont très tranchants".

WAAIERS : Dans la saga FAEMA nous avons écrit : "La 18e étape se terminait au Monte Bondone, où il (ndlr : Gaul) avait gagné le Giro l'année précédente. Ironie du sort, cette fois-ci cette étape lui sera fatale. Tout semblait d'abord anodin. Bobet, entouré de ses coéquipiers, est descendu pour satisfaire un besoin naturel, Gaul a pédalé tranquillement en passant, pour s'arrêter peu après lui aussi pour la même raison. Seul Ernzer, qui tenait son vélo, l'a accompagné quand le peloton est repassé ; Gaul a alors crié aux Français qu'ils pouvaient continuer calmement, il les rattraperait. Geminiani et Bobet n'avaient pas besoin de plus pour déclencher l'offensive. Ils ont reçu l'enthousiaste soutien des Italiens, des Belges et des Néerlandais, et Gaul s'est vu contraint de les poursuivre.

À partir de là, tout tourne mal pour lui. Au départ, il se retrouve presque seul avec Ernzer et quand ses autres coéquipiers reviennent pour le rejoindre, ils ne peuvent lui apporter un soutien suffisant. Il ne reçoit pas non plus d'aide d'autres coureurs, en grande partie à cause de lui-même. Le Luxembourgeois, plutôt réservé et solitaire, n'a que peu d'amis dans le peloton et refuse en plus de "s'acheter" de l'aide. Il semble presque revenir tout seul, avant de craquer, encore avant le Monte Bondone. Il est possible que ce fût une nouvelle erreur d'avoir sauté le point de ravitaillement et qu'il ait finalement connu une fringale dans la fin de l'étape. Poblet remporte finalement l'étape, Gaul perd 8'36" sur Bobet et Baldini et 8'34" sur Nencini, le nouveau leader. Nencini est en réalité le grand gagnant de la journée. Même s'il perd 2" sur Bobet, celui-ci doit encore rattraper 19" sur l'Italien.

Pour compléter. Gaul a bien rejoint Geminiani, qui avait rétrogradé après un ennui mécanique. En cours de route, Charly l'aurait sérieusement insulté. Donc l'histoire du couteau pourrait trouver son origine ici. Toutefois, nous n'avons rien retrouvé à ce sujet dans nos archives (même si nous pensons l'avoir déjà lu). La source est presque certainement Geminiani (dans l'une de ses mémoires il affirme que Charly avait parlé de faire des saucisses d'eux). Problème : il existe dans le monde des sources plus fiables que 'Le Grand Fusil', et ce n'est pas une litote. Nous restons donc prudents avec cette histoire.

Quant à la "vengeance" : "Avec cela, le Giro est perdu, mais Gaul est furieux contre les Français, qu'il considère comme les grands instigateurs de son malheur. Après l'arrivée, menaces et insultes fusent et le Luxembourgeois jure de se venger. Le fait que les Italiens aient profité de la situation lui importe visiblement peu. Il a perdu le Giro, soit, mais Bobet non plus ne l'emportera pas, dès maintenant c'est son objectif principal. Le lendemain il présente déjà l'addition. Il y a à nouveau trois montées difficiles, mais Gaul n'attaque pas : il se cale dans la roue de Bobet, ce qui empêche celui-ci de décrocher Nencini.

Lorsque ce dernier crève dans la descente de la Rolle, les Français passent à l'offensive, mais Gaul se laisse distancer et, avec l'Italien, se lance dans la poursuite. Sur la dernière montée, celle du Brocon, il ramène d'abord Nencini au groupe de tête avec Bobet, Geminiani, Baldini (qui, en bon et surtout sage Italien, s'était tenu à l'écart de l'offensive française) et Impanis, avant d'achever le travail en remportant l'étape. Nencini conserve ainsi ses 19" d'avance et voit la victoire finale à portée."

(p. 144) "Un an plus tard, en '58, il remporta le Tour et fit savoir à Bobet et Nencini que c'était sa revanche. Il avait remplacé le couteau aiguisé par des attaques tranchantes où il n'épargnait ni Bobet ni Nencini. Il roulait constamment dans leur roue, les méprisait en montée, puis les rattrapait et roulait à leurs côtés en les regardant fixement. Action comprise ? Vous vous souvenez de l'année dernière ?"

WAAIERS : C'est du pur délire ; d'ailleurs Gaul n'en voulait pas à Nencini, comme l'avait déjà prouvé l'épisode du Giro décrite plus haut, et pas non plus à Geminiani, seulement à Bobet. Nous citons de nouveau FAEMA 1958 (après l'étape du Ventoux) : "Gaul ressentait lui aussi les conséquences de ses efforts de la veille et, lorsque les minutes continuaient à s'accumuler, il se résigna découragé à la défaite. Sa seule consolation fut que Bobet non plus n'était pas devant.

Après coup il déclara avoir perdu le Tour, mais que son ennemi Bobet l'avait aussi perdu, alors qu'il n'avait rien de personnel contre Geminiani ou Anquetil."

(p. 144 indique que Gaul a gagné le Tour en 1956 !)

WAAIERS: Cela devrait évidemment être 1958. Il a en revanche remporté le Giro en 1956.

(p. 146) "Gaul termina sa carrière professionnelle contre toute attente chez Lamot-Libertas, où Rik Van Looy avait également signé lors de sa dernière année."

WAAIERS : Van Looy a terminé sa carrière en 1970 chez Willem II-Gazelle. À cette époque, Lamot-Libertas n'existait plus depuis longtemps. Van Looy courut bien, en 1963, pour G.B.C.-Libertas.

(p. 148) "Sa prestation la plus spectaculaire dans le Tour 1956 fut l'étape entre Turin et Grenoble, longue de 250 km et comportant deux cols impressionnants. Gaul a fait le vide autour de lui. La pluie acide tomba ce jour-là à seaux."

WAAIERS : Ici l'auteur veut dire que Gaul appréciait le mauvais temps, la pluie et le froid, ce qui était de notoriété publique. Mais ce jour-là, Gaul remporta la 18e étape le 24 juillet par une chaleur accablante ! Selon But et Club : "Gaul vainqueur malgré un soleil écrasant" et selon Miroir Sprint : "Gaul vainqueur, très frais à l'arrivée, malgré la chaleur". Smeets n'était probablement pas un bon météorologue ce jour-là ! De plus, l'étape comprenait : Mont-Cenis (Gaul 1er), Croix-de-Fer (Gaul 1er) et Luitel (Gaul 2e). La décision n'est tombée que sur le Luitel ; dans la descente de la Croix-de-Fer il y eut un large regroupement.

Page 174 : "Gaul, ce râleur de térébenthine, arrive 2e au sommet du Col de la Luère après Dotto et a très probablement mérité avec ces points le dernier maillot à pois de ce Tour".

WAAIERS : On ne parlait pas encore de maillot à pois en 1956 ! Pour compléter, Gaul n'avait pris la tête que la veille du contre-la-montre, et menait d'un point sur Bahamontes et de deux sur Huot. Dans le contre-la-montre il n'y avait pas de points de montagne et, dans cette étape, il a porté son avance sur la Luère à 3 et 4 et sur le Beau Louis à 4 et 6 points. Ce furent les dernières ascensions du Tour et comme il n'y avait au Beau Louis que 3 points au maximum à gagner, il avait en effet quasiment assuré le classement de la montagne après la Luère.

Page 194 : "Dans le Tour de 1960, Rivière lança une attaque dans une descente et entraîna Nencini, Junkermann et Adriaenssens. Rivière fit tous les efforts pour se maintenir dans la roue de Nencini, au point de rater un virage et de finir 20 m plus bas dans un arbre".

WAAIERS : Cela ne correspond pas non plus. Le Perjuret fut abordé en groupe ; seulement dans le dernier kilomètre Graczyk et Massignan sprintèrent pour les points. Le site Mémoire du Cyclisme donne leur avance à 45", donc sur un peloton presque entier mené par Karmany. Dans la descente, Graczyk tenta de lâcher Massignan (peut-être en espérant être rejoint par Rivière pour lancer ensuite une attaque ensemble). Rivière voulait attaquer Nencini dans cette descente, l'Italien semblant en difficulté à l'ascension, mais il fut rapidement dépassé par l'Italien. Rivière, suivi de Rostollan, essaya alors de suivre l'Italien. Nencini glissa lui-même dans un virage mais resta sur ses roues ; Rivière, lui, rata complètement le virage et tomba dans le ravin (la chute fut signalée au km 57 à Fraissinet-de-Fourques). Rivière imputera d'abord la faute à des freins défaillants, mais on évoqua bientôt un manque de sensation dans les mains dû au dopage – le

Palfium fut mentionné. Il fut attendu par Rostollan, Cazala et Delberghe, sans succès bien sûr. Smeets confond donc clairement avec la 6e étape de Saint-Malo à Lorient où ce quatuor avait lancé une attaque au km 79 pour arriver à Lorient avec 14'40" d'avance sur le reste.

Didier Vanoverbeek nous a aussi envoyé plusieurs éléments nécessitant une vérification :

Page 77 : "Miguel Poblet : célèbre est sa série de victoires en 1948. Il remporta en une saison cycliste quatre titres espagnols. Sur la piste chez les sprinters, en cyclo-cross dans la boue, sur la route en championnat en ligne et en paire avec Miguel Bover dans le championnat national d'américaine."

WAAIERS : En 1948, Miguel Poblet fut champion de montagne national, champion des régions (avec Olmos et Massip), champion de Catalogne de cyclo-cross, champion de Barcelone de cyclo-cross, champion de Catalogne sur route, et champion de montagne de Catalogne. On ne trouve aucune trace d'un titre national en sprint (le vainqueur fut Guillermo Timoner ; Poblet l'emportera en 1949), ni en cyclo-cross (Miguel Lizarazu), ni en course sur route (Bernardo Ruiz), ni en américaine (?).

Page 108 : "Jempy Schmitz devint en 1960 champion national de cyclo-cross après avoir déjà remporté le titre cinq ans plus tôt."

WAAIERS: Jängy (et non Jempy) Schmit remporta le championnat national de cyclo-cross en 1955, 1956, 1957, 1958, 1960, 1961, 1963 et 1965.

P. 110 : "Est-ce que Jean Brankart, un Wallon, pouvait encore atteindre un certain niveau ? Il n'avait encore rien montré dans ce Tour. Il était "over the hill" et le sentait lui-même."

WAAIERS : Brankart n'avait que 26 ans en 1956 et il a pourtant obtenu de beaux résultats entre 1956 et 1959. Jean Brankart fut encore 2e du Giro d'Italie en 1958, 3e de Paris-Nice en 1957, 2e des Quatre Jours de Dunkerque en 1958. Il remporta le Midi Libre en 1959, fut 5e du Tour de Belgique et 10e du Tour de France la même année. 1956 fut cependant une saison plutôt faible pour lui, son meilleur résultat étant une troisième place au Tour de Belgique. Au Giro, la veille de l'étape vers le Monte Bondone, il était encore 5e ; dans cette étape apocalyptique il chuta à la 7e place.

Mart Smeets nomme à plusieurs reprises dans son livre des "renners met een jour sens". Il voulait bien sûr dire "jour sans".

P. 111 : les vétérans Alex Close, Marcel Janssens et Raymond Impanis voulaient collaborer pour la victoire en jaune d'Adriaensens.

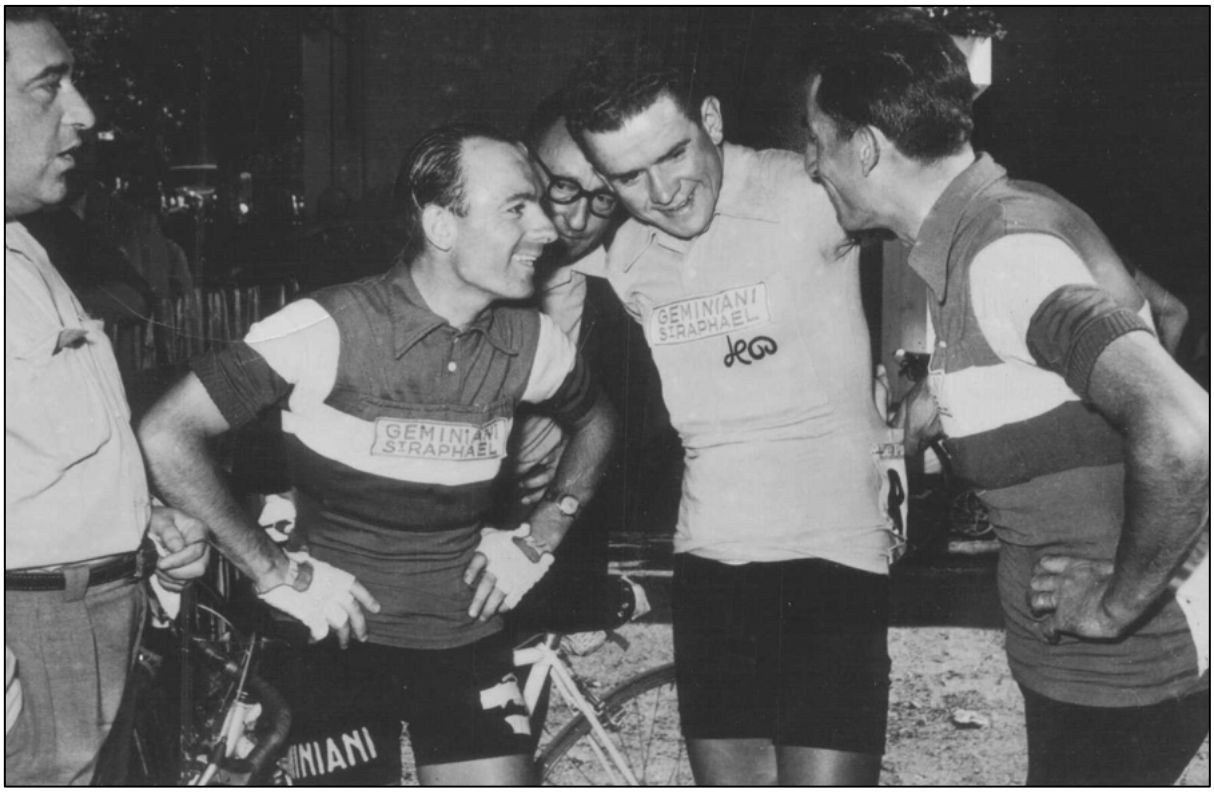
WAAIERS : Alex Close avait en effet 35 ans lors du Tour 1956. Raymond Impanis avait 30 ans, mais Marcel Janssens un vétéran ? Il n'avait alors que 24,5 ans !

On remarquera aussi :

P. 210 : "Avant le départ à Reims, le directeur du Tour Goddet est de mauvaise humeur. Beaucoup d'équipes ont marchandé pour apposer des inscriptions commerciales sur les maillots, cuissards et casquettes et Goddet ordonne que tout soit mis en conformité avec les règles du Tour dans les vingt-quatre heures. Le soir à Liège, toutes les équipes doivent

également adapter les cuissards de leurs coureurs : les noms commerciaux doivent être retirés! Personne n'échappe au filet du sévère libéral français, pas même les coureurs de tête. Les règles sont les règles."

WAAIERS : Concernant" l'émeute" à la p. 210, quand il a eu lieu, il portait sans doute sur la



publicité extra-sportive, encore un sujet sensible en 1956 (voir aussi la Flèche Wallonne). Sur les maillots, il s'agissait peut-être de la taille des inscriptions, mais pour les cuissards il semble y avoir quelque chose de vrai. Il est écrit "les noms commerciaux sont enlevés", ce qui pour nous renvoie aux appellations extra-sportives. Et cela a apparemment été (en grande) partie suivi : voir sur la photo jointe le cuissard de Bauvin, jambe gauche.

Mais Gaul a toujours couru avec un cuissard Faema-Guerra. La photo avec Bauvin doit être à peu près la seule où l'on voit quelqu'un avec une publicité recouverte sur le cuissard. Par ailleurs, tous les FAEMA, Helyett-Potins et les autres S' Raphaël portent de la publicité extra-sportive sur le cuissard. Sur les photos d'équipe, on ne remarque pas non plus que la publicité sur la poitrine soit anormalement grande ou différente de celle des Tours suivants. Cela nous semble donc une histoire de caniveau, à moins que ce ne concerne peut-être 1955. Mais alors ce ne concernerait qu'une poignée de coureurs (quelques S' Raphaël, des Suisses et des Italiens). Il y a peut-être un lien avec 1955 : alors nous avons trouvé pour l'Italie "Leo" et non "Leo-Chlorodont", et chez Geminiani seulement "Geminiani" sans "S' Raphaël". La publicité sur la poitrine était plus petite, une seule ligne. Mais nous n'avons rien trouvé dans Miroir Sprint au sujet d'une "émeute" avec Goddet, ni en 1955 ni en 1956. Et pourquoi il ferait de Goddet un "libéral", cela nous échappe aussi.

Par ailleurs, Smeets écrit aussi un certain nombre de choses qui nous sont inconnues :

P. 209 : “L’organisation du Tour devait, vu le financement public des primes des coureurs régionaux, avoir au départ 30 à 40 coureurs français plus ou moins inconnus. Pour ces équipes il y avait aussi un classement financier supplémentaire. Il existait donc un “classement général” et un “classement du jour” pour tous les participants et en plus les coureurs des équipes régionales étaient payés séparément. Il y avait un pot spécial pour cela, afin qu’eux aussi puissent gagner quelque chose pendant les trois semaines où ils pouvaient courir.”

WAAIERS : Nous n’avons jamais lu cela, mais cela ne signifie évidemment rien. Les lecteurs qui en savent plus peuvent toujours nous contacter.

Cependant :

1. Les équipes régionales existaient déjà avant la Seconde Guerre mondiale, elles ont remplacé les anciens “touristes-routiers” (ou “individuels”) à partir de 1939 (en 1938 on parlait de “cadets” et de “bleuets”). Même à Monaco-Paris il y avait des équipes régionales (la Ronde de France était disputée par des équipes de marques).
2. nous ne parlerions pas de “coureurs français plus ou moins inconnus” : il y avait bien des noms parmi eux (Geminiani, Robic, Hassenforder, Forestier, Anglade, Graczyk, Mahé).
3. Goddet “devait” effectivement les faire partir, mais pas à cause de l’État, plutôt pour :
a. avoir suffisamment de participants ;
b. les équipes régionales apportaient du spectacle et ont d’ailleurs fourni deux vainqueurs au classement final ;
c. assurer une audience suffisante (pendant les étapes et ensuite chez les acheteurs de journaux)
d. garantir aux organisateurs un choix suffisant pour les critériums – avec uniquement les nationaux français, ce serait limité.
4. Nous n’avons jamais entendu parler de primes séparées pour les régionaux ; cela irait d’ailleurs complètement à l’encontre de la philosophie de Goddet (lutte loyale, tout le monde contre tout le monde).
5. Nous aimerions une bonne raison pour laquelle “l’État” dépenserait de l’argent là-dedans, comme s’il n’avait vraiment pas eu d’autres priorités dans les années immédiatement après la guerre. À notre avis, donc, pure foutaise, jusqu’à preuve du contraire.

p. 212 : “4e étape A : contre-la-montre Rouen-Les Essarts sur 15,1 km, remporté par Charly Gaul. Remarquable : Roger Hassenforder casse une pédale de son vélo et ne peut plus continuer, mais, en vertu d’une mesure particulière pour la détérioration du matériel pendant un contre-la-montre, il est autorisé à être acheminé en voiture jusqu’à la ligne.”

WAAIERS : Le “cas” Hassenforder a pu être “résolu” ainsi :

Dans l’Encyclopédie du Tour 1954-1965 on lit ceci : “Comme il (N.d.l.r. : Hassenforder) n’a pas pu parcourir la distance prévue après la casse d’une pédale, Hassenforder a été classé avec le temps du dernier, augmenté de cinq pour cent. Il faut noter qu’il s’agissait d’une “étape de

classement", dont les temps n'étaient reportés que dans le classement général. Ce classement n'est donc donné ici qu'à titre d'information." Hassenforder a été 113e et dernier, à 29'09".

Quant à l'explication sur la "étape de classement", cela ne nous paraissait pas entièrement clair. Ce contre-la-montre ne comptait-il donc pas ?

En français on lit : "Une épreuve en marge du Tour. Il entre cependant en ligne de compte au classement général individuel, mais il n'y a pas de bonifications."

D'autres recherches ont donné ceci :

Le Belang van Limburg du 10 juillet 1956, p. 7

Extrait du règlement :

"Dans le cas où, pour une raison indépendante de sa volonté : chute, blessure, un participant n'est pas en mesure de parcourir la distance avant le départ de la seconde partie de l'étape, son temps sera celui du dernier classé augmenté de 5 %."

Cependant Hassenforder n'a pas subi de blessure; il a seulement été arrêté par un défaut matériel. Pourquoi n'y avait-il pas de vélo de réserve dans la voiture-suiveuse, comme c'était le cas pour les autres concurrents ? Le plus dramatique est que l'Alsacien, qui n'avait parcouru aucun kilomètre le matin, a attaqué dans la seconde partie et en plus a remporté la victoire à Caen, où il a pris possession du maillot vert de leader par points. Cela n'a pu être possible que si le contre-la-montre ne comptait pas pour le classement par points. Et cela a, de façon assez ridicule, été prévu dans le classement par points : "Le contre-la-montre sur le circuit des Essarts ne compte pas pour le classement par points."

Un confrère est allé demander l'avis de Jacques Goddet et l'organisateur du Tour a déclaré que le cas Hassenforder était très étrange. "Mais le règlement de l'épreuve de classement sur le circuit des Essarts, a-t-il dit, a été rédigé de telle sorte qu'un coureur ne puisse pas être éliminé pour une raison indépendante de sa volonté. Il est vrai que dans le règlement il n'a pas été expressément dit que cette raison pouvait être un accident matériel. Cela a été oublié."

Selon l'avis de beaucoup, les commissaires ont eu tout à fait tort d'interpréter le règlement de cette façon. Il n'est en effet pas logique qu'une négligence – se présenter au départ avec un vélo défectueux et sans matériel de rechange – profite à celui qui a commis cette négligence et, en même temps, pénalise ceux qui avaient pris leurs précautions.

Il en est bien résulté que Hassenforder, qui a couru quinze kilomètres de moins que les autres coureurs, est devenu leader du classement par points.

En conclusion, et après d'autres recherches, nous sommes parvenus à la décision suivante : Hassenforder obtint donc la dernière place, avec pour temps celui du dernier arrivé plus 5 %. Le règlement prévoyait cela pour qui, malgré lui, ne pouvait pas terminer une étape, même si la panne mécanique n'y était pas explicitement mentionnée. Les temps comptaient pour le classement général, les places ne comptaient pas pour le classement par points et il n'y avait pas de bonification – celle-ci revenait entièrement à la demi-étape de l'après-midi. C'était alors l'usage pour ce type de demi-étapes ; ainsi, en 1957, Anquetil n'avait reçu aucune bonification pour le contre-la-montre de l'après-midi à Montjuïc. À partir de 1960 (mais il s'agissait d'un

contre-la-montre plus long) les bonifications furent réparties entre les deux secteurs (il n'y eut pas d'étapes scindées en 1958 et 1959). En 1954 et 1955 il y eut aussi des étapes scindées, mais avec un contre-la-montre par équipes, les temps individuels comptant pour le classement général "mais pas pour la victoire d'étape". Une formulation étrange, qui signifie qu'il n'y eut pas de classement commun sur les deux parties. Là encore, les bonifications furent attribuées à l'étape en ligne. Dans les premières années d'après-guerre nous n'avons retrouvé aucune étape scindée. À noter : Gaul fut un des (sinon le plus grand) grands victimes de l'attaque de Hassenforder – il perdit cinq minutes et demie sur Bahamontes et quatorze sur Ockers (et Walkowiak).

Interview met Eddy Merckx in Humo, 09/06/2025 door Jan Hauspie (https://archive.ph/or8jX)

"Rik Van Looy était encore en vie lorsque l'on m'a appelé pour un entretien avec lui, Tom Boonen et moi-même. Cela ne s'est pas fait : je ne veux rien avoir à voir avec Boonen. Il courait chez Mapei quand nous lui avons fabriqué un cadre spécial en carbone. Ça m'a coûté beaucoup d'argent. Mais il a essayé de me descendre : "Je n'ai jamais eu d'aussi mauvaises vélos que ceux de Merckx", a-t-il dit. Après ça, pour moi il avait perdu toute crédibilité."

WAAIERS : Autant que nous sachions, Boonen n'a jamais couru pour Mapei (et Merckx n'a jamais fabriqué de vélos pour Mapei). Il s'agirait évidemment de Quick-Step.

Vérification des faits : le numéro 51 dans le Tour de France

Cette vérification des faits vient de deux rédacteurs qui, séparément et par des moyens différents, sont tombés sur le même sujet, chacun d'un angle différent. L'un, en attente du feu vert de son chirurgien (nous vieillissons tous avec les petits maux qui vont avec), avait terminé sa lecture apportée et a allumé la télé pour tuer le temps. Il est tombé par hasard sur une rediffusion de "Merci Merckx - Het wonderjaar 1969" présentée par Karl Vannieuwkerke. Quand l'émission a affirmé que Pernod, propriétaire du Pastis 51, aurait payé pour faire porter le numéro 51 par un favori, cela a retenu son attention. D'autant plus que le sponsoring de boissons alcoolisées et la promotion auprès des mineurs posaient déjà longtemps problème en France.[119]

L'autre rédacteur lisait le nouveau livre de Johny Vansevenant, "Merckx - De ultieme biografie", et est tombé sur la phrase selon laquelle Merckx dans le Tour 1969 "put arborer le légendaire numéro 51", ce qui a aussi immédiatement suscité des interrogations. Il existe par ailleurs le mythe que ce numéro de dossard porterait chance à son porteur.

Le Tour a-t-il été payé pour attribuer ce numéro à un favori ? Le numéro 51 était-il déjà légendaire en 1969 ? Mérite-t-il l'appellation de "légendaire" ? A-t-il eu ou a-t-il des "pouvoirs magiques" qui apporteraient de la chance et mèneraient à la victoire ? Autant de questions qui valaient bien une vérification pour WAAIERS.

Comme à notre habitude, nous commençons par les "faits et chiffres". J'ai donc dressé une petite liste couvrant la période 1947-1991 (voir plus loin), quarante-cinq éditions du Tour de France, à peu près la période qui nous intéresse à WAAIERS, en y répertoriant à chaque fois le numéro 1, le numéro 51, le classement du numéro 51, qui était considéré comme favori ou – si le favori portait le numéro 1 – qui pouvait être considéré comme le principal challenger, le podium final et une conclusion. Les faits les plus saillants sont mis en couleur : en vert quand le numéro 51 était à la fois un favori et a remporté le Tour, en jaune quand le numéro 51 était un coureur déjà connu et dont le résultat correspondait à sa réputation, en orange

[119] Les premières cartes cyclistes de St Raphaël portaient la mention qu'elles ne pouvaient pas être remises aux mineurs, et le sponsoring d'équipes par des marques de boissons alcoolisées disparut systématiquement du peloton durant la seconde moitié des années soixante. En revanche, Pernod contourna ces restrictions pendant longtemps (jusqu'en 1987) en mettant en place les classements de régularité Super Prestige Pernod, Prestige Pernod et Promotion Pernod.

quand le numéro 51 a réalisé en grande partie une performance inattendue, et en rouge quand le numéro 51, un coureur de renom, a déçu.

Et qu'en ressort-il ?

D'abord, c'est pure invention que Pernod aurait payé dans les années précédant 1969 pour qu'un "favori" porte le numéro 51. Cela n'aurait même pas été possible : dans la période 1947-1968, les numéros de dossard étaient attribués par équipe en ordre alphabétique, sauf bien sûr pour le vainqueur sortant qui, depuis toujours, avait droit au numéro 1.

Pour aggraver les choses, à cette époque – et surtout jusqu'en 1961 – toutes les équipes n'alignaient pas toujours le même nombre de coureurs et il était rare qu'une équipe compte exactement dix hommes. Recevoir le dossard 51 relevait donc plutôt de la loterie, comme le montrent aussi les noms et leurs résultats. En réalité, Merckx est la première vraie vedette à disputer le Tour avec le numéro 51, à moins qu'on veuille accorder ce statut à Ferdi Bracke

Jaar	nr 1	nr 51	uitslag nr 51	favoriet/uitdager	Tourpodium	conclusie
1947	Breuer	Barret	41	50 Vietto	Robic-Fachleitner-Brambilla	onzin
1948	Callens	Dupont	20	31 Bartali	Bartali-Schotte-Lapébie	onzin
1949	Bartali	De Ruyter	uitgeschakeld	4 Coppi	Coppi-Bartali-Marinelli	onzin
1950	Bartali	Ghirardi	opgave	17 Ockers	Kübler-Ockers-Bobet	onzin
1951	Aeschlimann	Biever	uitgeschakeld	15 Coppi/ 13 Bartali	Koblet-Geminiani-Lazaridès	onzin
1952	Spuhler	Voorting G	22	25 Coppi	Coppi-Ockers-Ruíz	onzin
1953	Astrua	Jansen	uitgeschakeld	15 Koblet	Bobet-Malléjac-Astrua	onzin
1954	Bobet	Clerici	12	56 Koblet	Bobet-Kübler-Schaer	naam/geen resultaat
1955	Bobet	Astrua	7	17 Ockers	Bobet-Brankart-Gaul	naam/ top tien
1956	Barbotin	Arnold W	86	28 Ockers/ 64 Gaul	Walkowiak-Bauvin-Adriaensens	onzin
1957	Walkowiak	Barbosa	uitgeschakeld	2 Anquetil/ 26 Nencini/ 56 Gaul	Anquetil-Janssens-Christian	onzin
1958	Anquetil	Vangeneugden	27	4 Bobet/ 30 Nencini/ 48 Janssens	Gaul-Favero-Geminiani	onzin
1959	Gaul	Padovan	52	61 Anquetil/ 71 Rivière	Bahamontes-Anglade-Anquetil	onzin
1960	Bahamontes	Pavard	19	53 Rivière/ 72 Nencini	Nencini-Battistini-Adriaensens	onzin
1961	Accordi	Enthoven	uitgeschakeld	14 Anquetil/ 82 Gaul	Anquetil-Carlesi-Gaul	onzin
1962	Anquetil	Enthoven	opgave	137 Van Looy	Anquetil-Planckaert-Poulidor	onzin
1963	Anquetil	Azzini	opgave	17 Poulidor	Anquetil-Bahamontes-Pérez Francés	onzin
1964	Anquetil	Mattio	27	19 Poulidor	Anquetil-Poulidor-Bahamontes	onzin
1965	Aimar	Boucquet	21	27 Poulidor	Gimondi-Poulidor-Motta	onzin
1966	Aimar	Aranzabal	48	26 Poulidor/ 2 Anquetil	Aimar-Janssen-Poulidor	onzin
1967	Aimar	Chiappano	uitgeschakeld	56 Gimondi	Pingeon-Jiménez-Balmamion	onzin

Jaar	nr 1	nr 51	uitslag nr 51	favoriet/uitdager	Tourpodium	conclusie
1968	Pingeon	Bracke	3	6 Poulidor	Janssen-Vanspringel-Bracke	uurrecord-houder/ podium
1969	Janssen	Merckx	1	51 Merckx	Merckx-Pingeon-Poulidor	klopt
1970	Merckx	Dolman	32	87 Ocaña	Merckx-Zoetemelk-Pettersson	onzin
1971	Merckx	Crepaldi	25	90. Ocaña	Merckx-Zoetemelk-Van Impe	onzin
1972	Merckx	Millard	32	62 Ocaña	Merckx-Gimondi-Poulidor	onzin
1973	Poulidor	Ocaña	1	51 Ocaña	Ocaña-Thévenet-Fuente	klopt
1974	Merckx	Vanspringel	10	21 Thévenet	Merckx-Poulidor-Lopez Carril	naam/top tien
1975	Merckx	Thévenet	1	51 Thévenet	Thévenet-Merckx-Van Impe	klopt
1976	Thévenet	Kuiper	opgave	30 Zoetemelk/ 11 Van Impe	Van Impe-Zoetemelk-Poulidor	WK/opgave
1977	Van Impe	Meslet	10	21 Thévenet/ 11 Zoetemelk/ 71 Merckx	Thévenet-Kuiper-Van Impe	top tien + rit
1978	Thévenet	Hinault	1	51 Hinault	Hinault-Zoetemelk-Agostinho	klopt
1979	Hinault	Martinez	16	11 Zoetemelk	Hinault-Zoetemelk-Agostinho	onzin
1980	Hinault	Pollentier	opgave	11 Zoetemelk	Zoetemelk-Kuiper-Martin	onzin
1981	Zoetemelk	Alban	3	131 Hinault	Hinault-Van Impe-Alban	podium
1982	Hinault	Criquielion	opgave	101 Zoetemelk	Hinault-Zoetemelk-Van der Velde	onzin
1983	Zoetemelk	Willems	opgave	111 Van Impe	Fignon-Arroyo-Winnen	onzin
1984	Fignon	Kelly	5	61 Simon/ 131 Hinault	Fignon-Hinault-LeMond	naam/top vijf
1985	Chevallier	Muñoz	opgave	11 Hinault/ 101 Roche	Hinault-LeMond-Roche	onzin
1986	Hinault	Delgado	opgave	7 LeMond	LeMond-Hinault-Zimmermann	onzin
1987	Bernard	Delgado	2	11 Roche/ 51 Delgado	Roche-Delgado-Bernard	podium
1988	Zimmermann	Fuerte	opgave	11 Rooks/ 31 Fignon/ 171 Delgado	Delgado-Rooks-Parra	onzin
1989	Delgado	Herrera	19	11 Rooks/ 21 Parra/ 41 Fignon	LeMond-Fignon-Delgado	onzin
1990	LeMond	Mottet	49	11 Fignon/ 21 Delgado/ 31 Breukink	LeMond/Chiappucci/ Breukink	onzin
1991	LeMond	Bugno	2	11 Chiappucci/ 21 Breukink	Indurain-Bugno-Chiappucci	naam/podium
				51 wint de Tour		
				51 renner met naam haalt resultaat		
				51 onverwachte topprestatie van 51		
				51 renner met naam faalt		

l'année précédente. Les seuls autres coureurs d'une certaine renommée étaient Carlo Clerici (1954) et Giancarlo Astrua (1955). Des coureurs de niveau correcte, mais qui paierait pour qu'ils fassent de la publicité à ton produit en arborant ce numéro ?

Pernod aurait-il alors pu payer la direction du Tour pour que Merckx, avec ce dossard évoquant leur Pastis 51, dispute la course ? Cette hypothèse paraît défendable. Garantir une visibilité permanente et peut-être contrebalancer la "antipub" provoquée par le précédent porteur, Ferdi Bracke, lors du contre-la-montre final de 1968. En Belgique, on reparle toujours de la défaite d'Herman Vanspringel, mais le véritable grand perdant fut Bracke. Herman, en tant que porteur du maillot jaune, semblait avoir la victoire finale à portée de main, mais Bracke, détenteur du record de l'heure, aurait dû pouvoir dans ce contre-la-montre combler son retard les doigts dans le nez. Il n'en fut rien.

On ne peut donc pas exclure complètement, à première vue, un quelconque sponsoring en 1969, mais cela aurait dû être exceptionnel et, surtout, purement fortuit. En effet, c'est encore largement le hasard qui a fait porter ce numéro à Merckx : les numéros dorsaux étaient attribués au sein des équipes par ordre alphabétique, à l'exception bien sûr du vainqueur sortant. Par pure coïncidence, les noms de toute son équipe se trouvaient dans la seconde moitié de l'alphabet et Eddy s'est ainsi vu attribuer le plus petit numéro de son groupe. Au mieux, la direction du Tour a pu placer FAEMA en cinquième position et espérer un coup de chance. Cela nous semble cependant assez tiré par les cheveux. Cette manière d'attribuer les numéros n'a changé qu'en 1974.

Cela se vérifie aussi au fil des années suivantes : qui paierait pour faire de la publicité avec Evert Dolman, Ottavio Crepaldi ou Joël Millard ? Ocana aussi reçut ce numéro à l'improviste, et la coïncidence y était encore plus grande. Il se trouvait alphabétiquement à la "bonne" place dans son équipe, mais uniquement parce que cette année-là les équipes comptaient onze coureurs et que la numérotation chez BIC commençait ainsi au 45. On peut aussi se demander ce qu'Ocana a pensé en devant courir avec le même numéro que celui qui avait tant brillé sur le dos de son "grand ami" en 1969.

Bref, on peut ranger cette histoire de sponsoring au placard : elle ne colle pas aux faits. Au mieux, on pourrait supposer que la direction du Tour a quelque peu manipulé l'attribution des numéros aux équipes en 1975 et 1978 dans l'espoir que le 51, avec lequel Merckx en 1969 et Ocana en 1973 s'étaient distingués, porte bonheur aux favoris français. Mais du facteur d'apporter de la chance, nous en parlerons plus loin.

De ce qui précède ressort d'ailleurs immédiatement que l'autre récit, selon lequel Merckx en 1969 "aurait eu l'honneur d'épingler le légendaire numéro 51", peut lui aussi être jeté aux oubliettes ensemble avec l'histoire du sponsoring. À l'époque, il n'y avait rien de légendaire : je dirais plutôt le contraire. Le seul qui, jusqu'alors, avait vraiment obtenu des résultats avec ce numéro fut Bracke l'année précédente ; avant cela, il fallait remonter à la 7e place d'Astrua en 1955. Pire encore, neuf des vingt-deux précédents porteurs ne terminèrent même pas le Tour.

Le numéro 51 a-t-il pu mériter plus tard l'étiquette "légendaire" ? En réalité, cela ne change rien pour Merckx en 1969 : une telle étiquette ne fonctionne pas rétroactivement. On pourrait tout au plus soutenir qu'après 1978 – après notamment la première victoire sur le Tour de la part de Merckx et Hinault, tous deux quintuple lauréats, et les victoires d'Ocana, grand rival de Merckx et héros d'Orcières-Merlette, ainsi que de Thévenet, celui qui mit fin

à la série de succès de Merckx – ce numéro méritait peut-être ce surnom. Mais alors se pose immédiatement la question : pour combien de temps ? Car ensuite, les performances de haut niveau furent rares.

Et le mythe selon lequel le 51 porterait bonheur au Tour de France repose sur peu de choses, voire sur rien[120]. Les quatre vainqueurs cités sont les seuls à avoir remporté le Tour une fois en portant ce numéro ; il est possible que Thévenet ou Hinault aient eu un peu de chance grâce à lui. Pour les autres, non. Sans surprise, le numéro 1 (porté par le vainqueur sortant) reste le plus honoré – à titre d'exemple, sur les quarante-cinq années considérées il l'a été treize fois. Mais d'autres numéros ont fait aussi bien, voire mieux que le 51 : les 11, 2, 21 et 15. Et pour les années à venir, il ne faut pas s'attendre à une amélioration immédiate, puisque les numéros 1, 11 et 21 sont réservés aux trois premiers de l'édition précédente.

Cela ne veut pas dire que le 51 n'ait pas connu quelques bons moments. Outre les résultats déjà mentionnés, il y eut quelques places sur le podium et des maillots verts ou à pois. Mais l'étiquette de porte-bonheur serait exagérée. Encore un mythe enterré.

On peut donc conclure sans détour qu'il n'y a rien de particulier au numéro dossard 51. L'idée d'un sponsoring par Pastis 51 ne tient pas : d'une part, jusqu'en 1973 l'attribution des numéros relevait en grande partie du hasard, et d'autre part, par la suite, très peu de véritables favoris l'ont porté. En 1969 il n'y avait rien de "légendaire", cette impression vient sans doute de l'association avec la formidable édition du Tour 1969 que Merckx y a disputée. La chance a peut-être souri à Thévenet ou à Hinault grâce à ce numéro, mais ensuite plus jamais, et cela aussi relève donc d'un mythe.

Cela aurait pourtant pu être une belle histoire. Un dossard lié à son propre sponsor, systématiquement attribué aux vedettes et aux favoris. Ces vedettes produiraient spectacle et résultats, le numéro gagnerait la réputation de porte-bonheur, deviendrait même légendaire. Avec ce dossard épinglé, "notre" Eddy Merckx ferait ses débuts au Tour de France. Et ce ne serait pas n'importe quel Tour : il s'en distinguerait de la tête et des épaules, gagnerait à peu près tout ce qu'il y a à gagner et accroîtrait encore la renommée de son numéro. Mais non, pas du tout.

Livre : "Eddy Merckx - De ultieme biografie - Ik wilde altijd winnen" de Johny Vansevenant, éditions Lannoo, 2025.

Dans le livre, l'auteur écrit : "In de vierde rit naar Nancy boekt de 35-jarige Rik Van Looy zijn 498ste overwinning."

Il s'agit ici de la victoire d'étape de Van Looy dans le Tour de France 1969. Selon notre standard WAAIERS en matière de victoires, il s'agissait de sa 467e victoire sur un total qui serait finalement de 476 victoires.

[120] Voir aussi : https://tourtijgers.wixsite.com/start/single-post/2017/07/13/tour-de-france-de-legende-van-nummer-51 et https://www.cyclist.co.uk/news/tour-de-france-the-legend-of-bib-number-51.

Du Tour de France, à quel moment Renaat et José se sont-ils trompés ?

Patrick Feyaerts

La quatrième partiellement, la cinquième et la sixième étape du Tour de France 2025 ont eu lieu en Normandie. Un moment idéal pour les commentateurs Renaat Schotte et José De Cauwer de rendre hommage au quintuple vainqueur local du Tour, Jacques Anquetil. Lors de ses débuts sur le Tour en 1957 à Rouen – où cette année s'achevait la quatrième étape – il y avait obtenu sa première victoire de (demi-)étape, le prélude à son premier succès final dans la Grande Boucle. Quel moment plus opportun pour mettre en lumière sa carrière que le contre-la-montre du cinquième jour (09/07/2025) à Caen, qui était par coïncidence le lieu de départ de la demi-étape remportée par Anquetil en 1957 et l'endroit où il avait, le matin même, gagné le contre-la-montre par équipes de 15 km avec l'équipe nationale française. Pour pimenter le tout, il existait une réelle possibilité que le record de vitesse pour un contre-la-montre d'au moins 20 km – détenu depuis 1989 par Greg LeMond avec une moyenne de 54,545 km/h – soit battu[121].

Une initiative opportune et parfaitement synchronisée, donc, et les grandes lignes du propos étaient assez exactes. Toutefois, quelques-unes des affirmations de Renaat Schotte m'ont fait mal aux oreilles. Pire encore, José De Cauwer ne l'a pas corrigé, même lorsque cela concernait des connaissances élémentaires de l'histoire du cyclisme. Au contraire, José a même une fois ajouté une erreur supplémentaire. Le passage en question commence à 2 h 21' de l'émission et dure environ sept minutes.

Tout avait commencé de façon plutôt anodine quand Renaat a mentionné que Maurice Dieulois, l'ami d'Anquetil, était membre du club cycliste A.C. Sotteville, le club où Jacques a lui-même fait ses débuts un peu plus tard. Le nom exact du club est cependant A.C. Sottevillais, parfois abrégé en A.C.S., et le sigle A.C. ne signifie pas Association Cycliste,



[121] L'amélioration avait été prédite par les spécialistes allemands des données et de l'aérodynamique Björn Kafka et Sebastian Schluricke, qui annonçaient un temps de 36'10" sur les 33 km, soit une moyenne d'environ 54,750 km/h. Ce n'est finalement pas allé jusque-là : le vent soutenu au moment où les meilleurs rouleurs se sont lancés a tout gâché. Remco Evenepoel a finalement signé 36'42", ou environ 54 km/h, et accusait à peu près 25-30 secondes de retard.

comme on pourrait s'y attendre, mais Auto-Cycle. Pour leur défense, le club entretient lui-même une certaine confusion en parlant sur sa page Facebook d'A.C. Sotteville. À l'époque d'Anquetil, l'appellation était toutefois sans équivoque Auto-Cycle Sottevillais, comme le montrent les documents ci-dessus.

Bientôt, cependant, les choses empirent lorsque Renaat Schotte tente d'expliquer pourquoi Anquetil a ensuite dû attendre quatre ans pour une deuxième victoire sur le Tour. Que cela soit dû (en grande partie) à des tensions au sein de l'équipe de France est bien sûr vrai, mais Anquetil lui-même est également à blâmer. Pendant quelques années, pour le dire doucement, il avait pris les choses assez à la légère et se présenta en 1958 et en 1959 au départ du Tour en moins bonne forme. Que l'ancienne plume grise du journalisme cycliste flamand, Karel Van Wijnendaele, l'ait complètement brûlé en tant que vainqueur potentiel du classement général à la fin du Tour 1958 dans le Nieuwsblad-Sportwereld en le traitant de prétendant cramé "par un usage trop fréquent et trop précoce de grands développements et par sa vie dissolue, un mauvais exemple pour tous les jeunes coureurs" en dit long. Ce qui rendit la chose d'autant plus douloureuse pour lui et son fils Willem, c'est qu'il jetait également l'éponge pour Bahamontes et Nencini, écartant ainsi d'un coup les futurs vainqueurs des six éditions suivantes du Tour de France.

Si les tensions et les désaccords au sein de l'équipe française ont sans doute joué un rôle important dans le déroulement des éditions 1958-60, Renaat les présente à tort comme une lutte entre l'ancienne garde Bobet-Geminiani et les nouveaux venus Anquetil-Rivière-Anglade. Au contraire, il s'agissait bien davantage d'un affrontement au sein de la jeune garde elle-même. Ce n'est qu'en 1958 que la rivalité avec les "vieux" eut quelque importance. Louison Bobet n'avait pas pris part au Tour en 1956 et 1957, mais il était de retour en 1958. Triple vainqueur, on ne pouvait guère lui refuser une place dans l'équipe nationale, mais à la demande d'André Darrigade[122], Anquetil s'opposa à la sélection de Geminiani (lui aussi absent en 1957), par crainte d'une alliance de ces deux-là contre lui. Contraint, "Le Grand Fusil" se rabattit donc sur l'équipe régionale Centre-Midi et entama le Tour avec pour objectif principal de pourrir la vie des nationaux français. Son amitié avec son ancien "compagnon de route" Bobet, qu'il considérait comme un traître, prit aussitôt fin. Mais savoir si cela a réellement influencé le résultat reste fort douteux. Des facteurs bien plus décisifs furent sa propre défaillance, la force de Gaul et les conditions météo épouvantables durant la traversée du massif de la Chartreuse.

En 1959, l'histoire fut tout autre. L'équipe nationale française comptait en principe quatre chefs de file : Jacques Anquetil, Louison Bobet, Raphaël Géminiani et le débutant mais détenteur du record de l'heure, Roger Rivière. Très vite, cela se transforma en deux duos, mais pas du tout vieux contre jeunes. Géminiani choisit résolument le camp de sa découverte, protégé et coéquipier au sein de sa propre équipe St Raphaël-Géminiani, Rivière, tandis qu'Anquetil et Bobet s'allièrent aussi, certes un peu moins franchement. Le nouveau champion de France et révélation de la saison, Henry Anglade, dirigeait les

[122] Darrigade reprochait en outre à Geminiani d'avoir, en 1956, empêché l'équipe nationale française de défendre son maillot jaune quand une grande échappée s'était de nouveau formée. Selon André, un peu optimiste, il aurait sinon pu remporter ce Tour.

régionaux du Centre-Midi. Le sélectionneur et directeur sportif Marcel Bidot, qui trouvait déjà quatre leaders bien suffisants, ne l'avait pas retenu. Il devint vite clair que Bobet et Géminiani ne joueraient plus un rôle déterminant et que Rivière et Anquetil partageaient rapidement la même philosophie : "je veux bien gagner, mais en tout cas, plutôt n'importe qui que l'autre, sauf Anglade[123], qui ne doit surtout pas l'emporter". Leur vœu fut exaucé : Federico Bahamontes remporta l'épreuve devant Anglade, Anquetil et Rivière, et les deux derniers essuyèrent des sifflets lors de leur tour d'honneur au Parc des Princes.

En 1960, Anquetil, évidemment, ne pouvait pas gagner : il déclina sa participation. Fort de l'expérience de l'année précédente, il ne souhaitait pas repartir avec Rivière, et encore moins si Anglade devait s'y ajouter. Les faits allaient lui donner raison : dans l'équipe nationale, le Tour ne se passa pas bien du tout. Au début, Anglade et Rivière se disputaient surtout la place de leader, jusqu'à ce que Rivière parvienne à prendre une avance décisive. Cependant, il se 'tuera' en prenant trop de risques dans la descente du col de Perjuret[124]. Rivière a raté un virage, s'est retrouvé dans un ravin et a été emporté avec une fracture vertébrale. Cela signifierait immédiatement la fin de sa carrière[125]. Et Nencini a remporté le Tour.

Nous arrivons ici à la première erreur qui relève pourtant de connaissances élémentaires de l'histoire du cyclisme, et tout particulièrement de celle du Tour de France. Contrairement à ce que Renaat Schotte a soutenu en prélude au Tour 1961, Rivière n'a pas été éliminé par un accident de voiture mais bien par les conséquences de la chute mentionnée plus haut. Il confond sans doute avec un autre jeune prometteur, Gérard Saint, qui en 1960 trouva la mort sur la route en se rendant à sa caserne[126] près du Mans.

Pour le Tour 1961, Marcel Bidot décida, pour une fois, de s'écarter du système français traditionnel, selon lequel on prenait le départ sans chef de file affirmé et où il fallait s'imposer comme patron au fil de la course. Après trois défaites consécutives, il opta pour le concept italien d'un seul chef de file absolu, en l'occurrence Anquetil. C'était d'ailleurs aussi la demande du principal intéressé. C'est aussi la raison de l'absence de Raymond Poulidor. Ce ne fut pas Marcel Bidot qui refusa de le convoquer[127] (ou Anquetil qui s'opposa à sa sélection), mais Poulidor qui, sur ordre de son directeur sportif Magne, avait décliné la

---

[123] Aucun des deux ne souhaitait voir l'irruption d'un troisième venu se partager la faveur du public et surtout les primes de départ des critériums ; les "nationaux" voyaient dans la victoire d'un "régional" une insulte, et Anglade faisait partie de l'effectif du manager concurrent Roger Piel.

[124] Le dopage aurait également joué un rôle à cet égard. Rivière lui-même a d'abord affirmé que ses freins ne fonctionnaient pas, mais selon des témoins oculaires et des déclarations ultérieures, il avait utilisé du Palfium, qui pourrait exercer une influence sur les sensations de ses doigts.

[125] Un traitement incorrect aurait joué un rôle à cet égard. Lors du premier diagnostic, toutes les fractures n'ont pas été remarquées, et lorsqu'elles l'ont été plus tard, elles avaient déjà repoussé, ce qui a entraîné une pression sur la moelle épinière. Immédiatement la fin de sa carrière cycliste.

[126] Saint n'a effectué son service militaire que tardivement. À l'origine, il avait été déclaré inapte pour raisons médicales, mais quand il commença à connaître des succès en tant que cycliste, des envieux protestèrent. Il fut de nouveau examiné et déclaré apte au service.

[127] En raison du système des équipes régionales, Marcel Bidot ne pouvait d'ailleurs pas vraiment le faire, puisqu'il n'était responsable que de la sélection nationale. Il avait toutefois la priorité de choix sur les sélectionneurs régionaux.

sélection. Celui-ci n'était pas disposé à voir son protégé se mettre inconditionnellement au service d'Anquetil, le leader d'une marque rivale, même si Poulidor disposait de peu d'arguments pour exiger davantage[128]. Par cette décision, Poulidor se mit lui-même hors-jeu et ne put non plus participer sous les couleurs d'une équipe régionale[129] : une sélection pour l'équipe nationale avait la priorité absolue et la refuser revenait à rester chez soi. Il paraît donc peu probable que le refus d'une sélection en équipe de France "ait servi sa popularité", comme l'a affirmé José De Cauwer sans beaucoup d'arguments.

L'autre propos de Renaat, au sujet de l'absence de Poulidor – "On ne peut plus se l'imaginer aujourd'hui" – est complètement à côté de la plaque. Le cyclisme est depuis devenu encore davantage un sport d'équipe, on peut donc très bien l'imaginer. Qui pense qu'un coéquipier qui refuserait de s'effacer complètement au profit de Pogacar ou Vingegaard aurait la moindre chance de partir pour le Tour de France ? Seuls ses partisans les plus fanatiques s'en offusqueraient. L'entretien de Trine Hansen, épouse (et manager) de Vingegaard, dans le journal danois Politiken est à cet égard des plus éloquents. Elle trouve en effet inadmissible que quelqu'un (Wout van Aert ?) ose ne pas tenir la main de son mari pendant tout le Tour.

Concernant le Tour 1961, Renaat commet lui aussi une petite, mais fréquente, erreur que je tiens à rectifier. On affirme qu'Anquetil aurait porté le maillot jaune du départ à l'arrivée. En réalité, cela ne correspond pas tout à fait. Une formulation plus juste serait : "Anquetil a détenu le maillot jaune du premier au dernier jour". En effet, comme il n'était pas le vainqueur sortant, il ne porta pas le maillot jaune au départ de la course. Il n'a d'ailleurs pas été le premier ni l'unique porteur du jaune dans ce Tour de France. André Darrigade remporta en effet (encore une fois, après 1956, 1957, 1958 et 1959) la première (demi-)étape et reçut ensuite le maillot jaune qu'il porta lors du contre-la-montre de l'après-midi. Après cette étape contre-la-montre, Anquetil prit le maillot jaune et ne le rendit plus. Ainsi, il eut bien le maillot jaune en sa possession à la fin du premier jour, mais ne l'avait pas porté en course depuis le départ.

Et puisqu'on parle de Poulidor, venons-en à la dernière – et peut-être la plus grosse – erreur de Renaat Schotte : l'histoire de l'Envalira. Là encore, José De Cauwer n'est pas intervenu, bien que le récit concerne un épisode que tout connaisseur de l'histoire du Tour de France connaît. C'était la 14e étape du Tour 1964. Selon Renaat, Anquetil aurait rattrapé Poulidor pendant la montée pour ensuite le lâcher dans la descente. Ce récit n'a tout simplement rien à voir avec le déroulement réel de cette étape. En réalité, Anquetil eut de sérieuses difficultés pendant toute la montée de ce col culminant à 2407 m, que les coureurs affrontèrent peu après le départ. Il franchit le sommet avec quatre minutes de retard sur Bahamontes et

[128] Même s'il avait remporté Milan-Sanremo et venait de devenir champion de France, sur le plan des grandes courses par étapes il n'avait pas encore beaucoup, voire rien, prouvé. Il n'avait disputé aucune grande épreuve par étapes et, dans les courses plus modestes, on note une 10e place au Critérium du Dauphiné Libéré, une 4e au Grand Prix du Midi Libre et une 6e (avec une victoire d'étape) au Tour du Sud-Est en 1960, ainsi qu'une 9e place à Paris-Nice, une 2e aux Quatre Jours de Dunkerque et une 3e au Grand Prix du Midi Libre en 1961.

[129] En 1958 et 1959, respectivement Geminiani et Anglade n'avaient pas été appelés en équipe nationale et étaient donc libres d'opter pour une équipe régionale ; par son refus, Poulidor n'eut pas ce privilège en 1961 (pas plus qu'Anquetil ne l'aurait eu en 1960).

Jiménez, et dix secondes de moins sur Poulidor et Manzaneque. Sans l'aide – pas toujours conforme au règlement[130] – de son coéquipier Louis Rostollan, ce retard aurait été bien plus important.

Les raisons des difficultés d'Anquetil étaient sans doute multiples, mais elles étaient surtout d'ordre mental. Avant le Tour, un "voyant" connu, Marcel Belline[131], avait prédit dans un article paru dans France-Soir qu'Anquetil ferait une chute mortelle lors de la 14e étape. Cette étape suivait le jour de repos en Andorre et, au lieu de se reposer et de s'entraîner, Anquetil s'est mis à s'inquiéter, à tourner en rond, à ne pas vouloir s'entraîner et à devenir de plus en plus nerveux à l'approche du moment. Pour le détendre, son directeur sportif Geminiani l'emmena à un méchoui[132] organisé par Radio-Andorre. Les versions varient quant à son degré d'implication, mais le fait même qu'il n'ait pas fait une sortie d'entraînement fut perçu comme un défi par ses adversaires. Les attaques pleurvaient dès le début de la montée, ce que Jacques n'avait certainement pas prévu. De plus, il n'a jamais été au mieux lors de la première ascension de la journée, comme cela avait déjà été observé les années précédentes. Il est possible aussi qu'il ait trop mangé la veille et qu'il en subisse les conséquences. Quand il connut rapidement des difficultés, la situation empirait encore. Son retard grandit, il commença à croire de plus en plus à la prédiction et envisagea d'abandonner. Seul le soutien de Rostollan, qui joua sur son sens de l'honneur, le maintint en course.

Anquetil se reprend toutefois dans la descente, chasse la prédiction de son esprit et prend tous les risques dans un brouillard épais, s'orientant aux feux des voitures suiveuses. Après il avouerait avoir regardé la mort en face, mais que c'était tout ou rien, la mort ou la victoire[133]. Ainsi il rejoint en bas un groupe de quinze coureurs qui suit à 1'40'' d'un septuor de tête composé de Bahamontes, Poulidor, Jiménez, Adorni, Otaño, Junkermann et Gilbert Desmet. Maître Jacques a la chance que dans le peloton de chasse se trouve Georges Groussard, accompagné de quatre coéquipiers (Anglade, Janssen, Foucher et Monty), et que ce quintette ait non seulement le maillot jaune et le maillot vert à défendre, mais aussi la première place au classement par équipes. On serre donc les rangs et le groupe de tête est rattrapé à environ 70 km de l'arrivée. Le rythme retombe ensuite jusqu'à Poulidor casse des rayons, change de vélo, est mal poussé par son mécanicien et chute. Aussitôt la vitesse repart

---

[130] Anquetil reçut, à l'arrivée de l'étape, une pénalité de 15 secondes pour une deuxième poussée donnée par un coéquipier, un prix qu'il aura volontiers payé pour l'aide reçue.

[131] Son vrai nom était Marcel Forget. Il jouissait d'une énorme réputation en France et avait pour surnoms "le mage Belline" et "le Prince des Voyants". On lui attribue, entre autres, la prédiction du suicide de Marilyn Monroe, l'assassinat du président Kennedy, la mort d'Einstein et la découverte du vaccin antipoliomyélitique, si bien que ses prophéties jouissaient d'une grande crédibilité en France. Voir au sujet de l'affaire Anquetil. https://polarssportsetlegendes.over-blog.com/2017/08/superstitions-de-champions-et-prediction-d-oracle.html. Il n'était donc peut-être pas un pur charlatan, même si l'on remarque que les pages Internet qui lui sont consacrées omettent pudiquement de mentionner d'éventuelles prédictions erronées, comme dans le "cas Anquetil". Si on en formule suffisamment, il y en aura toujours quelques-unes de justes…

[132] Un mouton entier rôti à la broche.

[133] "*Je l'ai fait entièrement au radar. Ça passait ou ça craquait. Mais je n'avais pas le choix. Pour moi, c'était la victoire ou la mort.*"

à la hausse[134] et Poulidor ne parvient pas à revenir. Il glisse dans le groupe suivant et arrivera à Toulouse avec un retard de 2'36''. Donc une tout autre histoire, pourtant bien connue à mon avis.

WAAIERS : Nous avons envoyé le texte ci-dessus à Renaat Schotte pour qu'il puisse éventuellement réagir.

Nous avons reçu la réponse suivante de Renaat.

Cher WAAIERS,

L'exactitude historique est une de ces choses que je tiens en très haute estime. Une question d'honneur même, en tant qu'ancien étudiant en histoire.

À propos de toutes vos remarques, je ne me sens pas personnellement visé. Malheureusement, je n'ai pas le temps de vérifier chaque récit historique pour m'assurer d'une représentation correcte et nuancée des faits. De nos jours les émissions sont aussi trop longues pour cela. Je suis parti du principe que la documentation du Tour dans le document officiel de l'ASO était exacte à tous égards. Il s'avère que ce n'est pas le cas, et j'en tiendrai compte à l'avenir.

Bonne continuation et bon plaisir devant la course sur Sporza,

Renaat

Remarque de WAAIERS : Il est douloureux et consternant de lire que l'ASO n'a pas même le respect suffisant pour son propre passé afin d'informer correctement la caravane de presse. En ce qui concerne José De Cauwer, nous retenons que José traversait une période difficile en raison de la maladie et du décès de sa fille. Ses pensées étaient donc sans doute plus tournées vers elle que vers Jacques Anquetil.

[134] Poulidor était certes très populaire auprès du public et d'une grande partie de la presse, mais dans le peloton il avait peu d'amis. Le fait qu'il prenait beaucoup trop rarement l'initiative et qu'il laissait souvent aux autres le soin d'effectuer le travail lors des poursuites (à décharge, son équipe n'était pas des plus fortes) a sans doute joué un rôle, d'autant plus quand on le comparait à Anquetil, qui ne rechignait jamais à la tâche.

Qui croire, Michel Wuyts ou Eddy Merckx et Martin Van den Bossche ?

Patrick Feyaerts

Stricto sensu, il ne s'agit pas d'un factcheck : il ne s'agit pas de faits bruts faciles à prouver ni d'affirmations qu'on pourrait objectivement réfuter, mais de l'interprétation d'un même événement par des personnes différentes, des décennies plus tard.

De quoi s'agit-il ? De l'étape avec arrivée au Mont Ventoux lors du Tour de France 1970. À l'occasion du retour sur la même montagne célèbre et redoutée pour le Tour 2025, Michel Wuyts rappelle ses souvenirs d'adolescence (il avait alors treize ans) de cette étape remontant à 55 ans dans un article, tant dans l'édition papier du 22/07/25 que sur le site de Het Laatste Nieuws (https://www.hln.be/tour-de-france/ik-stik-ik-stik-ik-kan-niet-meer-michel-wuyts-vertelt-ultiem-verhaal-achter-die-moeizame-triomf-van-eddy-merckx-op-de-mont-ventoux-in-1970~a675e68ac/).

Le point de discussion est la gravité de la privation d'oxygène dont Martin Van den Bossche, puis Eddy Merckx, auraient souffert après l'arrivée. Selon Michel Wuyts, très grave. Je le cite (en traduction), d'abord à propos de Van den Bossche : "Van den Bossche arrive, à 1 minute et 11 secondes derrière Merckx, mais il s'évanouit juste après la ligne, en se dirigeant vers les barrières. Haletant, il s'accroche. Puis, soutenu par le propriétaire de l'équipe Molteni, il traîne jusqu'à l'ambulance." Van den Bossche : "Pendant plus d'une minute, des infirmiers ont pompé et massé. Le mécanicien Ernesto Colnago était à la porte en train de pleurer. Jusqu'à ce que je reprenne mes esprits et demande un cola. J'avais atteint mes limites." Et ensuite, à propos de Merckx : "C'est comme si le champion, en détresse, s'agrippait à la vie : "Je suffoque, je suffoque, je n'en peux plus"" et plus loin : "La fatigue frôle la défaillance totale. En 1970, le Mont Ventoux fait même mordre la poussière à des champions entraînés, au sommet de leur art. Colline effrayante. Montagne dramatique."

Michel Wuyts précise ensuite, à juste titre, que Martin Van den Bossche relativise par la suite les faits, même si la citation n'est pas dans le bon ordre des événements ("J'ai vu Merckx basculer et j'ai joué finement. C'était déjà tard et avec cette ambulance nous serions arrivés deux heures plus tôt que les autres à l'hôtel. Alors je me suis calé à côté d'Eddy[135]. Nous en avons bien ri, nous deux."), mais il cherche à disqualifier cette version en s'appuyant sur un passage manquant dans l'explication de Martin et en citant Merckx de façon assez sélective, donnant l'impression que celui-ci contredit son coéquipier : "Ri ? À ma connaissance, nous avons quitté la montagne dans deux ambulances séparées. Martin fait parfois des déclarations comiques."

Regardons maintenant ce que Merckx et Van den Bossche racontent des années plus tard. La version de Martin, tant dans "De Mannen achter Merckx [136]" que dans "Eddy Merckx De Biografie[137]", est la suivante – je cite le second ouvrage mentionné, les deux versions étant largement concordantes. "J'avais tout donné et j'étais épuisé. Après la ligne, j'ai vu le

[135] Van den Bossche était le premier dans l'ambulance ; Merckx n'est arrivé que par la suite.

[136] De Mannen achter Merckx, Patrick Cornillie et Johny Vansevenant, De Eecloonaar, Eeklo, 2006, pp. 98-99.

[137] Eddy Merckx De Biografie, Johny Vansevenant, 2015, p. 239.

directeur commercial de Molteni et je suis allé vers lui. Je me tenais sur mon vélo en haletant. Le directeur m'a saisi. J'ai fait semblant de m'évanouir et il m'a porté jusqu'à l'ambulance. J'entends encore le médecin dire : "Sa fréquence cardiaque et sa tension sont très bonnes. Nous allons compter jusqu'à cent-vingt puis lui donner une injection." Quand il était à soixante, le médecin a dit : "Préparez la piqûre ! Faites l'injection." Et j'ai cligné des yeux et fait semblant de revenir à moi. On m'a demandé si je voulais boire quelque chose et j'ai demandé une petite bière. J'étais le premier dans l'ambulance. Mort de fatigue. Trois-quatre minutes plus tard, Merckx est arrivé aussi. Comme moi, il était fatigué. On se comprenait (rit). Il n'a rien dit. Le mécanicien Ernesto Colnago était dehors en train de pleurer, car il pensait que j'étais en train de mourir, comme Simpson en '67. Albani est entré dans l'ambulance ; il a pris ma main et je lui ai serré la main en retour. Il est ressorti et a dit "Ernesto, viens mon garçon, on part, il n'y a rien qui cloche avec Martin." J'ai eu le plus peur quand je suis monté dans une ambulance Citroën. Elle descendait la côte à peut-être cent vingt à l'heure, tout près du public. Merckx était dans l'autre ambulance[138]. L'ambulance frôlait les gens. (il montre dix centimètres) Comme on disait que j'avais fait un malaise, je suis arrivé à l'hôtel deux heures avant les autres coureurs. Grâce à cette comédie j'ai pu me reposer plus longtemps. Selon moi, Merckx a employé le même stratagème cette fois-là. Après sa victoire sur le Mont Ventoux il prétendait souffrir d'un manque d'oxygène, mais c'était en grande partie pour le spectacle. Avec moi dans l'ambulance il avait de toute façon une bonne mine.

Maintenant, on sait par expérience qu'il faut se méfier des souvenirs des anciens coureurs, des années après les faits, et il est connu que Martin Van den Bossche n'hésite pas à enjoliver une belle histoire. Ainsi la version citée ici, tirée d'"Eddy Merckx De Biografie", est un peu plus développée que celle de "De Mannen achter Merckx". Toutefois Merckx confirme en grande partie la version de Martin dans "Eddy Merckx De Biografie" p. 264. Je cite à nouveau l'ouvrage susmentionné. "À l'arrivée, l'air amincissant de la montagne m'a rendu un peu étourdi. J'étais parti tôt à l'attaque, et cela sur une étape de plus de deux cents kilomètres. Agostinho a été le dernier à pouvoir me suivre. En haut du Ventoux je donnais des interviews et j'ai vu Martin Van den Bossche faire des signes vers moi depuis l'ambulance. Ensuite j'ai aussi joué un peu la carte du malaise, vous comprenez ? Martin l'avait fait le premier, car quand je l'ai regardé, il m'a fait un clin d'œil. J'en avais assez de toutes ces interviews. D'abord la télé, puis les radios, et ça n'en finissait pas. Et à la fin... on ne se sent plus frais. Mais je l'admets, j'ai un peu joué la comédie. Nous avons quand même été trois quarts d'heure plus tôt dans notre chambre que les autres coureurs, parce que nous avons pu descendre plus vite avec cette ambulance..."

Bien sûr, sa mémoire peut aussi lui jouer des tours des dizaines d'années plus tard. Mais il en va de même pour Michel Wuyts, peut-être encore davantage, car il avait à peine treize ans alors et regardait cela à la télé. Sa mémoire le trahit parfois de manière flagrante, comme

[138] Van den Bossche précise ici clairement qu'il se trouvait d'abord dans l'ambulance, qu'ils ont dans un premier temps été "soignés" dans la même ambulance, puis transportés ensuite dans des ambulances séparées jusqu'à l'hôtel.

on l'a déjà vu dans son livre Eddy![139]. Même s'il ne s'agit que d'un détail, et peut-être sujet à interprétation, l'erreur commence déjà à la p. 11, où il affirme qu'à Leuven "Après Poeske Scherens, il n'y a plus eu de grande figure du cyclisme". C'est faire tort à Jos 'Jokke' Wouters[140] et à ses nombreux supporters.

C'est encore pire, du moins pour un autoproclamé fan de Merckx et connaisseur de cyclisme, quelques pages plus loin, quand à la p. 23 il prête à Merckx, lors du Ronde van Vlaanderen 1969, un maillot publicitaire avec Faemino sur la poitrine. Non, c'était FAEMA, Faemino n'est arrivé qu'un an plus tard. Et à la p. 27 cela devient vraiment gênant quand il associe le maillot blanc de Merckx sur le Ballon d'Alsace au classement des jeunes, dans lequel Merckx serait leader. Non, c'était le maillot du combiné; le classement des jeunes n'existait même pas à l'époque, selon nos informations il n'existe que depuis 1975. Et quand bien même il eût existé en 1969 et que l'on appliquât alors les règles de 1975, Merckx ne l'aurait pas gagné non plus, pas plus d'ailleurs que Hinault en 1978, car il était réservé aux coureurs professionnels depuis moins de trois ans. Au moment du Tour 1969 Merckx était déjà professionnel depuis plus de quatre ans.

Au final se pose la question de savoir qui, ou plutôt quels souvenirs, nous voulons (ou pouvons) croire des décennies plus tard. Ceux d'un jeune supporter qui n'avait alors qu'à peine treize ans et qui vivait l'événement avec intensité et peur en regardant la télévision ou celle des personnes directement concernées ? Chacun n'a qu'à faire son choix.

Alerte spoiler : les auteurs de la série d'articles sur FAEMA, où ce sujet sera abordé dans quelques années, ont déjà tranché. Nous avons le plus confiance dans les coureurs eux-mêmes.

---

[139] Eddy !, Michel Wuyts, Houtekiet/Sporza, Anvers/Bruxelles, 2010.

[140] Au début des années soixante, Jos Wouters était considéré comme le grand rival et même comme le successeur (il avait huit ans de moins) de Rik Van Looy pour les classiques, jusqu'à ce que des chutes mettent prématurément fin à sa carrière. Rik (qui, il est vrai, n'était pas d'une objectivité excessive quand il s'agissait de Merckx) ira même jusqu'à dire plus tard qu'Eddy Merckx pouvait se considérer heureux de n'avoir jamais eu Wouters comme adversaire dans les classiques. Que le passionné de cyclisme moyen ait oublié Wouters (même s'il a été évoqué récemment dans WAAIERS) peut encore se comprendre ; en revanche, pour un connaisseur de cyclisme louvaniste de la génération de Wuyts, c'est impardonnable.

Posters dans Mémoire du Cyclisme (1)

par Jan De Smet

De février 1972 à septembre 1983, il y avait une annexe dans Miroir du Cyclisme appelée Miroir du Cyclisme encyclopédie – Le cyclisme de A à Z par Robert Descamps[141].

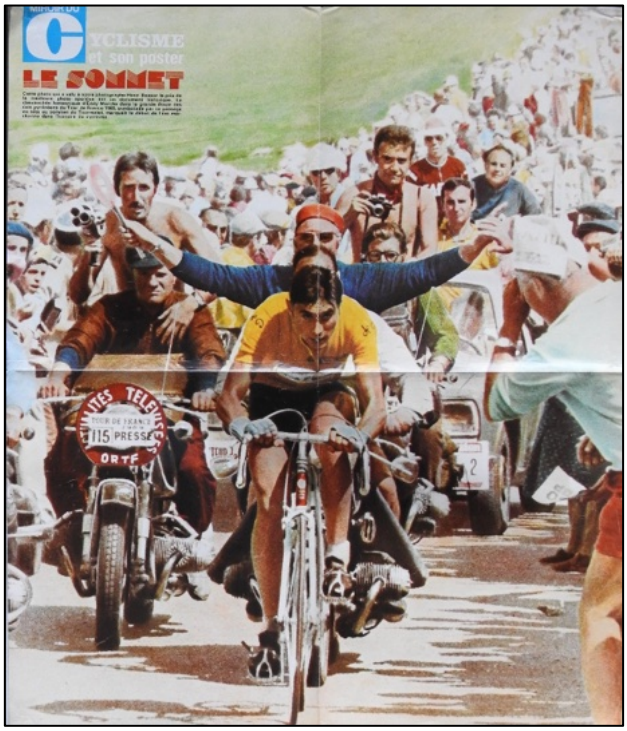
Au dos de ce supplément, il y avait chaque fois une grande photo. De très beaux spécimens en faisaient partie, mais les collectionneurs de cyclisme n'ont pas assez de murs libres pour accrocher ces affiches. C'est pourquoi ils restent généralement pliés quelque part sur une étagère.

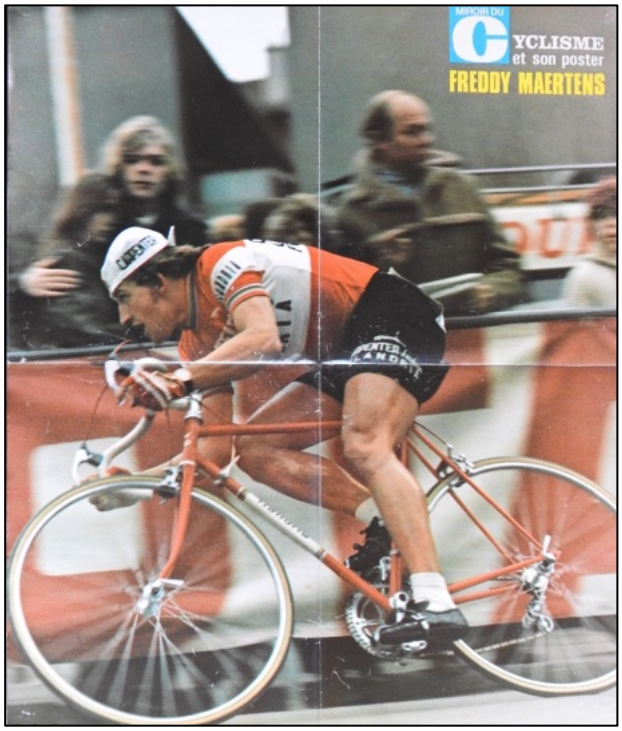
Pour pouvoir en profiter, j'ai chaque fois pris une photo de l'affiche afin qu'elle puisse être publiée ici dans WAAIERS. La photo n'est pas parfaite, il n'est pas facile de photographier perpendiculairement à l'affiche et je n'ai pas le matériel professionnel pour pouvoir réaliser cela.

Mais j'espère que la qualité est suffisante pour vous, lecteurs. L'intention est de publier un certain nombre de ces affiches dans chaque numéro à partir de maintenant. Le nombre à chaque fois dépendra un peu du nombre de pages que le numéro de WAAIERS comprend déjà.

Voici une autre charge.

N° 200 (mai 1975) : La meilleure photo
N° 201 (juin 1975) : Freddy Maertens

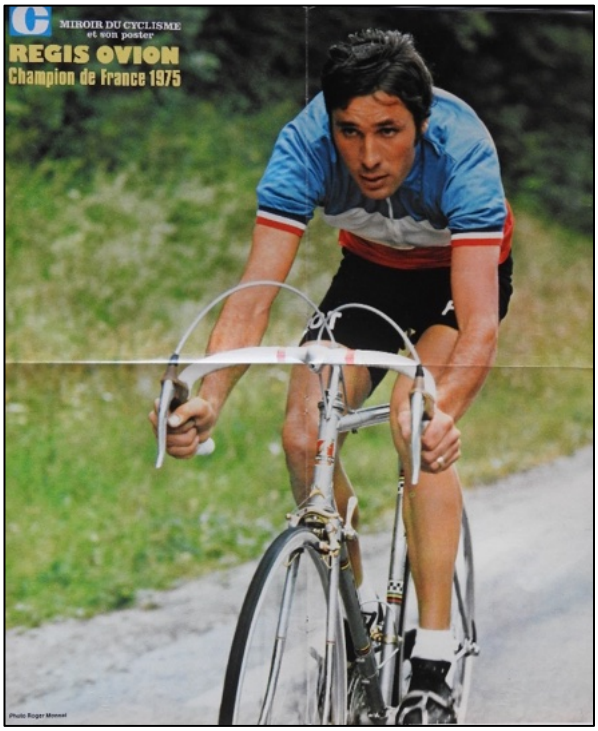




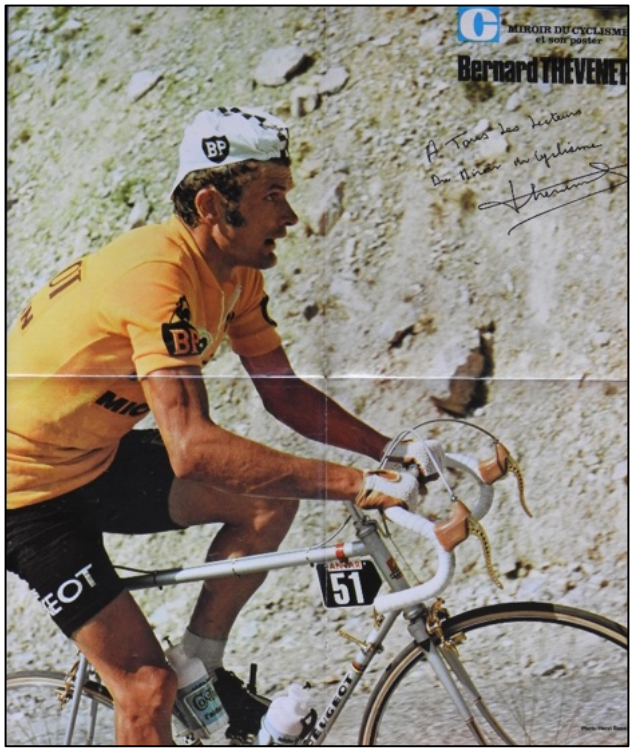
[141] Un aperçu de l'Encyclopédie se trouve dans Coups de Pédales n° 158 p. 30.

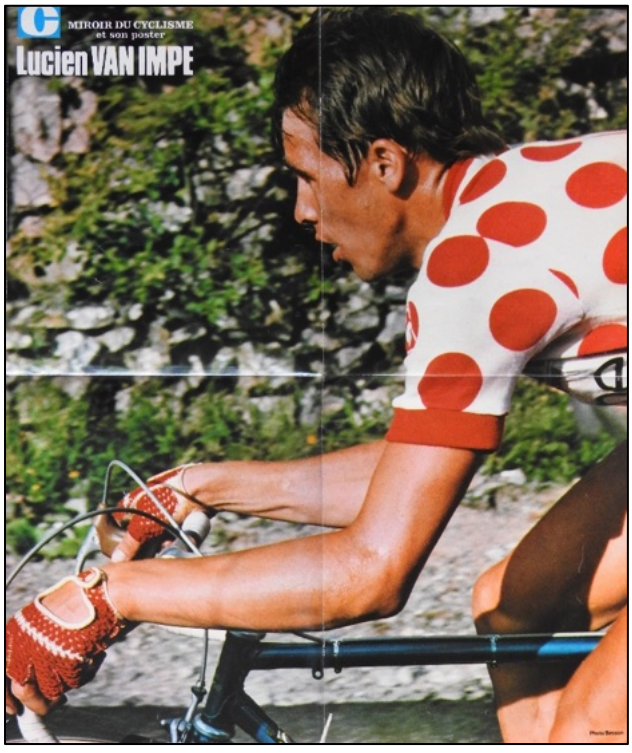
N° 202 (juin/juillet 1975) : Joop Zoetemelk
N° 204 (juillet/B 1975) : Régis Ovion





N° 206 (auguste 1975) : Bernard Thévenet
N° 207 (septembre 1975) : Lucien Van Impe





Coupe du monde Intermarques 1965

Les mêmes courses et règles qu'en 1964 ont été utilisés. Un petit changement cependant. Un coureur avait le droit de refuser de participer à une course de la Coupe du monde, mais n'était pas autorisé à participer à une autre course le même jour[142].

[142] Mais là encore, il y a eu des exceptions, comme Rik Van Looy et Ward Sels, qui ont participé à la Vuelta a España, tandis que Liège-Bastogne-Liège a continué.

Milan-Sanremo 19 mars 1965

Résultat :

1	Arie den Hartog (NED)	Ford-Gitane	40
2	Vittorio Adorni (ITA)	Salvarani	35
3	Franco Balmamion (ITA)	Sanson	33
4	Rolf Wolfshohl (DEU)	Mercier-BP	31
5	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	29
6	Jan Janssen (NED)	Pelforth-Lejeune	27
7	Franco Cribiori (ITA)	Ignis	25
8	Guido Reybrouck (BEL)	Romeo-flandria	23
9	Gianni Motta (ITA)	Molteni	22
10	Flaviano Vicentini (ITA)	Ignis	21
11	Michele Dancelli (ITA)	Molteni	20
12	Marino Vigna (ITA)	Ignis	19
13	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	18
14	Italo Zilioli (ITA)	Sanson	17
15	Marcello Mugnaini (ITA)	Maino	16
16	Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	15
17	Jean Graczyk (FRA)	Ford-Gitane	14
18	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	13
19	Hans Junkermann (DEU)	Margnat-Paloma	12
20	José Pérez Francés (ESP)	Ferrys	11
21	Antonio Bertrán (ESP)	Ferrys	10
22	Vito Taccone (ITA)	Salvarani	9
23	Giancarlo Gentina (ITA)	Sanson	8
24	Franco Bitossi (ITA)	Filotex	7
25	Giuseppe Fezzardi (ITA)	Molteni	6
26	Adriano Passuello (ITA)	Ignis	5
27	Luis Otaño (ESP)	Ferrys	4
28	Arnaldo Pambianco (ITA)	Salvarani	3
29	Willi Altig (DEU)	Margnat-Paloma	2
30	Guido Neri (ITA)	Molteni	1

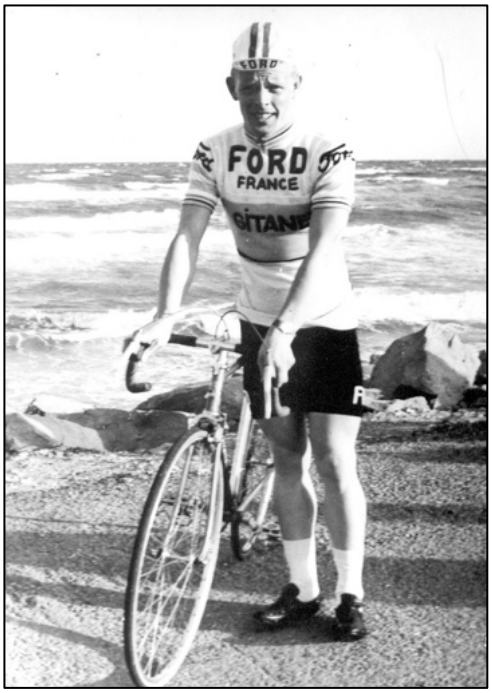
Classement intermédiaire:

	Équipe	**# Coureurs**	**1er**	**2ème**	**3ème**	**Points**
1	Ford-Gitane	4	40	29	18	**87**
2	Ignis	4	25	21	19	**65**
3	Sanson	3	33	17	8	**58**
4	Molteni	4	22	20	6	**48**
5	Salvarani	3	35	9	3	**47**

6	Pelforth-Lejeune	2	27	15	0	**42**
7	Mercier-BP	1	31	0	0	**31**
8	Ferrys	3	11	10	4	**25**
9	Romeo-flandria	1	23	0	0	**23**
10	Maino	1	16	0	0	**16**
11	Margnat-Paloma	2	12	2	0	**14**
12	Peugeot-BP	1	13	0	0	**13**
13	Filotex	1	7	0	0	**7**

Remarque:

Immédiatement une polémique puisque Jacques Anquetil avait refusé de rouler Milano-Sanremo et avait plutôt participé au G. P. Arate où il a terminé 10ème. Cependant, cela n'a pas eu de conséquences pour Jacques Anquetil.



WB01 Arie den Hartog, vainqueur inattendu de Milano-Sanremo.

Paris-Roubaix 11 avril 1965

Résultat :

1	Rik Van Looy (BEL)	Solo-Superia	40
2	Edward Sels (BEL)	Solo-Superia	35
3	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	33
4	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	31
5	Jos Huysmans (BEL)	Mann	29
6	Tom Simpson (GBR)	Peugeot-BP	27
7	Vittorio Adorni (ITA)	Salvarani	25
8	Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	23
9	Noël Foré (BEL)	Romeo-flandria	22
10	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	21
11	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	20
12	Rudi Altig (DEU)	Margnat-Paloma	19
13	Jo de Roo (NED)	TeleVizier	18
14	Benoni Beheyt (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	17
15	Cees Lute (NED)	Ford-Gitane	16
16	Jacques Anquetil (FRA)	Ford-Gitane	15
17	Michael Wright (GBR)	Wiel's-Groene Leeuw	14
18	Bernard Van de Kerckhove (BEL)	Solo-Superia	13
19	Rolf Wolfshohl (DEU)	Mercier-BP	12
20	Cees Haast (NED)	TeleVizier	11
21	Pierre Everaert (FRA)	Ford-Gitane	10
22	André Messelis (BEL)	Mann	9
23	Jo de Haan (NED)	TeleVizier	8
24	Gilbert Desmet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	7
25	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	6
26	Frans Verbeeck (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	5
27	Bas Maliepaard (NED)	TeleVizier	4
28	Franco Cribiori (ITA)	Ignis	3
29	Séamus Elliott (IRL)	Ford-Gitane	2
30	Arnaldo Pambianco (ITA)	Salvarani	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Score intermédiaire
1	Ford-Gitane	6	33	20	16	69	**156**
2	Solo-Superia	3	40	35	13	88	**88**
3	Mercier-BP	2	31	12	0	43	**74**
4	Salvarani	2	25	1	0	26	**73**
5	Ignis	1	3	0	0	3	**68**
6	Peugeot-BP	2	27	21	0	48	**61**
7	Sanson						**58**
8	Pelforth-Lejeune	1	6	0	0	6	**48**
	Molteni						**48**
10	Romeo-flandria	1	22	0	0	22	**45**
11	Mann	2	29	9	0	38	**38**
	Wiel's-Groene Leeuw	4	17	14	7	38	**38**
13	TeleVizier	4	18	11	8	37	**37**
14	Margnat-Paloma	1	19	0	0	19	**33**
15	Ferrys						**25**
16	Lamot-Libertas	1	23	0	0	23	**23**
17	Maino						**16**
18	Filotex						**7**



WB02 Rik Van Looy remporte un nouveau Paris-Roubaix.

Ronde van Vlaanderen 17 avril 1965

Résultat :

1	Jo de Roo (NED)	TeleVizier	40
2	Edward Sels (BEL)	Solo-Superia	35
3	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	33
4	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	31
5	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	29
6	Rik Van Looy (BEL)	Solo-Superia	27
7	Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	25
8	Staf de Smet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	23
9	Arthur Decabooter (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	22
10	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	21
11	Cor van Espen (NED)	TeleVizier	20
12	Norbert Kerckhove (BEL)	Mann	19
13	Jef Planckaert (BEL)	Solo-Superia	18
14	Edouard Delberghe (FRA)	Pelforth-Lejeune	17
15	Ludo Janssens (BEL)	Pelforth-Lejeune	16
16	Frans Aerenhouts (BEL)	Mercier-BP	15
17	Edgard Sorgeloos (BEL)	Solo-Superia	14
18	Jos Huysmans (BEL)	Mann	13
19	Robert Lelangue (BEL)	Cynar	12
20	Joseph Groussard (FRA)	Pelforth-Lejeune	11
21	Guido Reybrouck (BEL)	Romeo-flandria	10
22	Gilbert Desmet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	9
23	Vincent Denson (GBR)	Ford-Gitane	8
24	Jean-Baptiste Claes (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	7
25	Michel Van Aerde (BEL)	Solo-Superia	6
26	René Van Meenen (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	5
27	Michael Wright (GBR)	Wiel's-Groene Leeuw	4
28	Clément Roman (BEL)	Romeo-flandria	3
29	Jan Nolmans (BEL)	Romeo-flandria	2
30	Noël Foré (BEL)	Romeo-flandria	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	**# Coureurs**	**1er**	**2ème**	**3ème**	**Points**	**Score intermédiaire**
1	Ford-Gitane	3	31	29	8	68	**224**
2	Solo-Superia	5	35	27	18	80	**168**
3	Mercier-BP	2	21	15	0	36	**110**
4	Pelforth-Lejeune	4	25	17	16	58	**106**
5	TeleVizier	2	40	20	0	60	**97**

6	Peugeot-BP	1	33	0	0	33	**94**
7	Wiel's-Groene Leeuw	6	23	22	9	54	**92**
8	Salvarani						**73**
9	Mann	2	19	13	0	32	**70**
10	Ignis						**68**
11	Romeo-flandria	4	10	3	2	15	**60**
12	Sanson						**58**
13	Molteni						**48**
14	Margnat-Paloma						**33**
15	Ferrys						**25**
16	Lamot-Libertas						**23**
17	Maino						**16**
18	Cynar	1	12	0	0	12	**12**
19	Filotex						**7**



WB03 Jo de Roo, le meilleur en Flandre.

Paris-Bruxelles 25 avril 1965

Résultat :

1	Edward Sels (BEL)	Solo-Superia	40
2	Roger Verheyden (BEL)	Lamot-Libertas	35
3	Willy Bocklant (BEL)	Romeo-flandria	33
4	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	31
5	Staf de Smet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	29
6	Jos Huysmans (BEL)	Mann	27
7	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	25
8	Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	23
9	Frans Verbeeck (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	22
10	Cees Lute (NED)	Ford-Gitane	21
11	Bernard Van de Kerckhove (BEL)	Solo-Superia	20
12	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	19
13	Michel Van Aerde (BEL)	Solo-Superia	18
14	Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	17
15	Norbert Kerckhove (BEL)	Mann	16
16	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	15
17	Cees Haast (NED)	TeleVizier	14
18	Ferdinand Bracke (BEL)	Peugeot-BP	13
19	Ludo Janssens (BEL)	Pelforth-Lejeune	12
20	Frans Aerenhouts (BEL)	Mercier-BP	11
21	André Foucher (FRA)	Pelforth-Lejeune	10
22	Arthur Decabooter (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	9
23	Jean Graczyk (FRA)	Ford-Gitane	8
24	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	7
25	Pierre Everaert (FRA)	Ford-Gitane	6
26	Gilbert Desmet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	5
27	Georges Vandenberghe (BEL)	Romeo-flandria	4
28	René Van Meenen (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	3
29	Martin Van den Bossche (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	2
30	Robert Lelangue (BEL)	Cynar	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Score intermédiaire
1	Ford-Gitane	5	21	19	8	48	**272**
2	Solo-Superia	3	40	20	18	78	**246**
3	Pelforth-Lejeune	4	25	23	12	60	**166**
4	Mercier-BP	2	31	11	0	42	**152**
	Wiel's-Groene Leeuw	6	29	22	9	60	**152**

6	Peugeot-BP	2	15	13	0	28	**122**
7	Mann	2	27	16	0	0	**113**
8	TeleVizier	1	14	0	0	14	**111**
9	Romeo-flandria	2	33	4	0	37	**97**
10	Lamot-Libertas	2	35	17	0	52	**75**
11	Salvarani						**73**
12	Ignis						**68**
13	Sanson						**58**
14	Molteni						**48**
15	Margnat-Paloma						**33**
16	Ferrys						**25**
17	Maino						**16**
18	Cynar	1	1	0	0	1	**13**
19	Filotex						**7**



WB04 Deuxième victoire de Solo-Superia en Coupe du Monde avec Ward Sels.

Rund um den Henninger Turm 1 mai 1965

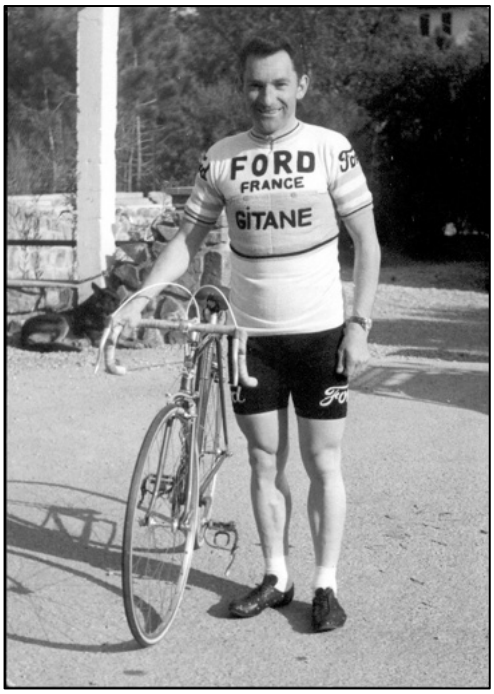
Résultat :

1	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	40
2	Frans Verbeeck (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	35
3	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	33
4	Cees Haast (NED)	TeleVizier	31
5	Arie den Hartog (NED)	Ford-Gitane	29
6	Willy Bocklant (BEL)	Romeo-flandria	27
7	Willi Altig (DEU)	Margnat-Paloma	25
8	Armand Desmet (BEL)	Solo-Superia	23
9	Jos Huysmans (BEL)	Mann	22
10	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	21
11	Peter Post (NED)	Romeo-flandria	20
12	Clément Roman (BEL)	Romeo-flandria	19
13	Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	18
14	Séamus Elliott (IRL)	Ford-Gitane	17
15	Jean-Pierre Genet (FRA)	Mercier-BP	16
16	Cees Lute (NED)	Ford-Gitane	15
17	Ludo Janssens (BEL)	Pelforth-Lejeune	14
18	Francis Pamart (FRA)	Peugeot-BP	13
19	Willy Van den Eynde (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	12
20	François Hamon (FRA)	Peugeot-BP	11
21	Vincent Denson (GBR)	Ford-Gitane	10
22	Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	9
23	Alfons Hellemans (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	8
24	Leo van Dongen (NED)	TeleVizier	7
25	Jan Hugens (NED)	Ford-Gitane	6
26	Bas Maliepaard (NED)	TeleVizier	5
27	Theo Verschueren (BEL)	Mann	4
28	Huub Harings (NED)	TeleVizier	3
29	Charly Gaul (Lux)	Lamot-Libertas	2
30	Wim de Jager (NED)	Ruberg-Caltex	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Score intermédiaire
1	Ford-Gitane	6	40	29	17	86	**358**
2	Solo-Superia	1	23	0	0	23	**269**
3	Wiel's-Groene Leeuw	3	35	12	8	55	**207**
4	Mercier-BP	2	21	16	0	37	**189**
	Pelforth-Lejeune	2	14	9	0	23	**189**

6	Peugeot-BP	3	33	13	11	57	**179**
7	Romeo-flandria	3	27	20	19	66	**163**
8	TeleVizier	4	31	7	5	43	**154**
9	Mann	2	22	4	0	26	**139**
10	Lamot-Libertas	2	18	2	0	20	**95**
11	Salvarani						**73**
12	Ignis						**68**
13	Margnat-Paloma	1	25	0	0	25	**58**
	Sanson						**58**
15	Molteni						**48**
16	Ferrys						**25**
17	Maino						**16**
18	Cynar						**13**
19	Filotex						**7**
20	Ruberg-Caltex	1	1	0	0	1	**1**



WB05 Deuxième victoire de Ford France-Gitane en Coupe du Monde avec Jean Stablinski.

Liège-Bastogne-Liège 2 mai 1965

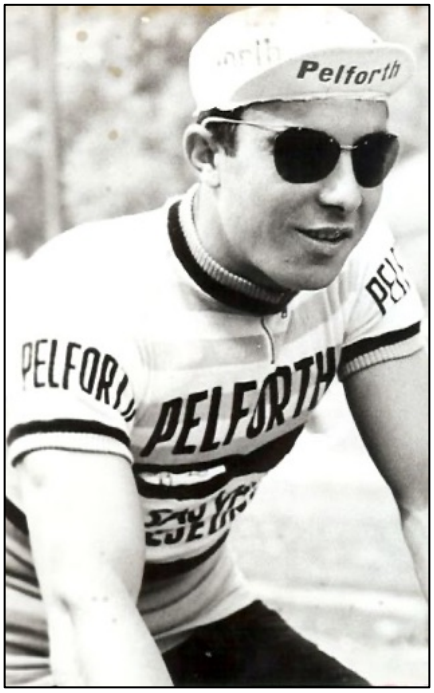
Résultat :

1	Carmine Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	40
2	Vittorio Adorni (ITA)	Salvarani	35
3	Martin Van den Bossche (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	33
4	Roger Cooreman (BEL)	Mann	31
5	Michael Wright (GBR)	Wiel's-Groene Leeuw	29
6	Leo Knops (NED)	Lamot-Libertas	27
7	Willy Bocklant (BEL)	Romeo-flandria	25
8	Gilbert Desmet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	23
9	Jos Huysmans (BEL)	Mann	22
10	Tom Simpson (GBR)	Peugeot-BP	21
11	Jan Janssen (NED)	Pelforth-Lejeune	20
12	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	19
13	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	18
14	Charly Gaul (Lux)	Lamot-Libertas	17
15	Emile Daems (BEL)	Ignis	16
16	Benoni Beheyt (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	15
17	Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	14
18	Alan Ramsbottom (GBR)	Peugeot-BP	13
19	Adriano Durante (ITA)	Ignis	12
20	Cees Lute (NED)	Ford-Gitane	11
21	Roberto Poggiali (ITA)	Ignis	10
22	Jean-Pierre Genet (FRA)	Mercier-BP	9
23	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	8
24	Felice Gimondi (ITA)	Salvarani	7
25	Franco Cribiori (ITA)	Ignis	6
26	Marino Vigna (ITA)	Ignis	5
27	Roger Milliot (FRA)	Pelforth-Lejeune	4
28	Pietro Partesotti (ITA)	Salvarani	3
29	Mathieu Maes (BEL)	Solo-Superia	2
30	Albert Lacroix (BEL)	Peugeot-BP	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Score intermédiaire
1	Ford-Gitane	2	11	8	0	19	**377**
2	Wiel's-Groene Leeuw	4	33	29	23	85	**292**
3	Solo-Superia	1	2	0	0	2	**271**
4	Pelforth-Lejeune	4	40	20	18	78	**267**
5	Peugeot-BP	4	21	19	13	53	**232**

6	Mercier-BP	1	9	0	0	9	**198**
7	Mann	2	31	22	0	53	**192**
8	Romeo-flandria	1	25	0	0	25	**188**
9	TeleVizier						**154**
10	Lamot-Libertas	3	27	17	14	58	**153**
11	Salvarani	3	35	7	3	45	**118**
12	Ignis	5	16	12	10	38	**100**
13	Margnat-Paloma						**58**
	Sanson						**58**
15	Molteni						**48**
16	Ferrys						**25**
17	Maino						**16**
18	Cynar						**13**
19	Filotex						**7**
20	Ruberg-Caltex						**1**



WB06 Carmine Preziosi gagne Liège-Bastogne-Liège.

GP Parisien 26 septembre 1965

Résultat :

1. Pelforth-Sauvage-Lejeune (Willy Monty, Henry Anglade, Jan Janssen, Piet Braspennincx, Roger Milliot, Jean-Claude Lefebvre) roseau de 125,8 km en 2h51'41" (Moy. 43,964 km/h).
2. Solo-Superia (Eddy Merckx, Ward Sels, Bernard Van de Kerckhove, Armand Desmet, Mathieu Maes, Julien Stevens) en 2h53'35" (Moy. 43,483 km/h).
3. TeleVizier (Gerben Karstens, Cees Haast, Leo van Dongen, Jo de Roo, Bas Maliepaard, Rik Wouters) en 2h55'10" (Moy. 43,090 km/h).
4. Margnat-Paloma (Rudi Altig, André Darrigade, Ramón Sáez Marzo, Jacques Bachelot, Ab Geldermans, José Luis Bernardo, 'Joseph' Novales Perez) en 2h56'01" (Moy. 42,881 km/h).
5. Ford-Gitane (Vin Denson, Arie den Hartog, Lucien Aimar, Séamus Elliott, Guy Ignolin, Jean-Claude Lebaube) en 2h59'04" 3/10 (Moy. 42,150 km/h).
6. Wiel's-Groene Leeuw (Gust Verhaegen, Jos Timmerman, Hubert Criel, Willy Van den Eynde, Martin Van den Bossche, Michael Wright) en 2h59'10" 9/10 (Moy. 42,124 km/h).
7. Cynar (Roland Zöffel, Rolf Maurer, Werner Weber, Jos Hoevenaers, Oreste Magni[143]) en 2h59'28" (Moy. 42,057 km/h).
8. Flandria - Romeo (Walter Boucquet, Jan Nolmans, Roland Van de Ryse, Jan Boonen, Herman Van Loo, Guillaume Van Tongerloo) en 3h00'25" (Moy. 41,836 km/h). 836).

L'équipe Peugeot-BP (Ferdinand Bracke, Théo Mertens, Michel Nédélec, Francis Pamart, Roger Pingeon, Georges Vanconingsloo) a abandonné après un accident.

Classement intermédiaire:

	Équipe	**Points**	**Score intermédiaire**
1	Ford-Gitane	45	**422**
2	Pelforth-Lejeune	85	**352**
3	Solo-Superia	70	**341**
4	Wiel's-Groene Leeuw	40	**332**
5	Peugeot-BP		**232**
6	Romeo-flandria	30	**218**
7	TeleVizier	60	**214**
8	Mercier-BP		**198**
9	Mann		**192**
10	Lamot-Libertas		**153**
11	Salvarani		**118**
12	Margnat-Paloma	50	**108**
13	Ignis		**106**
14	Sanson		**58**
15	Cynar	35	**48**

[143] Heinz Heinemann n'a pas été autorisé à partir parce qu'il avait une licence d'indépendant.

	Molteni		**48**
17	Ferrys		**25**
18	Maino		**16**
19	Filotex		**7**
20	Ruberg-Caltex		**1**



WB07 Pelforth-Sauvage-Lejeune remporte le GP Parisien. Voici l'équipe pour le Tour de France 1965. De gauche à droite : Anglade, Ferrer, Foucher, G. Groussard, J. Groussard, Janssen, Lefèbvre, Mahé, Monty et Schleck.

Paris-Tours 10 octobre 1965

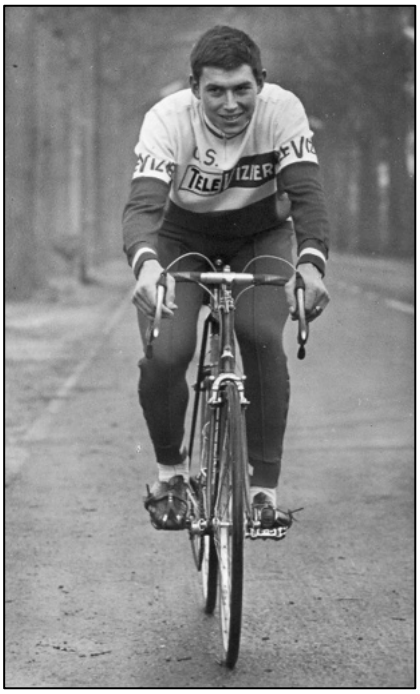
Résultat :

1	Gerben Karstens (NED)	TeleVizier	40
2	Staf de Smet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	35
3	Fernand Deferm (BEL)	Mann	33
4	Guido Reybrouck (BEL)	Romeo-flandria	31
5	Arthur Decabooter (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	29
6	André Noyelle (BEL)	Mann	27
7	Jan Janssen (NED)	Pelforth-Lejeune	25
8	Jan Nolmans (BEL)	Romeo-flandria	23
9	Jos Huysmans (BEL)	Mann	22
10	Leo van Dongen (NED)	TeleVizier	21
11	Georges Vandenberghe (BEL)	Romeo-flandria	20
12	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	19
13	Etienne Vercauteren (BEL)	Mann	18
14	Gilbert Maes (BEL)	Mann	17
15	Jo de Roo (NED)	TeleVizier	16
16	Jacques Bachelot (FRA)	Margnat-Paloma	15
17	Gianni Marcarini (ITA)	Mercier-BP	14
18	Roland Van de Ryse (BEL)	Romeo-flandria	13
19	Rudi Altig (DEU)	Margnat-Paloma	12
20	Pierre Le Mellec (FRA)	Peugeot-BP	11
21	Frans Aerenhouts (BEL)	Mercier-BP	10
22	Cees Haast (NED)	TeleVizier	9
23	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	8
24	Gilbert Desmet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	7
25	Michel Jacquemin (BEL)	Peugeot-BP	6
26	Pierre Everaert (FRA)	Ford-Gitane	5
27	Willi Altig (DEU)	Margnat-Paloma	4
28	Norbert Kerckhove (BEL)	Mann	3
29	Michel Grain (FRA)	Ford-Gitane	2
30	Frans Brands (BEL)	Romeo-flandria	1

Classement intermédiaire:

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Score intermédiaire
1	Ford-Gitane	3	8	5	2	15	**437**
2	Wiel's-Groene Leeuw	3	35	29	7	71	**403**
3	Pelforth-Lejeune	1	25	0	0	25	**377**
4	Solo-Superia						**341**
5	Romeo-flandria	5	31	23	20	74	**292**

6	TeleVizier	4	40	21	16	77	**291**
7	Mann	6	33	27	22	82	**274**
8	Peugeot-BP	3	19	11	6	36	**268**
9	Mercier-BP	2	14	10	0	24	**222**
10	Lamot-Libertas						**153**
11	Margnat-Paloma	3	15	12	4	31	**139**
12	Salvarani						**118**
13	Ignis						**106**
14	Sanson						**58**
15	Cynar						**48**
	Molteni						**48**
17	Ferrys						**25**
18	Maino						**16**
19	Filotex						**7**
20	Ruberg-Caltex						**1**



WB08 Paris-Tours est pour Gerben Karstens.

Giro di Lombardia 19 octobre 1965

Résultat :

1	Tom Simpson (GBR)	Peugeot-BP	40
2	Gerben Karstens (NED)	TeleVizier	35
3	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	33
4	Franco Bitossi (ITA)	Filotex	31
5	Gianni Motta (ITA)	Molteni	29
6	Raymond Poulidor (FRA)	Mercier-BP	27
7	Michele Dancelli (ITA)	Molteni	25
8	Jacques Anquetil (FRA)	Ford-Gitane	23
9	Marcello Mugnaini (ITA)	Maino	22
10	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	21
11	André Zimmermann (FRA)	Peugeot-BP	20
12	Lucien Aimar (FRA)	Ford-Gitane	19
13	Rolf Wolfshohl (DEU)	Mercier-BP	18
14	Michel Jacquemin (BEL)	Peugeot-BP	17
15	Italo Zilioli (ITA)	Sanson	16
16	Renzo Fontona (ITA)	Ignis	15
17	Roberto Poggiali (ITA)	Ignis	14
18	Franco Bodrero (ITA)	Legnano	13
19	Graziano Battistini (ITA)	Vittadello	12
20	Imerio Massignan (ITA)	Ignis	11
21	Mario Zanin (ITA)	Maino	10
22	Carlo Chiappano (ITA)	Sanson	9
23	Werner Weber (SUI)	Filotex	8
24	René Binggeli (SUI)	Molteni	7
25	Aldo Moser (ITA)	Maino	6
26	Tommaso De Pra (ITA)	Molteni	5
27	Aldo Beraldo (ITA)	Molteni	4
28	Luigi Maserati (ITA)	Vittadello	3
29	Ambrogio Colombo (ITA)	Ignis	2
30	Pier-Giacomo Arrigoni (ITA)	Legnano	1



WB09 Le tout nouveau champion du monde Tom Simpson remporte le Giro di Lombardia.

Classement final :

	Équipe	# Coureurs	1er	2ème	3ème	Points	Classement intermédiaire final
1	Ford-Gitane	3	33	23	19	75	**512**
2	Wiel's-Groene Leeuw						**403**
3	Pelforth-Lejeune	1	21	0	0	21	**398**
4	Peugeot-BP	3	40	20	17	77	**345**
5	Solo-Superia						**341**
6	TeleVizier	1	35	0	0	35	**326**
7	Romeo-flandria						**292**
8	Mann						**274**
9	Mercier-BP	2	27	18	0	45	**267**
10	Lamot-Libertas						**153**
11	Ignis	4	15	14	11	40	**146**
12	Margnat-Paloma						**139**
13	Salvarani						**118**
14	Molteni	5	29	25	7	61	**109**
15	Sanson	2	16	9	0	25	**83**
16	Maino	3	22	10	6	38	**54**
17	Cynar						**48**
18	Filotex	2	31	8	0	39	**46**
19	Ferrys						**25**
20	Vittadello	2	12	3	0	15	**15**
21	Legnano	2	13	1	0	14	**14**
22	Ruberg-Caltex						**1**



WB12 Ford France-Gitane remporte la Coupe du Monde Intermarques 1965. Voici la sélection du Tour. De gauche à droite : Aimar, Den Hartog, Denson, Everaert, Grain, Lebaube, Lute, Martin, Novak et Rostollan. (Photo Miroir du Cyclisme)

Dans Velo 66, le classement final est le suivant :

	Équipe	Classement intermédiaire final
1	Ford-Gitane	**512**
2	Pelforth-Lejeune	**400**
3	Wiel's-Groene Leeuw	**397**
4	Peugeot-BP	**347**
5	Solo-Superia	**341**
6	TeleVizier	**328**
7	Romeo-flandria	**297**
8	Mann	**275**
9	Mercier-BP	**267**
10	Lamot-Libertas	**154**
11	Ignis	**146**
12	Margnat-Paloma	**139**
13	Salvarani	**118**
14	Molteni	**109**
15	Sanson	**83**
16	Filotex	**81**
17	Maino	**54**
18	Cynar	**48**
19	Ferrys	**25**
20	Vittadello	**15**
21	Legnano	**14**
22	Torpille	**6**
23	Ruberg-Caltex	**1**

Commentaires:

Il y a six équipes qui obtiennent 66 points supplémentaires dans Velo, à savoir: Pelforth-Lejeune (+2), Peugeot-BP (+2), TeleVizier (+2), Romeo-flandria (+5), Mann (+1) et Filotex (+35). Aucune explication n'a pu être trouvée.
Wiel's-Groene Leeuw obtient 6 points de moins. Encore une fois, aucune explication n'a été trouvée.
Seuls les 6 points de Torpedo ont pu être expliqués. Ceux-ci appartiennent à Jan Hugens de le Rund um den Henninger Turm. Mais Hugens ne roulait plus pour Torpedo à cette époque, mais pour Ford-Gitane.
Les différences inexplicables ont une influence sur les trois premiers du classement final, Pelforth-Lejeune et Wiel's-Groene Leeuw échangent de place. Filotex passerait également de la 18e à la 16e place.

Coureurs :

Jetons un coup d'œil aux équipes en interne et donc aux coureurs eux-mêmes. Dans la colonne de gauche, vous pouvez trouver les coureurs qui ont terminé dans les trente premiers et les points qu'ils ont gagnés par équipe. La colonne de droite dit la même chose, mais seulement pour les coureurs dont les points comptaient réellement pour la Coupe du Monde (c'est-à-dire les trois premiers par course).

Codes d'équipe	**AVANT : Cynar** **FER : Ferrys** **FIL: Filotex** **FOR : Ford-Gitane** **IGN : Ignis** **LAM : Lamot-Libertas** **LEG : Legnano** **MAI : Maino** **MANN : Mann** **MAR : Margnat-Paloma** **MER: Mercier-BP** **MTN : Molteni** **PEL: Pelforth-Sauvage** **PEU: Peugeot-BP** **RFL : Romeo-flandria** **RUB : Ruberg-Caltex** **SAL : Salvarani** **SAN: Sanson** **SOL : Solo-Superia** **SPF : Springoil-Fuchs** **TLV : TeleVizier** **VIT : Vittadello** **WLS : Wiel's-Groene Leeuw**

Classement intermédiaire par équipe des coureurs qui ont marqué des points				**Équipe**	**Classement intermédiaire par équipe des coureurs dont les points ont compté**			
	Naam	# top 30	Points			Naam	# top 30	Points
1	Robert Lelangue (BEL)	2	13	CYN	1	Robert Lelangue (BEL)	1	10
1	José Pérez Francés (ESP)	1	11	FER	1	José Pérez Francés (ESP)	1	11
2	Antonio Bertrán (ESP)	1	10		2	Antonio Bertrán (ESP)	1	10
3	Luis Otaño (ESP)	1	4		3	Luis Otaño (ESP)	1	4
1	Franco Bitossi (ITA)	2	38	FIL	1	Franco Bitossi (ITA)	2	38
2	Werner Weber (SUI)	1	8		2	Werner Weber (SUI)	1	8
1	Jean Stablinski (FRA)	8	163	FOR	1	Jean Stablinski (FRA)	7	156
2	Willy Vannitsen (BEL)	4	112		1	Willy Vannitsen (BEL)	4	112
3	Arie den Hartog (NED)	2	69		2	Arie den Hartog (NED)	2	69
4	Cees Lute (NED)	4	63		3	Cees Lute (NED)	3	48
5	Jacques Anquetil (FRA)	2	38		4	Jacques Anquetil (FRA)	1	23
6	Jean Graczyk (FRA)	2	22		5	Lucien Aimar (FRA)	1	19
7	Pierre Everaert (FRA)	3	21		6	Séamus Elliott (IRL)	1	17
8	Lucien Aimar (FRA)	1	19		7	Jean Graczyk (FRA)	1	8
9	Séamus Elliott (IRL)	2	19		8	Vincent Denson (GBR)	1	8
10	Vincent Denson (GBR)	2	18		9	Pierre Everaert (FRA)	1	5
11	Jan Hugens (NED)	1	6		10	Michel Grain (FRA)	1	2
12	Michel Grain (FRA)	1	2					
1	Franco Cribiori (ITA)	3	34	IGN	1	Franco Cribiori (ITA)	2	28
2	Marino Vigna (ITA)	2	24		2	Roberto Poggiali (ITA)	2	24
3	Roberto Poggiali (ITA)	2	24		3	Flaviano Vicentini (ITA)	1	21
4	Flaviano Vicentini (ITA)	1	21		4	Marino Vigna (ITA)	1	19
5	Emile Daems (BEL)	1	16		5	Emile Daems (BEL)	1	16
6	Renzo Fontona (ITA)	1	15		6	Renzo Fontona (ITA)	1	15
7	Adriano Durante (ITA)	1	12		7	Adriano Durante (ITA)	1	12
8	Imerio Massignan (ITA)	1	11		8	Imerio Massignan (ITA)	1	11
9	Adriano Passuello (ITA)	1	5					

10	Ambrogio Colombo (ITA)	1	2					
1	Alfons Hermans (BEL)	4	72	LAM	1	Alfons Hermans (BEL)	4	72
2	Roger Verheyden (BEL)	1	35		2	Roger Verheyden (BEL)	1	35
3	Leo Knops (NED)	1	27		3	Leo Knops (NED)	1	27
4	Charly Gaul (Lux)	2	19		4	Charly Gaul (Lux)	2	19
1	Franco Bodrero (ITA)	1	13	JLEG	1	Franco Bodrero (ITA)	1	13
2	Pier-Giacomo Arrigoni (ITA)	1	1		2	Pier-Giacomo Arrigoni (ITA)	1	1
1	Marcello Mugnaini (ITA)	2	38	MAI	1	Marcello Mugnaini (ITA)	2	38
2	Mario Zanin (ITA)	1	10		2	Mario Zanin (ITA)	1	10
3	Aldo Moser (ITA)	1	6		3	Aldo Moser (ITA)	1	6
1	Jos Huysmans (BEL)	6	135	MANN	1	Jos Huysmans (BEL)	6	135
2	Norbert Kerckhove (BEL)	3	38		2	Norbert Kerckhove (BEL)	2	35
3	Fernand Deferm (BEL)	1	33		3	Fernand Deferm (BEL)	1	33
4	Roger Cooreman (BEL)	1	31		4	Roger Cooreman (BEL)	1	31
5	André Noyelle (BEL)	1	27		5	André Noyelle (BEL)	1	27
6	Etienne Vercauteren (BEL)	1	18		6	André Messelis (BEL)	1	9
7	Gilbert Maes (BEL)	1	17		7	Theo Verschueren (BEL)	1	4
8	André Messelis (BEL)	1	9					
9	Theo Verschueren (BEL)	1	4					
1	Rudi Altig (DEU)	2	31	MAR	1	Rudi Altig (DEU)	2	31
2	Willi Altig (DEU)	3	31		2	Willi Altig (DEU)	3	31
3	Jacques Bachelot (FRA)	1	15		3	Jacques Bachelot (FRA)	1	15
4	Hans Junkermann (DEU)	1	12		4	Hans Junkermann (DEU)	1	12
1	Vic Van Schil (BEL)	4	104	MER	1	Vic Van Schil (BEL)	4	104
2	Rolf Wolfshohl (DEU)	3	61		2	Rolf Wolfshohl (DEU)	3	61
3	Frans Aerenhouts (BEL)	3	36		3	Frans Aerenhouts (BEL)	3	36
4	Raymond Poulidor (FRA)	1	27		4	Raymond Poulidor (FRA)	1	27
5	Jean-Pierre Genet (FRA)	2	25		5	Jean-Pierre Genet (FRA)	2	25
6	Gianni Marcarini (ITA)	1	14		6	Gianni Marcarini (ITA)	1	14
1	Gianni Motta (ITA)	2	51	MTN	1	Gianni Motta (ITA)	2	51
2	Michele Dancelli (ITA)	2	45		2	Michele Dancelli (ITA)	2	45
3	René Binggeli (SUI)	1	7		3	René Binggeli (SUI)	1	7
4	Giuseppe Fezzardi (ITA)	1	6		4	Giuseppe Fezzardi (ITA)	1	6
5	Tommaso De Pra (ITA)	1	5		5	Tommaso De Pra (ITA)	1	5
6	Aldo Beraldo (ITA)	1	4					
7	Guido Neri (ITA)	1	1					
1	Carmin Preziosi (ITA)	5	112	PEL	1	Carmin Preziosi (ITA)	5	112
2	Jan Janssen (NED)	3	72		2	Jan Janssen (NED)	3	72
3	Willy Monty (BEL)	4	70		3	Willy Monty (BEL)	4	70
4	Ludo Janssens (BEL)	3	42		4	Ludo Janssens (BEL)	3	42
5	Edouard Delberghe (FRA)	1	17		5	Edouard Delberghe (FRA)	1	17
6	Joseph Groussard (FRA)	1	11					
7	André Foucher (FRA)	1	10					
8	Roger Milliot (FRA)	1	4					
1	Georges Vanconingsloo (BEL)	7	153	PEU	1	Georges Vanconingsloo (BEL)	7	153
2	Tom Simpson (GBR)	3	88		2	Tom Simpson (GBR)	3	88

3	Michel Jacquemin (BEL)	2	23		3	Michel Jacquemin (BEL)	2	23
4	André Zimmermann (FRA)	1	20		4	André Zimmermann (FRA)	1	20
5	Alan Ramsbottom (GBR)	1	13		5	Alan Ramsbottom (GBR)	1	13
6	Ferdinand Bracke (BEL)	1	13		6	Ferdinand Bracke (BEL)	1	13
7	Francis Pamart (FRA)	1	13		7	Francis Pamart (FRA)	1	13
8	François Hamon (FRA)	1	11		8	François Hamon (FRA)	1	11
9	Pierre Le Mellec (FRA)	1	11		9	Pierre Le Mellec (FRA)	1	11
10	Albert Lacroix (BEL)	1	1					
1	Willy Bocklant (BEL)	3	85	RFL	1	Willy Bocklant (BEL)	3	85
2	Guido Reybrouck (BEL)	3	64		2	Guido Reybrouck (BEL)	3	64
3	Jan Nolmans (BEL)	2	25		3	Jan Nolmans (BEL)	2	25
4	Georges Vandenberghe (BEL)	2	24		4	Georges Vandenberghe (BEL)	2	24
5	Noël Foré (BEL)	2	23		5	Noël Foré (BEL)	1	22
6	Clément Roman (BEL)	2	22		6	Clément Roman (BEL)	2	22
7	Peter Post (NED)	1	20		7	Peter Post (NED)	1	20
8	Roland Van de Ryse (BEL)	1	13					
9	Frans Brands (BEL)	1	1					
1	Wim de Jager (NED)	1	1	RUB	1	Wim de Jager (NED)	1	1
1	Vittorio Adorni (ITA)	3	95	SAL	1	Vittorio Adorni (ITA)	3	95
2	Vito Taccone (ITA)	1	9		2	Vito Taccone (ITA)	1	9
3	Felice Gimondi (ITA)	1	7		3	Felice Gimondi (ITA)	1	7
4	Arnaldo Pambianco (ITA)	2	4		4	Arnaldo Pambianco (ITA)	2	4
5	Pietro Partesotti (ITA)	1	3		5	Pietro Partesotti (ITA)	1	3
1	Franco Balmamion (ITA)	1	33	SAN	1	Franco Balmamion (ITA)	1	33
2	Italo Zilioli (ITA)	2	33		2	Italo Zilioli (ITA)	2	33
3	Carlo Chiappano (ITA)	1	9		3	Carlo Chiappano (ITA)	1	9
4	Giancarlo Gentina (ITA)	1	8		4	Giancarlo Gentina (ITA)	1	8
1	Edward Sels (BEL)	3	110	SOL	1	Edward Sels (BEL)	3	110
2	Rik Van Looy (BEL)	2	67		2	Rik Van Looy (BEL)	2	67
3	Bernard Van de Kerckhove (BEL)	2	33		3	Bernard Van de Kerckhove (BEL)	2	33
4	Michel Van Aerde (BEL)	2	24		4	Armand Desmet (BEL)	1	23
5	Armand Desmet (BEL)	1	23		5	Jef Planckaert (BEL)	1	18
6	Jef Planckaert (BEL)	1	18		6	Michel Van Aerde (BEL)	1	18
7	Edgard Sorgeloos (BEL)	1	14		7	Mathieu Maes (BEL)	1	2
8	Mathieu Maes (BEL)	1	2					
1	Gerben Karstens (NED)	2	75	TLV	1	Gerben Karstens (NED)	2	75
2	Jo de Roo (NED)	3	74		2	Jo de Roo (NED)	3	74
3	Cees Haast (NED)	4	65		3	Cees Haast (NED)	3	56
4	Leo van Dongen (NED)	2	28		4	Leo van Dongen (NED)	2	28
5	Cor van Espen (NED)	1	20		5	Cor van Espen (NED)	1	20
6	Bas Maliepaard (NED)	2	9		6	Jo de Haan (NED)	1	8
7	Jo de Haan (NED)	1	8		7	Bas Maliepaard (NED)	1	5
8	Huub Harings (NED)	1	3					
1	Graziano Battistini (ITA)	1	12	VIT	1	Graziano Battistini (ITA)	1	12
2	Luigi Maserati (ITA)	1	3		2	Luigi Maserati (ITA)	1	3
1	Staf de Smet (BEL)	3	87	WLS	1	Staf de Smet (BEL)	3	87

2	Frans Verbeeck (BEL)	3	62		2	Arthur Decabooter (BEL)	3	60
3	Arthur Decabooter (BEL)	3	60		3	Frans Verbeeck (BEL)	2	57
4	Gilbert Desmet (BEL)	5	51		4	Gilbert Desmet (BEL)	4	46
5	Michael Wright (GBR)	3	47		5	Michael Wright (GBR)	2	43
6	Martin Van den Bossche (BEL)	2	35		6	Martin Van den Bossche (BEL)	1	33
7	Benoni Beheyt (BEL)	2	32		7	Benoni Beheyt (BEL)	1	17
8	Willy Van den Eynde (BEL)	1	12		8	Willy Van den Eynde (BEL)	1	12
9	Alfons Hellemans (BEL)	1	10		9	Alfons Hellemans (BEL)	1	8
10	René Van Meenen (BEL)	2	8					
11	Jean-Baptiste Claes (BEL)	1	7					

Les vingt coureurs les plus performants en 1965					Top vingt des coureurs décisifs[144] en 1965				
1	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	8	163	1	Jean Stablinski (FRA)	Ford-Gitane	7	156
2	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	7	153	2	Georges Vanconingsloo (BEL)	Peugeot-BP	7	153
3	Jos Huysmans (BEL)	Mann	6	135	3	Jos Huysmans (BEL)	Mann	6	135
4	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	4	112	4	Willy Vannitsen (BEL)	Ford-Gitane	4	112
	Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	5	112		Carmin Preziosi (ITA)	Pelforth-Lejeune	5	112
6	Edward Sels (BEL)	Solo-Superia	3	110	6	Edward Sels (BEL)	Solo-Superia	3	110
7	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	4	104	7	Vic Van Schil (BEL)	Mercier-BP	4	104
8	Vittorio Adorni (ITA)	Salvarani	3	95	8	Vittorio Adorni (ITA)	Salvarani	3	95
9	Tom Simpson (GBR)	Peugeot-BP	3	88	9	Tom Simpson (GBR)	Peugeot-BP	3	88
10	Staf de Smet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	3	87	10	Staf de Smet (BEL)	Wiel's-Groene Leeuw	3	87
11	Willy Bocklant (BEL)	Romeo-flandria	3	85		Willy Bocklant (BEL)	Romeo-flandria	3	85
12	Gerben Karstens (NED)	TeleVizier	2	75	12	Gerben Karstens (NED)	TeleVizier	2	75
13	Jo de Roo (NED)	TeleVizier	3	74	13	Jo de Roo (NED)	TeleVizier	3	74
14	Jan Janssen (NED)	Pelforth-Lejeune	3	72	14	Jan Janssen (NED)	Pelforth-Lejeune	3	72
	Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	4	72		Alfons Hermans (BEL)	Lamot-Libertas	4	72
16	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	4	70	16	Willy Monty (BEL)	Pelforth-Lejeune	4	70
17	Arie den Hartog (NED)	Ford-Gitane	2	69	17	Arie den Hartog (NED)	Ford-Gitane	2	69
18	Rik Van Looy (BEL)	Solo-Superia	2	67	18	Rik Van Looy (BEL)	Solo-Superia	2	67
19	Cees Haast (NED)	TeleVizier	4	65	19	Guido Reybrouck (BEL)	Romeo-flandria	3	64
20	Guido Reybrouck (BEL)	Romeo-flandria	3	64	20	Rolf Wolfshohl (DEU)	Mercier-BP	3	61

Il montre que Jean Stablinski (Ford-Gitane) s'est classé parmi les trente premiers dans 8 des 8 courses individuelles. Et qu'il a obtenu le plus grand nombre de points avec 163 points[145].

Sept de ses places dans les trente premiers et 156 points ont été pris en compte dans le total des points de l'équipe. Avec ses 156 points, il représentait 30,4 % des points de Ford-Gitane.

Georges Vanconingsloo s'est occupé de 44,35 % des points de Peugeot-BP avec ses 7 places dans les trente premiers, qui ont toutes compté, et ses 153 points[146].

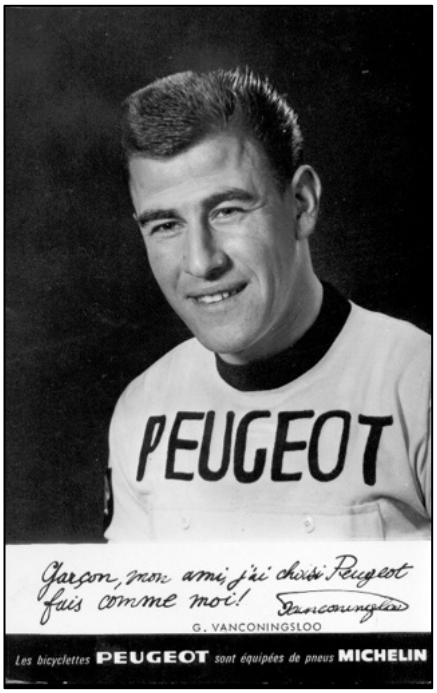
Ford-Gitane (Den Hartog et Stablinski), Solo-Superia (Van Looy et Sels) et TeleVizier (De Roo et Karstens) ont chacun remporté 2 victoires individuelles.

Pelforth-Lejeune (Preziosi) et Peugeot-BP (Simpson) ont chacun remporté une victoire.

[144] Ce qui est décisif ici, ce sontles coureurs dont les points ont effectivement compté dans le résultat final.
[145] Jean Stablinski n'a pas participé au GP Parisien.
[146] Au GP Parisien, Georges Vanconingsloo participe bien avec Peugeot-BP, mais l'équipe abandonne après une chute.

Ford-Gitane avait 12 coureurs différents dans le top trente dans les 8 courses individuelles, dont 10 apportaient une part des points pour la Coupe du monde[147].





WB10&WB11 Jean Stablinski et Georges Vanconingsloo, les coureurs les plus performants de la Coupe du Monde Inter-Marques.

[147] Si l'on inclut également le GP Parisien, il y a 14 coureurs différents (Ignolin et Lebaube ont participé au contre-la-montre par équipes) dont 11 ont pporté des points pour la Coupe du Monde (Aimar y a également contribué).

Filiales et constructions spéciales (partie 3)

par Patrick Feyaerts

La Grande Boucle avec des équipes de marques et des règles plus strictes

À la fin de la saison 1961, il fut décidé que la prochaine édition du Tour de France se disputerait de nouveau par équipes de marques. Cela eut un impact aussi important sur l'organisation des équipes cyclistes que l'apparition du sponsoring extra-sportif, une bonne demi-douzaine d'années plus tôt.

En un sens, ce tournant avait déjà commencé en 1961 avec la création de la Coupe du Monde Intermarques. Les raisons en étaient doubles. D'une part, l'UCI s'était inspirée du succès du championnat belge Intermarques, organisé pour la première fois en 1960 ; d'autre part, ce classement, conjointement avec le Super Prestige Pernod, devait, dans la continuité de Desgrange-Colombo, garantir la participation des grandes équipes et des grands coureurs aux courses majeures (d'un jour).

Cette nouvelle organisation n'était pas sans conséquences. Dès lors, l'inscription individuelle ne fut plus possible pour les épreuves qui en faisaient partie : c'était l'équipe, puis ses coureurs, qui devaient s'inscrire. De plus, et cela était encore plus important, un nombre maximal de participants par équipe fut fixé à chaque course, généralement dix. Le classement de cette Coupe du Monde se faisait sur le total des points marqués par les trois meilleurs classés de chaque équipe à chaque épreuve. Au départ, des points étaient attribués aux trente premiers du classement, puis ce seuil fut ramené à dix. Qui voulait briller devait donc disposer, surtout au début, d'un noyau classique étoffé. Carpano fut le premier vainqueur en 1961.

Dès la première année, il y eut controverse. Le règlement exigeait que chaque équipe s'inscrive pour une épreuve avec un minimum de cinq et un maximum de dix coureurs. Cela suscita en France un fort mécontentement car, du jour au lendemain, de nombreux Français ne pourraient plus prendre part à leurs propres classiques. Les organisateurs de Paris-Roubaix et de Paris-Tours furent invités à se retirer de l'organisation, mais on n'en arriva pas là. En revanche, le maximum de dix coureurs fut porté à douze[148].

Puis vint la décision de faire courir le Tour de France par équipes de marques. Il était prévu que les équipes soient composées de dix coureurs et l'on songea d'abord à en inviter treize ou quatorze, puis finalement ce furent quinze. Tout le monde n'accueillit pas la nouvelle formule avec enthousiasme ; la presse, surtout française, se plaignit à grands cris.

Il est remarquable que l'on ait aussi douté en Italie. Pourtant, ce furent surtout les sponsors italiens qui avaient poussé pour ce système. Giovanni Borghi d'Ignis, étrangement, qui jusque-là avait été l'un des plus fervents défenseurs, se montra soudain contraire et alla

[148] Cela n'empêcha pas les organisateurs de Milano-Sanremo, confrontés à un engouement excessif, d'imposer, lors de certaines éditions, des restrictions plus importantes, parfois plus sévères pour les équipes étrangères que pour les formations locales.

jusqu'à faire courir son équipe sans publicité[149]. Le plus grand mécontentement vint des petites équipes, qui jusque-là ne cherchaient qu'à voir un de leurs coureurs sélectionné en équipe nationale. Bianchi, en signe de protestation, cessa pendant quelque temps de parrainer sa propre équipe et en 1962 ne fut présent qu'à titre de constructeur des Moschettieri d'Ignis et de Borghi.



F22. Moschettiere Nencini.

Pourtant la décision était devenue inévitable. La dernière édition du Tour avait été étouffée par la domination de Jacques Anquetil et de son équipe nationale française ; seules quelques nations (France, Italie, Belgique et Espagne) pouvaient aligner une équipe plus ou moins compétitive, beaucoup d'équipes nationales formaient un panier de crabes[150] et plusieurs sponsors s'opposaient à la sélection de leurs coureurs. Ainsi, Rik Van Looy, double champion du monde, n'avait encore jamais participé, et en 1961 la nouvelle étoile montante française et tout récent champion national Raymond Poulidor, à la demande de son directeur sportif Antonin Magne, avait refusé sa sélection. Courir le Tour au service d'Anquetil, qui avait réclamé un statut de leader absolu, était pour Mercier hors de question.

La décision avait donc été prise ; il restait à la mettre en pratique. La presse proférait les pronostics les plus absurdes et annonçait des craintes pour la course. On évoquait ainsi le risque qu'un important bailleur de fonds rachète tous les candidats à la victoire pour décider lui-même qui pourrait prendre le départ, et donc gagner[151]. Comme si tous les autres sponsors

[149] Il s'agit des Moschettieri, qui portaient un maillot jaune avec un losange bleu ciel portant une croix blanche. Après le Giro, l'équipe remettrait ses maillots Ignis habituels, sauf au Tour de France où, pour des raisons évidentes, un maillot jaune n'était pas envisageable. Là, on a ressorti le maillot Fides de l'année précédente et l'a pourvu d'un empiècement aux couleurs d'Ignis.

[150] En réalité, seule l'équipe italienne fonctionnait comme un bloc. Dans toutes les autres grandes équipes, il y avait des frictions. L'équipe nationale belge était depuis des années un véritable drame : peu – voire aucun – domestique sélectionné, chacun roulait pour soi, et le directeur sportif n'avait aucune autorité. En Espagne aussi, c'était la misère, avec la querelle entre Loroño et Bahamontes et le comportement de prima donna du Tolédan. Même dans l'équipe de France, jadis l'exemple de la cohésion, ça coinçait depuis plusieurs années : soit la jalousie entre les capitaines prévus (en 1959 et 1960), soit des rancœurs personnelles (1958) les avaient rendus incapables de rivaliser. Ainsi, le leadership absolu à l'italienne exercé par Jacques Anquetil en 1961 était certes défendable, mais la dimension spectacle en avait beaucoup souffert. Dès 1959, la presse spécialisée avait d'ailleurs proposé que le Tour se dispute avec plusieurs sélections françaises équivalentes, chacune avec son propre chef de file, pour séparer Anquetil, Bobet, Rivière et Saint. Les organisateurs jugèrent cependant cela excessif, d'autant qu'ils auraient alors dû en accorder autant au moins à l'Italie et à la Belgique. Et si, au final, seul Anquetil restait de ce quatuor, Poulidor était entre-temps apparu comme un nouveau candidat au Tour et Anglade était toujours là, de sorte que le problème restait pleinement d'actualité.

[151] Cette piste a été examinée pendant quelque temps, selon laquelle Anquetil, Gaul et Junkermann, ou les numéros un, trois et cinq du dernier Tour, porteraient les mêmes couleurs. Stablinski, et éventuellement Marcel

l'accepteraient sans réagir. La direction du Tour, même pour une version atténuée d'un tel scénario, se montra cependant sur ses gardes et fit savoir qu'elle n'accepterait jamais une équipe Helyett-Gazzola (donc Anquetil et Gaul réunis dans la même équipe)[152].

Il n'en fut pas ainsi, et la fusion de Helyett et S' Raphaël ne posa pas de problème. Étrange, ou peut-être pas si l'on tient compte du chauvinisme français. Pour ne pas rompre brutalement avec la formule des équipes nationales, les équipes participantes purent choisir entre deux formules : soit elles comptaient au moins sept coureurs de même nationalité, soit elles étaient composées de deux fois cinq coureurs d'une même nationalité.

La nouvelle formule exerçait en tout cas une grande attraction : au départ une vingtaine d'équipes se portaient candidates. On en admettait finalement quinze au lieu des treize ou quatorze initialement prévues : sept françaises, six italiennes et deux belges (dont une avec un sponsor italien). Parmi ces équipes figuraient trois super-équipes : Helyett-St Raphaël-Hutchinson autour d'Anquetil et d'Altig, FAEMA-flandria autour du champion du monde Van Looy, et Ignis avec Baldini, Nencini et Pambianco. Finalement, le Tour se réduisit à un duel franco-belge ; Ignis, comme d'ailleurs toutes les équipes italiennes, déçut.

Cela n'allait pas sans conséquences pour l'édition 1963. Pour la plupart des équipes italiennes, un Tour disputé par équipes de marque n'avait en réalité que peu d'intérêt, car elles ne disposaient pas d'un nombre suffisant de coureurs de niveau pour aligner une équipe compétitive à la fois au Giro et au Tour. Plusieurs sponsors (Ignis, Philco[153], Ghigi) avaient d'ailleurs renoncé après un Tour 1962 décevant. Les organisateurs durent donc, contre le règlement, accepter une équipe mixte IBAC-Molteni et le G.B.C.-Libertas qui s'était inscrit tardivement.

En 1963, treize équipes prirent ainsi le départ : cinq belges, quatre françaises, deux italiennes et deux espagnoles. En réalité, il y avait cinq équipes françaises et quatre belges, mais pour des raisons réglementaires Peugeot dut prendre le pavillon belge. L'équipe comptait en effet tant d'étrangers et les Français étaient si peu performants que la direction dut se résoudre à aligner sept Belges, un Luxembourgeois (Gaul), un Allemand (Wolfshohl) et tout de même un Français, Henri Duez.

Les organisateurs – et principalement ceux du Tour – étaient depuis quelque temps mécontents des dernières évolutions ; l'AIOCC[154] s'était d'ailleurs rendu à la fin 1962 auprès

---

Janssens, feraient aussi partie de cette équipe (Gazet van Antwerpen, 12/10/1961, p. 10, "Tour-Problemen worden steeds ingewikkelder Anquetil zou Helyett verlaten en een voorstel voor Van Steenbergen-Solo", par Robert De Smet).

[152] Ce n'était pas une simple menace. À l'époque, les organisateurs décidaient de manière entièrement autonome quelles équipes candidates seraient autorisées au départ. Ils pouvaient donc tout à fait choisir de refuser une telle équipe. Le premier, le troisième et éventuellement le cinquième de l'édition précédente du Tour auraient alors manqué à l'appel, mais l'idée avait toujours été que le Tour était plus grand que les coureurs, à juste titre ou non.

[153] Avec trois victoires d'étape et une deuxième place au classement par points, Emile Daems avait quelque peu sauvé la mise pour Philco, mais cela n'a pas suffi pour le sponsor : l'échec des Italiens pesait trop lourd.

[154] L'Association Internationale des Organisateurs de Courses Cyclistes a été fondée le 19 octobre 1956 au siège de la Gazzetta dello Sport. Elle regroupait les principaux organisateurs, mais ceux du Tour et du Giro ont pesé le plus lourd dès le départ.

de l'UCI avec plusieurs propositions. Lors d'une réunion de travail de l'UCI à la mi-octobre, les propositions suivantes furent présentées et approuvées pour examen ultérieur[155] :

- Les courses susceptibles d'entrer en ligne de compte pour la Coupe du Monde seraient classées en première catégorie, d'autres épreuves pouvant encore y être ajoutées.
- Les fédérations nationales de cyclisme devaient répartir leurs coureurs en deux catégories, les coureurs de première catégorie étant tenus de participer aux épreuves de la Coupe du Monde.
- Les équipes pourraient compter au maximum 24 coureurs, dont au plus huit d'une nationalité différente de celle du groupe sportif et au plus huit de première catégorie.
- Les coureurs de première catégorie ne pouvaient pas disputer la veille d'une épreuve de première catégorie une autre course.
- La double affiliation était interdite pour tous les pays.
- Les organisateurs des courses de la Coupe du Monde rembourseraient les frais des cinq équipes les mieux classées, mais au maximum deux équipes par pays.

On envisageait d'appliquer ces nouvelles règles à partir du 1er janvier 1963. Ce n'était guère réaliste, tout devant encore être formalisé, et une nouvelle réunion n'eut lieu que mi-décembre entre l'UCI et l'AIOCC dans les bureaux de la LVB[156]. Là, les propositions furent à nouveau discutées et affinées. L'interdiction des doubles appartenances fut abandonnée; elle restait tolérée pour les "petits" pays cyclistes, mais limitée à une équipe nationale et une équipe étrangère. Il fut en outre précisé que, parmi les huit coureurs de première catégorie admis par équipe, au plus quatre pouvaient être des étrangers. Comme cela aurait obligé certaines équipes à céder des coureurs à d'autres formations, on envisagea un système de sommes de transfert, à répartir entre l'équipe et le coureur[157]. Quant à la limite de 24 coureurs par équipe, on n'en parla plus. Les propositions devaient être soumises à l'approbation lors de l'assemblée de printemps de l'UCI. Il était donc clair que ces modifications ne pouvaient s'appliquer en 1963.

Pourtant, début 1963, il y eut déjà une petite affaire. Solo-Van Steenbergen se sentait désormais prêt à disputer le Tour de France et envisageait de présenter sa candidature. Les organisateurs leur firent cependant savoir en premier lieu que cette candidature ne serait jamais acceptée s'ils se présentaient avec des vélos "Van Steenbergen"[158]. Ceux-ci étaient en

---

[155] Gazet van Antwerpen 15/10/62, p. 13, "Geen dubbele aanwerving meer" par Renato Bellavita.

[156] Gazet van Antwerpen 20/12/62, p. 18, "WIELER-EXPLOITANTEN willen voetballers naäpen" par Robert De Smet.

[157] Par la suite, je n'ai retrouvé aucune trace de cette proposition.

[158] En réalité, ce n'était pas une nouveauté pour eux : le dirigeant sportif Robert Naeye en avait déjà été informé en octobre 1961 par le secrétaire général du Tour, Garnault. C'est Antonin Magne qui, au nom de Mercier, avait signalé aux organisateurs qu'il ne pouvait être question que deux équipes utilisant les mêmes bicyclettes (en l'occurrence fabriquées par le concurrent Peugeot) participent. À cette époque, on évoquait Motobécane comme constructeur alternatif possible (Gazet van Antwerpen, 12/10/1961, p. 10, "Tour-Problemen worden steeds ingewikkelder Anquetil zou Helyett verlaten en een voorstel voor Van Steenbergen-Solo", par Robert De Smet). Je doute que cela ait vraiment pesé pour le Tour 1962. Naeye estimait néanmoins disposer, avec René Vanderveken, Stan Goossens, Roger Coppens, Miel Lambrecht et Albert Covens, d'"une sacrée équipe d'Arendjes

effet fabriqués (et distribués) par Peugeot, qui alignerait sa propre dizaine de coureurs, de sorte qu'un même constructeur disposerait de deux équipes. Ils s'associèrent donc avec la marque de bicyclettes Terrot. Le fait que cette firme eût été rachetée depuis quelques années par Peugeot et que ces vélos soient eux aussi fabriqués par Peugeot ne posa toutefois pas d'objection[159]. Il devenait évident qu'une réglementation uniforme s'imposait de plus en plus.

Finalement, il fallut attendre le 30 juillet 1963 pour qu'elle soit adoptée. Ce jour-là, la commission professionnelle de l'UCI prit, lors d'une réunion au Palais des Congrès de Liège, précédant les championnats du monde sur piste qui devaient se tenir à partir du 1er août sur la piste de Rocourt, les décisions suivantes[160] :

1. Les coureurs professionnels doivent avoir un contrat avec :
    1) Soit un constructeur de bicyclettes,
    2) Soit un groupe sportif, constitué d'une entreprise industrielle ou commerciale, qui est lié à
        i. Soit un constructeur de bicyclettes et éventuellement à un club,
        ii. Soit un club associé à un constructeur de bicyclettes.[161]
2. Le nombre de coureurs par équipe
    1) Doit être au moins de cinq,
    2) Ne peut comprendre plus de huit coureurs de première catégorie.
    3) Parmi les coureurs de première catégorie, il ne peut y avoir au plus que quatre "étrangers" au regard de la nationalité de l'équipe,
    4) L'équipe est complétée par des coureurs de deuxième catégorie, dont seulement un tiers peut être de nationalité "étrangère",
    5) Le nombre total d'étrangers ne peut dépasser huit.
3. La répartition des coureurs par catégorie se fera chaque année lors de la réunion du congrès du calendrier en novembre, mais exceptionnellement pour l'année 1964 elle aura lieu le 15 septembre 1963[162].
4. La nationalité de l'équipe est celle du siège du constructeur ou de l'employeur de l'équipe.
5. Les marques de bicyclettes, clubs sportifs ou groupements sportifs ne peuvent posséder plusieurs équipes, ni sous leur propre nom, ni pour l'ensemble des marques de bicyclettes, clubs ou entreprises qui entretiennent des liens commerciaux avec des marques, clubs ou groupements sportifs ayant déjà une équipe[163].

(espoirs du tour)", et avoir en outre à sa disposition Jos Wouters, Ludo Janssens, Robert Seneca, Robert Lelangue, Gilbert Maes, Maurice Joosen et Jan Van Gompel ; il m'est pourtant difficile d'y voir une formation pleinement compétitive pour le Tour de France. Quoi qu'il en soit, il ne fut bientôt plus question d'une éventuelle participation.

[159] Il est possible que Terrot ait, à ce moment-là, encore ses propres concessionnaires.

[160] Het Belang van Limburg, 31/07/63, "Beroepskommissie van de I.W.U. trof diepgaande hervormingen"

[161] De cette manière, on couvrit les différentes formules et réglementations "nationales".

[162] Il s'agit de laisser aux équipes un peu de temps pour se mettre en ordre.

[163] Une formulation compliquée, mais cela semble avoir fermé toutes les échappatoires.

6. Dorénavant, les coureurs sont tenus de porter aussi les couleurs de leur équipe lors des courses sur piste et des six jours[164].
7. Un coureur ne peut s'engager envers un organisateur qu'avec l'accord de son dirigeant sportif ; celui-ci doit répondre dans les dix jours.
8. La Belgique, l'Italie et la France n'obtiendront plus que trois épreuves (au lieu de quatre auparavant) dans la Coupe du Monde Intermarques. Les coureurs de première catégorie ne peuvent disputer un critérium la veille d'une épreuve.
9. Les contrats entre coureurs et responsables d'équipe prendront désormais fin avec l'année civile.

Il n'était plus question d'imposer une limitation du nombre total de coureurs, ce qui se comprendrait bien puisque cela aurait, du fait du nombre (trop) limité d'équipes, provoqué un chômage massif surtout en France et en Belgique. On ne parla plus non plus de transferts payés comme dans le football au profit des équipes (et des coureurs concernés) qui étaient obligés de céder des coureurs de première catégorie à une autre équipe. La double affiliation pour les petits pays cyclistes fut également maintenue ; j'en suppose, comme convenu auparavant, qu'elle resta limitée à une équipe nationale et une équipe étrangère.

Ensuite, l'idée combinée d'attribuer l'étiquette de première catégorie à d'autres courses (à étapes) et d'interdire aux coureurs de participer la veille (et évidemment le jour même) d'une épreuve de première catégorie à une autre compétition fut enterrée. En effet, cela aurait pu signifier que les coureurs de première catégorie qui ne participaient ni au Giro ni au Tour (ou à la Vuelta) se seraient retrouvés trois semaines sans travail et que d'autres grandes épreuves auraient vu leur plateau décimé. Les années précédentes, il avait d'ailleurs déjà été constaté qu'une telle interdiction n'était tout simplement pas réalisable, et les tentatives en ce sens furent joyeusement bafouées par les vedettes (Stablinski et Anquetil en tête). Enfin, on n'avait pas encore fixé la manière dont les coureurs de première catégorie seraient désignés.

La nouvelle réglementation devait donc entrer en vigueur à partir de 1964. La notion de "coureurs de première catégorie" fut effectivement introduite et, pour la première année, ils furent désignés par l'UCI, au total non moins de 76. Il s'agissait des Allemands Rudi Altig, Hans Junkermann, Rolf Wolfshohl, Dieter Puschel et Sigi Renz, des Belges Benoni Beheyt, Willy Bocklant, Ferdi Bracke, Miel Daems, Armand Desmet, Gilbert Desmet, Henri De Wolf, Noël Foré, Jos Hoevenaers, Frans Melckenbeeck, Peet Oellibrandt, Eddy Pauwels, Jef Planckaert, Louis Proost, Michel Van Aerde, Rik Van Looy, Vic Van Schil, Guillaume Van Tongerloo et Jos Wouters, les Espagnols Federico Bahamontes, José Pérez Francés, Angelino Soler, Antonio Suárez, Fernando Manzaneque et Miguel Pacheco, les Français Jacques Anquetil, Joseph Groussard, Raymond Poulidor, Jean Stablinski, Jo Velly, Henry Anglade, André Darrigade, Jean Gainche, Guy Ignolin, Jean-Claude Lebaube, Robert Cazala et François Mahé, les Britanniques Tom Simpson et Alan Ramsbottom, les Irlandais Seamus Elliott et Peter Crinnion, les Italiens Franco Balmamion, Giuseppe Fezzardi, Bruno Mealli, Vittorio Adorni, Adriano Durante, Antonio Bailetti, Italo Zilioli, Ercole Baldini, Arnaldo Pambianco, Diego

[164] Ce point du règlement était en réalité irréalisable, car dans les six-jours on formait rarement des équipes de coureurs de la même marque, et est donc, à mon avis, resté pour ainsi dire lettre morte.

Ronchini, Vito Taccone, Guido Carlesi, Gastone Nencini et Guido De Rosso, les Luxembourgeois Roger Thull, Charly Gaul et Lucien Gillen, les Suisses Attilio Moresi, Kurt Gimmi, Alfred Rüegg et Rolf Graf et enfin les Néerlandais Ab Geldermans, Jo de Roo, Jan Janssen, Huub Zilverberg, Piet Rentmeester et Peter Post.

Une sélection plus que fournie ; pour certains, on pouvait se demander pourquoi ils figuraient sur la liste. Dans les années suivantes, des critères seraient définis et leur nombre diminuerait. Ce n'était guère étonnant, car le statut de coureur de première catégorie n'apportait que des inconvénients (plus difficile de trouver une équipe, moins de liberté dans le choix du programme) et pratiquement aucun avantage.

Une construction comme G.B.C. en 1963, affiliée à la fédération italienne mais composée uniquement de Belges et de Néerlandais, ne pouvait plus exister. Il n'était pas non plus permis qu'un constructeur s'attache à plusieurs équipes, même par l'intermédiaire d'une filiale. Ainsi, des équipes comme Solo-Van Steenbergen ou Solo-Terrot n'étaient plus possibles, et de même, en 1964 il n'était pas envisageable qu'Elvé devienne le constructeur de Solo[165].

Déjà pour 1965, la liste des coureurs de première catégorie fut, sans surprise, considérablement réduite et ramenée d'emblée à environ un tiers, soit 26 noms pour être exact[166]. L'UCI se réunit le 26 novembre à Zurich et publia la liste suivante : les Français Jean Stablinski, Jacques Anquetil et Raymond Poulidor ; les Italiens Gianni Motta et Guido De Rosso ; l'Allemand Rudi Altig ; les Néerlandais Jan Janssen, Peter Post et Jo de Roo ; les Espagnols José Pérez Francés, Federico Bahamontes, Francisco Gabica, Valentín Uriona et Julio Jiménez ; les Suisses Rudolf Hauser et Rolf Maurer ; le Britannique Tom Simpson ; les Luxembourgeois Roger Thull et Charly Gaul ; et les Belges Willy Bocklant, Ward Sels, Rik Van Looy, Benoni Beheyt, Guido Reybrouck, Georges Vanconingsloo et Clément Roman.

Il est évident que cette liste reposait surtout sur des critères "objectifs" et comprenait en tout cas les vainqueurs d'une course de la Coupe du Monde ou d'un grand tour national (ceux du Luxembourg et du Portugal n'étaient pas considérés comme tels), le champion du monde et les champions nationaux. Cela explique aussi quelques présences surprenantes comme Thull, Hauser et Roman.

Il est probable que chaque fédération nationale pouvait également proposer elle-même quelques coureurs à l'approbation de l'UCI, comme d'ailleurs dans la proposition initiale

[165] La limite entre ce qui était autorisé ou non était parfois très subtile. Ainsi Terrot et Van Steenbergen (distribués par Peugeot) étaient des filiales trop manifestes de Peugeot pour pouvoir encore être considérés comme des constructeurs indépendants, même si cela n'avait pas posé de problème pour Terrot en 1963 (l'association de Solo avec Terrot avait même été exigée par les organisateurs pour que l'équipe puisse prétendre à une sélection pour le Tour de France). En revanche, Mann s'en tirait, bien que leurs bicyclettes aient été fabriquées par Libertas. Il ne s'agissait pas là d'une filiale mais d'un client lançant sa propre marque, même si la différence avec Van Steenbergen face à Peugeot restait fine. Peut-être tenait-elle au fait que Peugeot distribuait aussi les vélos de Van Steenbergen alors que Libertas, évidemment, ne distribuait pas les " vélos " de Mann, vendus principalement par des magasins de sport indépendants. On pourrait penser que c'était secondaire, puisque Mann pouvait aussi se présenter comme sponsor extra-sportif, mais il ne faut pas oublier (comme déjà signalé plus haut) qu'en Belgique une équipe ne pouvait être enregistrée que par l'intermédiaire de son constructeur.

[166] Gazet van Antwerpen, 27/11/64, p. 21, UCI halveerde lijst eerste kategorie-renners, par Walter Grimm.

d'octobre 1962 était prévu[167]. Cela expliquerait alors la présence de Pérez Francés, Bahamontes, Gabica, Uriona, Gaul (plutôt surprenant qu'il figure sur la liste après une année d'inactivité) et Van Looy (à moins que Paris-Luxembourg n'ait été considéré comme un tour national à la place du Tour de Luxembourg ?).

Deux choses sautent aux yeux. D'abord, par la forte réduction de la liste, la limitation du nombre de coureurs de première catégorie par équipe était devenue de facto lettre morte (la règle sur le nombre d'étrangers restait en revanche pertinente). Ensuite, il est frappant de constater que pas moins de quatre Espagnols figuraient sur la liste sans avoir "mérité" leur place. Il n'est pas facile d'expliquer cela, sauf à penser que la fédération espagnole cherchait ainsi à protéger ses propres équipes et à éviter une fuite de talents. Mais, comme expliqué plus haut, cela n'aurait de toute façon eu aucun effet. Il est compréhensible que la plupart des fédérations aient ajouté peu ou pas de coureurs : qui aurait demandé un statut qui, pour autant que j'ai pu en juger et comme déjà indiqué, n'apportait que des obligations et aucun droit ? La promotion de Rik Van Looy, qui pourtant n'avait gagné ni titre, ni épreuve de la Coupe du Monde, ni tour national, est en revanche beaucoup plus logique : difficilement aurait-on pu, sans se ridiculiser, accorder un statut B à un coureur de son palmarès et de son influence.

Ainsi, la structure des équipes et du calendrier était pour un temps fixée et l'on pouvait espérer quelque calme dans le paysage cycliste après les bouleversements causés par le sponsoring extra-sportif et l'ouverture du Tour de France aux équipes de marques plutôt qu'aux sélections nationales (et, pour la France, aux sélections régionales). En pratique, il s'avéra que ces règles n'étaient pas toujours appliquées strictement et parfois une équipe s'en sortait avec trop d'étrangers. Ainsi, en 1967, Willem II comptait douze Néerlandais (selon Vissers même seulement dix[168]) et en outre d'abord sept puis huit et même neuf étrangers, sans que cela ne se faisait remarquer ni que la fédération néerlandaise y voie problème. L'année suivante, la presse fit grand bruit des ennuis de FAEMA qui avait trop de Belges, et, à sa surprise, Ton Vissers apprit qu'eux aussi avaient trop d'étrangers et devaient se mettre en conformité. Son argument selon lequel cela avait été toléré en 1967 ne convainquit pas et il dut recruter des Néerlandais supplémentaires. On pouvait toutefois contourner la règle en attribuant le statut de "pistard" à certains cyclistes. Ceux-ci n'étaient alors pas comptés, mais ne pouvaient pas participer à toutes les courses, et en tout cas pas à la Coupe du Monde.

Et pourtant, on cherche toujours à prendre des raccourcis er d'être opportuniste.

Le calme ne dura cependant pas longtemps : en 1966 survint déjà une nouvelle crise. Et cette fois l'étincelle partit de Belgique. Tout commença avec la sélection pour le championnat du

[167] Le fait que la liste n'ait pas été établie "automatiquement", mais publiée après une réunion, semble confirmer que les fédérations nationales pouvaient proposer des coureurs pour le statut de première catégorie, à faire approuver par l'UCI. Il est possible que la fédération internationale ait également pu ajouter des coureurs de façon autonome. Jusqu'à présent, je n'ai trouvé aucune confirmation ni information concrète sur la manière exacte dont cela se déroulait.

[168] De Gazet van Antwerpen, 15/01/68, p. 18, "Moeilijkheden voor Ton Vissers" par Jos Van Landeghem.

monde 1965. Comme personne de l'équipe Romeo-flandria ne fut retenu[169], flandria cessa de sponsoriser le cyclisme à la fin de la saison. L'existence de l'équipe fut dès lors menacée et elle se scinda en deux. Briek Schotte allait rejoindre Mann avec plusieurs coureurs, tandis que Driessens, avec l'aide du sponsor Romeo, tentait de maintenir l'équipe, mais il lui manquait les moyens financiers.



F23 Le maillot Wiel's-Gancia-Groene Leeuw prévu, finalement remplacé par un Wiel's-Groene Leeuw et un Wiel's-Gancia. (Source de la photo inconnue)

À la même époque, on apprit que la brasserie Wielemans réduirait son soutien financier à Wiel's-Groene Leeuw, mettant également cette formation en difficulté. Pour les deux équipes, la seule solution fut de trouver un sponsoring supplémentaire. Pour Groene Leeuw, ce furent les apéritifs Gancia et pour Romeo les chips néerlandaises Smiths. Mann, qui souhaitait participer au Tour en 1966 et avait considérablement renforcé l'équipe grâce à Schotte (et à la disparition de flandria), chercha lui aussi et trouva un partenaire extra-sportif supplémentaire, la firme électronique allemande Grundig.

Problème donc résolu, sauf un détail : en réalité tout cela n'était pas autorisé. La fédération cycliste belge soutenait pour des raisons évidentes les équipes belges et put dans un premier temps convaincre la FICP[170] de modifier le règlement. Côté italien on se montra plutôt neutre à bienveillant, mais les instances françaises firent (encore une fois) obstruction. Tant le comité

[169] Sous l'impulsion de Guillaume Driessens, l'équipe avait toute la saison roulé de manière ostentatoire contre Van Looy, dont le triste point d'orgue fut la 10e étape du Tour de France lorsque Reybrouck, échappé avec Van Looy, reçut l'interdiction de collaborer et finit par battre son compagnon d'échappée au sprint. La crainte d'un manque d'esprit d'équipe a certainement pesé lors de la sélection.

[170] La Fédération internationale du cyclisme professionnel, soit la branche au sein de l'UCI chargée du cyclisme professionnel. Un Belge, M. Duchateau, en était le président.

pour le sport professionnel que l'AFCAS[171] et la table ronde du cyclisme français firent connaître, par l'intermédiaire du vice-président de la FICP, M. Hégésippe, leur opposition lors du comité élargi de la FICP le 14 décembre 1965.

Deux raisons expliquaient cette opposition. D'une part, la presse se voyait confronter à une concurrence supplémentaire pour ses revenus publicitaires ; d'autre part, et peut-être surtout, il était trop tard pour les équipes françaises, déjà entièrement constituées, pour bénéficier d'un second partenaire extra-sportif, de sorte qu'une telle modification du règlement ne pouvait pas s'appliquer pour elles dès 1966. La partie devint immédiatement âpre et la menace fut lancée que, si la modification du règlement était adoptée, les équipes françaises ne participeraient pas aux courses auxquelles prendraient part des équipes bénéficiant d'un double soutien extra-sportif. De leur côté, les Belges insistaient pour cette modification, la jugeant nécessaire à la survie de plusieurs équipes belges. La décision fut dès lors retardée unanimement et reportée à la réunion plénière de la FICP du 8 janvier 1966 à Bruxelles.



Le F24 Mann-Grundig a trouvé grâce en France. (Photo Jan De Smet)

Ce jour-là, le comité directeur décida, sur la base de la déclaration de M. Duchateau selon laquelle il avait pu élaborer une proposition de compromis lors d'une réunion avec les représentants du cyclisme professionnel français, d'approuver la modification du règlement, et donc l'autorisation du double sponsoring extra-sportif, à la majorité des voix. À la majorité et non à l'unanimité – pour le dire simplement, les Français n'étaient peut-être pas pleinement d'accord avec ce compromis.

Et cela allait rapidement se vérifier : les tensions montèrent à l'extrême. Pour commencer, les équipes concernées se virent refuser le départ des épreuves françaises. La situation en arriva même au point où l'existence de la Coupe du Monde Intermarques fut remise en question, puisque, à l'exception du Rund um den Henninger Turm, tous les organisateurs participants se retirèrent[172]. Des alertes parurent aussi dans la presse belge : on

[171] Association française des constructeurs et associés sportifs, c'est-à-dire l'association qui réunissait les constructeurs et les sponsors.

[172] La principale raison était qu'une compétition participante était tenue d'accepter l'inscription de toutes les équipes reconnues par leur fédération, y compris celles bénéficiant d'un double parrainage extra-sportif.

craignait ouvertement que, comme pour Paris-Nice, une seule équipe belge (Solo-Superia, qui n'avait qu'un seul sponsor extra-sportif) soit autorisée à participer au prochain Tour de France, voire que le Tour de France 1967 se dispute avec des équipes nationales amateurs[173] et que les classiques emboîtent le pas. Les organisateurs du Critérium du Dauphiné Libéré menacèrent à leur tour de ne plus organiser leur épreuve[174].

Après beaucoup de palabres et plusieurs propositions et contre-propositions, un compromis fut finalement trouvé. Le double sponsoring extra-sportif fut autorisé, mais dans les courses se déroulant en France et celles faisant partie de la Coupe du Monde, une seule des deux marques pouvait figurer sur le maillot. Mann-Grundig trouva cependant une porte de sortie pour contourner cette limitation. Comme déjà mentionné, l'équipe roulait depuis plusieurs années sur des bicyclettes fabriquées par Libertas mais portant le nom Mann.

On pouvait donc le considérer comme le constructeur de l'équipe (et il l'était officiellement auprès de la BWB) et non comme un sponsor extra-sportif, ce qui ouvrait la voie à Grundig. Pour les deux autres équipes, une telle solution n'était plus possible, d'autant qu'elles avaient déjà un constructeur avec Groene Leeuw et Plume Sport. Kimpe choisit donc Wiel's-Groene Leeuw en France et pour la Coupe du Monde et Wiel's-Gancia ailleurs, et Driessens fit de même avec Smiths et Romeo-Smiths.



F25 Albert Van Vlierberghe sous le maillot des Smiths pour la France et la Coupe du monde.

À partir de 1967, on ne fit plus d'objection à la double sponsorisation et les équipes cyclistes eurent accès à une source de financement supplémentaire. Ce fut une nouvelle étape dans la structure des équipes : elles furent de plus en plus prises en charge par leurs financeurs et les marques de vélos n'occupèrent plus qu'un rôle secondaire. Mais une nouvelle crise se profilait déjà. Les organisateurs du Tour de France

[173] Finalement, les Tours de 1967 et de 1968 se disputèrent tous deux par équipes nationales, mais composées de coureurs professionnels ; pour 1967, l'intention initiale était pourtant d'en faire une épreuve "ouverte", incluant aussi des amateurs. Et quand les instances extra-sportives se sont vivement opposées à la formule des équipes nationales, il y eut même un moment la menace de n'admettre que des amateurs. Je traiterai un peu plus en détail par la suite.

[174] Cette épreuve allait en effet disparaître du calendrier pendant deux ans. La raison n'avait toutefois que peu à voir avec le double mécénat extra-sportif, mais était pratiquement purement financière. L'organisateur, M. Georges Cazeneuve, se plaignait des exigences financières toujours croissantes des vedettes, de la concurrence du Giro et du manque de soutien de la commission des calendriers. Il menaça même de s'associer à d'autres organisateurs et journaux pour créer un concurrent au Tour de France. Il n'en fut rien et, malgré tous ses gros serments de ne plus organiser d'épreuve par étapes pour professionnels, la course fut réintégrée en 1969, les deux premières années en fusion avec le Circuit des Six Provinces (qui avait déjà auparavant fusionné avec le Tour du Sud-Est).

étaient mécontents du déroulement de l'édition 1966 et du fait qu'ils ne pouvaient pas maîtriser les cyclistes professionnels. Ils revinrent donc en 1967 à la formule des équipes nationales, espérant même pouvoir organiser le Tour "open", première étape vers la licence "unique".

Les équipes de marque réagirent vivement et menacèrent d'interdire à leurs coureurs de participer. En retour, MM. Goddet et Lévitan menacèrent de n'organiser alors toutes leurs courses que pour amateurs et qu'ils étaient persuadés que les autres organisateurs suivraient leur exemple. Ils laissaient ainsi entrevoir leur vrai souhait : la suppression de la catégorie des professionnels. Pour eux, cela signifiait bien sûr davantage de pouvoir et moins de frais. Il était pour le moins inquiétant qu'ils fussent prêts à s'allier à des régimes au mieux douteux pour y parvenir.

Les sponsors extra-sportifs se laissèrent convaincre, mais le projet de Goddet et Lévitan alla vite mourir à petit feu. Le Tour 1968 fut un désastre au niveau des engagés : les vainqueurs de la Vuelta et du Giro étaient absents, tout comme les précédents lauréats de ces courses, le champion du monde manquait à l'appel, aucun ancien vainqueur étranger du Tour n'était au départ, il n'y avait qu'un seul vainqueur de classique de la saison en cours et, contrairement à 1967, l'Italie et l'Espagne n'envoyèrent pas d'équipe supplémentaire, de sorte qu'il n'y eut que 110 partants.

Le spectacle sportif n'en fut pas non plus grandi, et le Giro reprenait l'avantage. Pire encore, les finances étaient en mauvais état : les organisateurs devaient supporter tous les frais des équipes participantes (sauf pour les équipes étrangères B) et cela pesait lourd. On se remit donc autour de la table avec les sponsors extra-sportifs et on trouva un compromis.

Les équipes participantes durent s'acquitter d'un droit d'inscription et prendre en charge leurs propres frais ; un montant d'un demi-million de BEF par équipe circula. Le concept d'équipes nationales fut ainsi définitivement enterré, même si on rétablit un contrôle plus strict sur la règle imposant au moins sept coureurs de la même nationalité. Ceux-ci devaient avoir la même nationalité que leur équipe, de sorte qu'une répétition du "cas Peugeot" de 1963 n'était plus possible. L'idée de la "licence unique" fut quant à elle mise au congélateur pour un bon moment.

Cela finirait par se réaliser, après l'effondrement du bloc de l'Est, mais pas de la manière dont les Français l'avaient imaginé. Au lieu de "tout le monde est amateur (d'État)", ce fut "tout le monde est coureur professionnel".

Un moment, tout se calma, mais pas pour longtemps. Au milieu des années soixante-dix, plus précisément en 1974, M. Pol Claeys de flandria eut des ennuis. Il avait un contrat avec deux fabricants de matériel, Campagnolo et Shimano. C'était beaucoup, si bien que la solution la plus évidente aurait été de lancer deux équipes[175]. Mais comment, puisqu'en fait ce n'était pas

[175] Une équipe où la moitié utiliserait du Shimano et l'autre moitié du Campagnolo était bien sûr une option, pour autant que ces firmes y consentent et malgré tous les risques d'erreurs et de chaos lors des changements de roue. Sur le plan publicitaire, deux équipes semblaient évidemment une meilleure idée.

permis. Pol Claeys eut toutefois un coup de chance : un camarade de ses années d'études dirigeait une entreprise de machines à laver à Tiegem qui portait elle aussi le nom FLANDRIA.

La solution fut immédiatement simple. Les machines à laver devinrent sponsor de l'équipe belge CARPENTER-Confortluxe-FLANDRIA, équipée par Campagnolo[176], et les vélos flandria sponsorisèrent l'équipe française Merlin Plage-SHIMANO-flandria. Avantage supplémentaire: une double publicité pour Claeys et flandria. On ne pouvait rien y reprocher, et l'UCI donna aussi son accord[177]. Les dirigeants sportifs français Louis Caput (Mercier), Gaston Plaud (Peugeot) et Jean Stablinski (Gitane) firent cependant obstacle[178] et convainquirent les différents organisateurs de n'accorder le droit de départ qu'à une seule équipe.

Finalement, qu'elle soit approuvée par l'UCI ou non, Pol Claeys dut renoncer et FLANDRIA disparut du maillot de l'équipe belge, faute de quoi ils n'auraient pas pu faire le Tour de France. Que flandria restât de facto le constructeur ne sembla gêner personne : apparemment on n'y tint plus tellement (ou bien l'interdiction n'existait plus ?). Étonnamment, personne n'avait jamais trouvé anormal que les équipes espagnoles La Casera et Monteverde dépendent de la même marque de boissons[179]. Rien n'était donc encore totalement transparent ni univoque.

Pol Claeys était cependant têtu, comme Rik Van Looy l'avait déjà constaté une dizaine d'années plus tôt. Les machines à laver FLANDRIA avaient certes disparu des maillots à la mi-1974, mais en 1975 (et jusqu'en 1978) elles réapparurent, remplaçant cette fois les vélos flandria[180]. On le remarquait clairement au verso des cartes publicitaires, où figuraient à la fois "FLANDRIA wasautomaten Tiegem" et "flandria Zedelgem". Un coup commercial intelligent : le supporter moyen penserait de toute façon aux vélos, quel que soit le libellé sur le maillot, ou bien s'agissait-il d'une compensation pour la publicité manquée l'année précédente (surtout au Tour) ? La première hypothèse paraît la plus probable, d'autant plus que flandria se retrouvait de plus en plus en difficulté financière.

---

[176] Je n'ai pas pu établir s'il existait alors l'obligation d'être associé à une marque de bicyclettes ou à un club, et, dans l'affirmative, laquelle cela était pour l'équipe belge.

[177] C'était surtout ingénieux et une manière de contourner les règlements, car évidemment presque tout le monde allait associer tant "flandria" que "FLANDRIA" aux bicyclettes – qui, après tout, avait déjà entendu parler de ces machines à laver ?

[178] Il s'agissait en réalité davantage d'un conflit avec Cyrille Guimard, le leader de l'équipe française flandria, qui avait quitté Mercier et refusé Peugeot, que d'un éventuel double sponsoring.

[179] "Achteraan het peloton moet er ook reclame zijn", par Jan De Smet, et également "flandria, de 20 wondere jaren van een wielerploeg", par Mark Van Hamme, pp. 265-271.

[180] Contrairement à ce qu'on peut lire dans certaines publications, l'orthographe "Flandria" a été quasiment jamais utilisée. Tant sur les ateliers eux-mêmes que sur les logos, les documents publicitaires ou les maillots, on trouve "flandria". Exceptionnellement, on relève sur quelques casquettes "FLANDRIA" ou, au bas d'une carte publicitaire cycliste, "rijdt op (of roule sur) FLANDRIA", ou encore en signature d'un courrier "WERKHUIZEN A. CLAEYS-FLANDRIA", "Werkhuizen A. CLAEYS - FLANDRIA" ou "ATELIERS FLANDRIA". La seule exception concerne quelques cartes cyclistes de 1963 où, au verso, apparaît "Flandria - fabrikatie" et "Fabrication - Flandria" à côté de l'image d'un cyclomoteur. Cependant, lorsqu'un maillot porte l'inscription "FLANDRIA", il s'agit de l'entreprise de lave-linge ; pour ce qui est des vélos, on écrit "flandria". C'est donc cette graphie que j'emploie quand je parle de l'équipe ou des vélos.

Conclusions

Ce qui précède illustre bien les problèmes auxquels le cyclisme a été et reste presque en permanence confronté : sans astuces (financières), survivre est presque (voire tout à fait) impossible, à moins de trouver un sponsor (à la Red Bull) ou mécène très fortuné (à la manière des Émirats). Contrairement à la plupart des autres sports, les équipes cyclistes ne disposent pas de revenus provenant directement de la pratique elle-même. Les prix et primes d'engagement étaient, à l'époque, quasi négligeables par rapport aux budgets nécessaires, tandis que les recettes des billets d'entrée et des droits TV étaient (et sont) aux mains des organisateurs.

Les conséquences furent doubles. D'une part, il y avait une recherche permanente de revenus. Ceux-ci ne pouvaient venir que du sponsoring, donc soit de la publicité, soit du mécénat, les deux se recoupant parfois. D'autre part, les coureurs étaient, et ce surtout comparé aux autres sports, sous-payés, même les vedettes.

Pour atténuer ou contrer ces effets, on imagina toutes sortes de combines, dont j'ai décrit diverses formes dans les chapitres précédents, du moins en ce qui concerne le financement. Par ailleurs, la situation d'alors incitait au dopage. Pour les vedettes, il s'agissait de conserver ou d'améliorer leur valeur marchande et de disputer le plus grand nombre possible de critériums, parfois deux par jour[181]. Pour les coureurs moins en vue et les domestiques, il s'agissait de gagner ce qu'on pouvait dans les courses locales et de se mettre en valeur dans d'autres épreuves pour obtenir une place dans certains critériums.

Ainsi, dans les années cinquante, soixante et soixante-dix, les coureurs disputaient un nombre d'épreuves que l'on qualifierait aujourd'hui de folie. Plus de 150 jours de course, route et piste confondues, avec en sus les déplacements, n'étaient pas rares. Bref, un rythme infernal, aux conséquences bien connues.

Depuis, beaucoup de choses ont évolué : les coureurs sont mieux payés (même s'ils restent, comparativement aux autres sports, sous-rémunérés), le besoin de critériums, de six jours et d'autres épreuves sur piste a en grande partie disparu et le nombre de jours de course a été réduit de plus de moitié. La pression pour obtenir des résultats est cependant restée en grande partie inchangée, voire a empiré, et l'on continue de repousser les limites. Les stages en altitude, les chambres hypoxiques, les cétones, les gels, les compléments alimentaires, les boissons de récupération et les nutritionnistes doivent assurer aujourd'hui la performance[182]. Tout cela est autorisé et donc légal, mais il en fut de même longtemps pour ce que l'on appelle désormais dopage, puisqu'il s'agissait souvent, si ce n'est le plus souvent, de produits librement vendus. Le dopage n'a certes rien de sain et je ne cherche pas à le justifier, mais je m'interroge aussi sur la tendance actuelle (ou est-ce une manie ?) à vouloir perdre un maximum de poids et atteindre des pourcentages de masse grasse proches de zéro. Le fait

[181] La BWB n'autorisait en fait pas cela, mais c'est quand même arrivé.

[182] Et comme effet secondaire immédiat, les coûts d'une équipe augmentent considérablement, ce qui accroît par conséquent le besoin de financement.

que cela touche aussi d'autres sports, comme la course de fond, la gymnastique ou les disciplines à catégories de poids[183], n'enlève rien à la question.

Les équipes disposent aujourd'hui de budgets plus importants qu'autrefois, mais il existe encore (comme d'ailleurs au football[184]) de grands écarts entre "grandes" et "petites" équipes, et la lutte pour trouver des recettes complémentaires fait rage. Seule une équipe rare, dont le sponsor est en fait aussi mécène, peut s'en affranchir ; les autres sont contraintes de tenter de vendre (ou plutôt de louer) chaque centimètre carré de cuissard et de maillot.

Les équipes n'ont toujours pas de recettes directes provenant du sport lui-même, et toutes les tentatives pour y remédier ont jusqu'à présent échoué. L'ASO, en particulier – l'organisateur, entre autres et surtout, du Tour de France – fait toujours obstruction : la marque Tour est si puissante que toutes les menaces de boycott et les appels à créer ou disputer une autre course simultanée sont restés vains.

Parallèlement, les règles en matière de sponsoring, de composition des équipes et de participation aux grandes courses ont été entièrement remaniées sous l'effet de diverses législations nationales et internationales et de la volonté d'internationalisation de l'UCI. Ainsi, par exemple, les coureurs belges doivent obligatoirement signer un contrat de salarié auprès de la RLVB et sont soumis au droit (du travail) belge, ce qui leur permet de rompre assez facilement un engagement en cours avec leur équipe.

[183] Ici, on se livre parfois (voire régulièrement) à d'autres excès, en adoptant des mesures drastiques pour maigrir juste avant une pesée. Ce n'est pas sain.

[184] Dans le football, on observe en revanche une tendance inverse en ce qui concerne la charge et le nombre de matches : de plus en plus.

Bibliographie

- Achteraan het peloton moet er ook reclame zijn, Jan De Smet, autogéré 2015
- À la Pointe des Pelotons, Roger Bastide, Presse Pockets, Paris, Solar 1972
- But et Club - Le Miroir des Sports, verschillende jaargangen
- Coups de Pédales, différents millésimes
- Demain on roule…, Jean Bobet, Éditions La Table Ronde, Paris, 2004
- Archives numériques d'El Mundo Deportivo
- Archives numériques Gazet van Antwerpen: http://krantenarchief.concentra.be/
- Archives numériques Het Belang van Limburg: http://125.hbvlonline.be//HBVLWebsearcher/
- Archives numériques La Marca
- Archives numériques Stampa (et La Nuova Stampa): http://www.archiviolastampa.it/
- Archives numériques L'Unita
- Dizionario del Ciclismo Italiano, Giampiero Petrucci, Bradipo Libri Editore, Torino, 2003
- Enciclopedia del Ciclismo e Motocyclismo 1956, Aldio Congiu, Armando Boscolo & Mariano Congiu, Supplemento a OCCHIO, Periodico Sportivo e di Varieta, 1956
- Enciclopedia del Ciclismo Anno Secondo 1957, Aldio Congiu, Supplemento a OCCHIO, Periodico Sportivo e di Varieta, 1957
- Enciclopedia e Annuario Illustrato del Ciclismo Anno Terzo 1958, Aldio Congiu, Ponzoni editore Milano, 1958
- flandria, de 20 wondere jaren van een wielerploeg, Mark Van Hamme, de Eecloonaar, Eeklo, 2007
- Groene Leeuw, De wielerploeg die de Keizer uitdaagde, Jan De Smet et Patrick Feyaerts, de Eecloonaar, Eeklo, 2008
- Gruppo Compatto, La Lunga Storia del Ciclismo Italiano Tutti i Protagonisti (1870-2012), Franco Rovati, Enzo Rubbi, Giampiero Petrucci & Guido Tonazzi, GEO Edizioni, Firenze, 2012
- Guillaume Driessens zegt alles!, Guillaume Driessens, De Schorpioen, 1977
- Het Laatste Nieuws, différents millésimes
- Het Nieuwsblad Sportwereld, différents millésimes
- Het Verhaal Van Flandria Over de merkwaardige opkomst en de dramatische val van de rode garde Het relaas van de laatste vijf jaren (en de tijd ervoor), Filip Osselaer, Uitgeverij Lannoo, Tielt 2024
- Historia de la Volta a Catalunya, Juan Dorrondoro, Urizar Edizioak, 2007
- Il Calcio e il Ciclismo Illustrato, différents millésimes
- KOERS, différents millésimes
- La nébuleuse St Raphaël - Géminiani, Jan De Smet et Patrick Feyaerts
- Les Cahiers du Cyclisme de L'Équipe, 1959, 1960, 1961, 1962 et 1963
- Lomme, Leven en Werk, De mémoires van Guillaume Driessens, Pierre Bilic, Journal des 3 Frontières, 1993
- Lo Sport Illustrato, différents millésimes

- Mémoire du Cyclisme, www.memoire-du-cyclisme.net
- Miroir du Cyclisme, différents millésimes
- Miroir Sprint, différents millésimes
- Pro Cycling Stats: https://www. procyclingstats.com
- Sprint, différents millésimes
- Sport67-68-69-70, différents millésimes
- Vélo (verschillende jaargangen), René Jacobs, Hector Mahau, Robert De Smet
- Encyclopédie Mondiale Cycliste, Parties 1-3, Pascal Sergent, Guy Crasset, Hervé Dauchy, de Eecloonaar, Eeklo, 2002
- Wielerarchieven, http://wielerarchieven.be/
- Zondag Nieuws, différents millésimes

Un championnat de Belgique sans polémique… ça n'existe pas, quand même ?

par Marcel Baetens

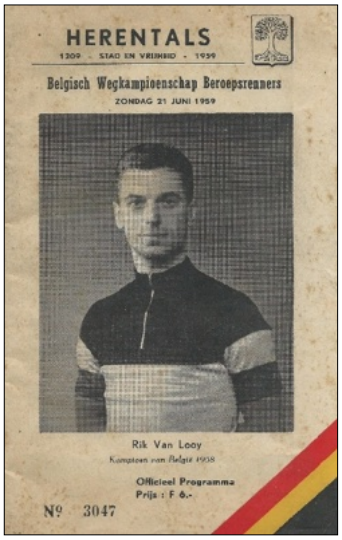
Tout le monde garde des souvenirs vifs des nombreuses discussions qui ont suivi certains championnats du monde de cyclisme. Pensons à Zurich 1946, Renaix 1963 et 1988, Imola 1968, Zolder 1969, etc. Mais la lutte pour le maillot national chez les professionnels ne s'est pas toujours déroulée sans heurts ni… sans bruit. Fidèles à la période décrite par WAAIERS, nous nous limitons aux années 1945-1980.

PARTIE 3 : 1959-1962

1959 Une défaillance comme il n'en aura jamais connue une autre, et qu'il ne connaîtra plus jamais… et cela devant son propre public

Le 21 juin 1959, cela devait être et cela sera un triomphe pour "l'empereur" dans sa propre ville Herentals. Le livret du programme ne comportait d'ailleurs qu'une seule photo, celle de Rik.

Il fallait parcourir 280 km. D'abord une grande boucle dans les provinces du Brabant et d'Anvers, avec des passages à Diest, Louvain, Vilvorde, Boom et même une traversée de Grobbendonk, le village natal de Rik. La finale se disputait sur trois tours locaux entre Olen et Herentals.



BK 01 Le livret du programme. (Collection Eddy De Bie)

La course fut animée dès le départ par de nombreuses tentatives d'échappée, où Van Steenbergen se fit également remarquer, notamment entre Diest et Aarschot, quand il figurait dans un groupe de tête de quinze coureurs. À Wilsele, quand les échappés durent s'arrêter devant un passage à niveau fermé et que les poursuivants durent eux aussi s'immobiliser, Van Looy et son coéquipier Schroeders saisirent l'occasion pour se lancer à la poursuite comme des acharnés. De Bruyne et Vlayen s'en aperçurent et vinrent rejoindre les deux hommes. À quatre, ils rejoignirent le groupe de tête et tout se calma, si bien qu'il y eut une complète recomposition du peloton.

Au moment même où Rik Van Steenbergen lâchait prise, Van Looy se rua de façon irrésistible sur une portion pavée et entama une échappée en solitaire. Lorsqu'il arriva seul à Herentals pour le premier passage sur la ligne, ce fut l'hystérie. La foule se préparait déjà à sacrer l'empereur… jusqu'à ce que Rik commence soudainement à faiblir. S'était-il surestimé, avait-il trop peu mangé ? Toujours est-il qu'au deuxième passage à Herentals il ne possédait plus que quinze secondes d'avance, et il fut rapidement rejoint.

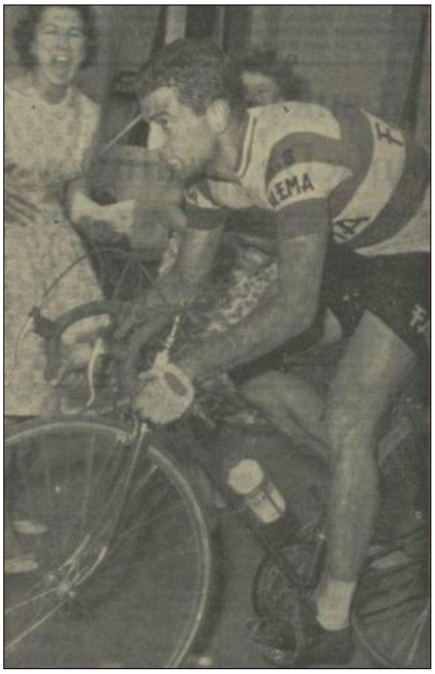
Le Waaslander Peet Oellibrandt lança alors, à huit kilomètres de l'arrivée, une attaque tranchante. Il n'eut pas plus de 300 mètres d'avance, mais tint jusqu'au bout et put enfiler

le tricolore des mains du convive d'honneur, le prince Alexander. Van Looy, qui apparemment s'était vite remis de sa défaillance, remporta encore le sprint du peloton.

Une maigre consolation, surtout pour ses partisans ou… comme l'a écrit feu Jozef Hamels dans son livre : "Herentals y était et regardait. Interloqué, trompé.[185]"

Le classement :

1. Petrus Oellibrandt en 7 h 48'47"
2. Jan Adriaensens à 5"
3. Daniël Denys à 6"
4. Jos Van Bael à 21"
5. Rik Van Looy à 30"
6. Guillaume Hendriks
7. Karel De Baere
8. Michel Van Aerde
9. Jos Verachtert
10. Leon Vandaele
11. Alfons Van den Brande
12. Pol Rosseel
13. Frans De Mulder
14. Jan Van Gompel
15. Firmin Bral
16. Pieter Van der Plaetsen
17. Roger Vindevogel
18. Jan Storms
19. Frans Aerenhouts
20. Roger Molenaers
21. René Van Meenen
22. Henri Van den Bossche
23. Willy Truye
24. Alfons Voordeckers
25. Kwik Van Kerckhove
26. Oswald Declercq
27. Ernest Heyvaert
28. Briek Schotte
29. Gilbert Desmet
30. Rik Luyten
31. Armand Desmet
32. Kamiel Buysse
33. Roger Decock
34. Leopold Schaeken
35. Jean Laroy



BK 02 Rik en plein effort … jusqu'à ce que l'épuisement survienne. (Photo Gazet van Antwerpen)

[185] Hamels & Laitem, op. cit., page 137.

36. Pino Cerami
37. Lucien Mathys
38. Hilaire Couvreur
39. Jos Hoevenaers
40. Frans Schoubben
41. André Vlayen
42. Louis Proost à 3'26"
43. Jos Vloebergs



BK 03 Un champion rayonnant. (Photo Musée du cyclisme de Roulers)

1961 Une fusée à deux étages, nommée Van Aerde

Le 30 juillet 1961, Ertvelde, en Flandre orientale, eut l'honneur d'organiser le championnat national. La distance était de 278 km et, après un tour local à Ertvelde, les coureurs prirent le départ pour une boucle à travers la province qui les mena à Dendermonde, Aalst, Zottegem, Oudenaarde et Gand, avant de revenir à Ertvelde, où trois tours locaux restaient à effectuer. Partout, l'affluence des supporters fut immense.

La course prit très vite une tournure décisive. Peu après le tour d'ouverture local, après 15 km, une échappée de 16 coureurs se forma : Messelis, Van Meenen, Goossens, Schroeders, Ongenae, Vrancken, Clerckx, Bral, Adriaensens, Gustaaf De Smet, Van Tongerloo, Coppens, Foré, Van Huyck, Doom et De Noyette. Un second petit groupe se constitua et à Waarschoot (km 31) la situation était la suivante : en tête les seize que nous venons de nommer. À 20" : Hoevenaers, Van Aerde, Planckaert, Luyten, Marcel Janssens, Frans De Mulder, Pauwels, Aerenhouts, Lelangue, Derboven, Claes et Van Vaerenbergh. À 200 mètres derrière eux, le peloton.

À l'approche d'Evergem (km 42) les deux premiers groupes se rejoignirent et l'on comptait 28 hommes en tête. Ceux-ci étaient suivis à 25" par Rosseel, Van Wynsberghe, Roman, Meuleman, Mathys, Vangeneugden, De Boever, Flécy, Gilbert Maes, Verlinden, Wartel, Vandaele, Daems, Sweeck, Joosen, De Keyzer, De Wolf, De Cauwer, Vanden Berghen et Declercq, tandis que le peloton, avec Van Looy, Van Steenbergen et Vannitsen, accusait déjà une minute de retard.

À Gand (km 66) les groupes I et II fusionnèrent et 48 coureurs menaient la course. À Zele (km 113), vingt hommes étaient en tête avec une belle avance sur le peloton, qui avait rallié les autres coureurs du premier groupe d'échappée. Les vingt fuyards étaient : Ongenae, Goossens, Pauwels, Foré, Mathys, Claes, Hoevenaers, Doom, Van Tongerloo, Aerenhouts, Schroeders, Messelis, Luyten, Adriaensens, Vanden Berghen, Coppens, Flécy, Roman, Van Vaerenbergh et Van Aerde. Leur avance atteignait près d'une minute à Dendermonde (km 121).

À Aalst (km 133) le groupe comptait 1'35" d'avance et à Steenhuize (km 156) 2'40". Malgré quelques contre-attaques, le peloton comptait déjà trois minutes de retard à Grotenberge (km 160). Le peloton, qui accusait 3'20" de retard à Strijpen, y fut encore retenu une minute de plus par un passage à niveau fermé, ce qui creusa davantage l'écart.

À Eine (km 194), Lucien Mathys lâcha prise dans le groupe de tête et il resta 19 coureurs. À Gand (km 214) les 19 échappés avaient 3'30" d'avance sur quelques poursuivants et 4'05" sur le peloton. Lors du premier des trois tours finaux, Willy Vanden Berghen devait laisser partir le groupe de tête, qui se retrouva réduit à 18. Le peloton s'était de son côté réorganisé et suivait à 3'40". Les positions ne changèrent plus au cours du dernier tour.

Pour apprécier les rapports de force au sein du groupe de tête, nous indiquons encore la composition par équipe :

- 4 Wiel's-Flandria : Ongenae, Doom, Luyten et Roman ;
- 4 Groene Leeuwen : Foré, Claes, Messelis et Adriaensens ;

- 2 FAEMA : Schroeders et Van Tongerloo ;
- 2 Solo-Van Steenbergen : Goossens et Coppens ;
- 1 Mann : Pauwels ;
- 1 Mercier : Aerenhouts ;
- 1 Ghigi : Hoevenaers ;
- 1 Alcyon : Van Vaerenbergh ;
- 1 Pelforth-Sauvage : Flécy ;
- 1 Carpano : Michel Van Aerde.

Finalement, il y eut un sprint, remporté par Van Aerde. Jusqu'ici tout allait bien, mais… après l'arrivée, le chat est sorti du sac. D'abord, un Jean-Baptiste Claes furieux raconta son histoire au reporter du HBVL :

Nous avons dû attendre jusqu'à hier à Eernegem pour voir J. B. Claes en colère. Il cria après son directeur sportif De Kimpe, son coéquipier Noël Foré et tous ceux qui voulaient l'entendre qu'il avait été privé du titre par personne d'autre que son propre équipier André Messelis.

"Quand Van Vaerenbergh partit vers la fin des derniers tours, j'y suis allé avec Daniel Doom. Nous avons pris cent mètres et c'était suffisant, car il ne restait plus beaucoup de kilomètres. Quand je me suis retourné, j'ai vu Messelis pousser à fond en tête du peloton et il a tenu comme ça jusqu'à ce que nous soyons repris. Van Vaerenbergh a encore eu le courage de continuer, mais mon envie était complètement passée." Furieux, Claes ajouta : "Messelis n'a pas couru pour son équipe, mais au service de Van Aerde ! Sans lui, je serais sans aucun doute champion de Belgique maintenant."

Noël Foré laissa Claes vider son sac et déclara à son tour que Van Aerde avait été poussé dans le sprint par Willy Schroeders. HBVL, 31 juillet 1961.

Bien qu'il fût seul de son équipe dans le groupe de tête, Van Aerde ne manquait donc manifestement pas d'aides, tant chez les Groene Leeuwen que chez FAEMA. D'où venait soudain l'aide de Schroeders pour Van Aerde ? On pouvait en effet se demander comment un coureur de la FAEMA avait fait, comme un pistier chevronné, le relais pour un Carpano. Nous avons peut-être trouvé la réponse dans une interview que Robert De Smet (GVA) fit après l'arrivée à Rik Van Looy et Lomme Driessens, intitulée : "Van Aerde l'an prochain chez Faema ?"

Bravo pour Michel, c'est un solide champion. (dixit Van Looy)

Driessens interrompit son coureur et prit position : la victoire de Van Aerde est bonne pour nous. Rik s'entend bien avec Michel sur la route. D'ailleurs… Van Aerde deviendrait-il le renfort mentionné il y a quelques jours (à l'occasion de l'arrivée du Tour) pour l'année prochaine dans l'équipe Faema ?

On peut toujours deviner… Cette annonce semi-officielle de l'engagement présumé de Van Aerde aux côtés de Van Looy dans l'équipe Faema pour l'année suivante a-t-elle un lien avec la "poussée" que Michel Schroeders aurait donnée à l'instant décisif du sprint des dix-huit ? On racontait encore tellement de choses dimanche soir à Ertvelde… Les gens sont faits comme ça…

Source GVA du 31 juillet 1961[186].

Et puis il y avait Arnould Flécy, deuxième au classement, qui laissa paraître son mécontentement, comme le montre ce compte rendu paru dans le HBVL.

Presque aussitôt après avoir franchi la ligne d'arrivée dans la roue de Van Aerde, le petit Arnould Flécy se tenait dimanche de nouveau devant les tribunes à Ertvelde. Il se mit à parler avec véhémence à une personne qui se trouvait juste au-delà de la ligne d'arrivée, et tout le monde pensa qu'il exprimait sa déception.

On raconta ensuite que Flécy déclara ne pas avoir été battu correctement. Il affirma que Van Aerde avait été propulsé en avant dans le sprint par Schroeders et annonça qu'il déposerait sans faute une réclamation. Monsieur Bribosia, dit-on, aurait été témoin des faits, puisqu'il se trouvait juste derrière le groupe de tête au moment où le sprint se déroulait. On ajouta que M. Bribosia, délégué général pour le Hainaut, ne manquerait pas de mentionner l'incident dans son rapport.

D'où l'idée que Flécy allait porter plainte contre Van Aerde. Ce dernier l'apprit lors de la réception à la maison communale d'Ertvelde et parut un peu impressionné. "Je n'ai pas du tout été poussé", déclara le nouveau champion. "J'ai seulement touché Schroeders au coude au moment où je le dépassais, ce qui n'était pas facile, puisqu'il roulait tout contre moi. C'est tout." Foré déclara plus tard lui aussi que Schroeders avait donné une poussée à Van Aerde, si bien qu'on eut l'impression que la plainte pouvait être fondée.

Rien n'en est pourtant ressorti. Hier soir, en tout cas, il n'était toujours pas question d'une plainte ni même d'un rapport sur les événements. Sans doute Flécy, une fois passé son emportement, a-t-il compris qu'il se passe toujours dans un sprint des choses qui ne sont pas très régulières ou qui en ont l'air… Flécy admit d'ailleurs franchement qu'il ne pouvait rien contre la dernière accélération du nouveau champion de Belgique.

Malgré deux témoignages (ceux de Foré et de M. Bribosia), Van Aerde fut donc proclamé champion. Selon Hamels et Laitem (op. cit.), le président de la fédération Arnold Standaert (Flamand oriental, comme Van Aerde) joua un rôle décisif. Il aurait calmé Flécy en lui promettant qu'il serait sélectionné pour les Mondiaux à Berne (finalement il resta à la maison, car c'est Rik Van Looy qui eut le dernier mot sur la sélection et non Standaert).

Van Aerde était donc champion de Belgique, mais toute l'affaire eut encore une suite "peu ragoûtante", comme on peut lire dans le HBVL du 24 août, soit presque un mois plus tard.

Hier, on reparlait encore du sprint mouvementé qui a décidé du championnat de Belgique à Ertvelde. Tout cela s'était en réalité passé de façon presque anodine. Le confrère Emile Masson, de Les Sports, a écrit il y a quelques jours un court billet au sujet d'Arnould Flécy, l'homme battu par Michel Van Aerde à Ertvelde. Le sprint controversé a bien sûr été évoqué à cette occasion et, au passage, Emile Masson a écrit qu'il était grand temps que les commissaires de course disposent d'une moto dans les grandes courses, afin de suivre de plus près les derniers kilomètres. M. Bribosia, disait-il, ne disposait alors que d'une voiture. Il n'était nullement

[186] Finalement, Van Aerde ne rejoindrait pas FAEMA, mais resterait chez Carpano.

question de discréditer l'envoyé général du Hainaut. Chacun supposait, en effet, que les officiels n'avaient rien vu du fait que Van Aerde avait été propulsé par Schroeders, incident de course dont, entre autres, Noël Foré et J.B. Claes s'étaient plaints et que nous avions déjà relaté dans notre journal le lendemain de la course.

À la suite de l'article de Masson, ce dernier a cependant reçu un appel de M. Bribosia, qui aurait littéralement déclaré : "J'ai vu la "faute" et je pense avoir fait mon devoir. Immédiatement après l'arrivée, je suis sorti de ma voiture et je suis allé vers le podium. J'ai d'abord informé M. Jan Wouters, le juge d'arrivée, puis M. Standaert, président de la B.W.B. et président du collège des commissaires du championnat de Belgique. J'ai fait cette seconde déclaration en présence de M. Duchateau, vice-président de la fédération. J'ai en outre fait apposer ma déclaration sur la feuille officielle de la course. C'est M. Jan Wouters lui-même qui l'a écrite noir sur blanc. La déclaration faite à M. Standaert a eu lieu avant l'arrivée du peloton principal, donc avant la remise du maillot tricolore."

À propos de la "faute" commise, M. Bribosia ajouta : "La poussée s'est faite à la main, comme Raymond Impanis a l'habitude de le faire lors d'épreuves par équipes ou de Six Jours. À ce sujet, je suis catégorique. Michel Van Aerde roulait en quatorzième ou quinzième position lorsqu'il a été lancé par Willy Schroeders. J'ai pu constater l'irrégularité facilement puisque le groupe de tête ne comptait que dix-huit hommes."

LA PLAINTE N'A JAMAIS ÉTÉ EXAMINÉE

La question à poser maintenant est la suivante : pourquoi le rapport de M. Bribosia n'a-t-il jamais été examiné par le comité sportif ? Selon l'envoyé général du Hainaut, cela aurait pu être fait lors de la séance d'hier, mercredi. Cela n'a sans doute pas eu lieu, puisque le président Standaert ne s'est pas présenté à la séance. La plainte sera-t-elle un jour à nouveau examinée ? Nous n'y croyons pas, car il est impensable qu'on prive Van Aerde de son maillot tricolore après l'avoir porté pendant un mois.

Mais là encore on a commis une erreur, et ce n'est pas parce qu'Arnould Flécy aurait été un indigne champion de Belgique qu'on aurait le droit d'en priver ce garçon. Le règlement de la B.W.B. est catégorique au sujet de l'aide reçue par Van Aerde : il doit simplement être retiré du classement. (24 août 1961)

Trois semaines plus tard, la B.W.B. a rendu sa décision définitive.

Lors de sa réunion du mercredi soir, le comité sportif de la fédération cycliste a examiné l'affaire Schroeders – Van Aerde – Flécy et a décidé que, puisque l'incident n'avait pas influé sur le résultat du championnat des professionnels, le classement était maintenu.

Néanmoins, Van Aerde et Schroeders reçoivent un sévère blâme ainsi qu'une amende de 250 F. (14 septembre 1961).

Allez comprendre !

Le résultat

1. Michel VAN AERDE en 6h25'13''
2. Arnould Flécy

3. Jos Hoevenaers
4. Marcel Ongenae
5. Roger Coppens
6. Guillaume Van Tongerloo
7. Stan Goossens
8. Rik Luyten
9. Daniel Doom
10. Eddy Pauwels
11. Staf Van Vaerenbergh
12. Jean-Baptiste Claes
13. Frans Aerenhouts
14. André Messelis
15. Jan Adriaensens
16. Willy Schroeders
17. Clément Roman
18. Noël Foré
19. Karel Clerckx à 4'41''
20. André Noyelle à 4'50''
21. Frans De Mulder
22. Henri De Wolf
23. Léopold Rosseel
24. Martin Vangeneugden
25. Gentiel Saelens
26. Lode Troonbeeckx
27. Firmin Bral
28. Jan Van Gompel
29. Petrus Oellibrandt
30. Robert Lelangue
31. Gilbert Desmet
32. Marcel Janssens
33. Maurice Meuleman
34. Willy Derboven
35. Kamiel Buysse
36. Willy Truye
37. Emile Daems
38. Etienne Vercauteren
39. Gilbert Maes
40. Constant De Keyser
41. René Van Meenen
42. Alfons Sweeck
43. Leon Vandaele
44. Willy Vannitsen
45. Oswald Declercq



BK 06 Le nouveau champion avec sa femme. (Photo : Het Belang van Limburg)

46. Jozef Planckaert
47. Hugo Verlinden
48. Rik Van Steenbergen
49. Rik Van Looy
50. René Vanderveken

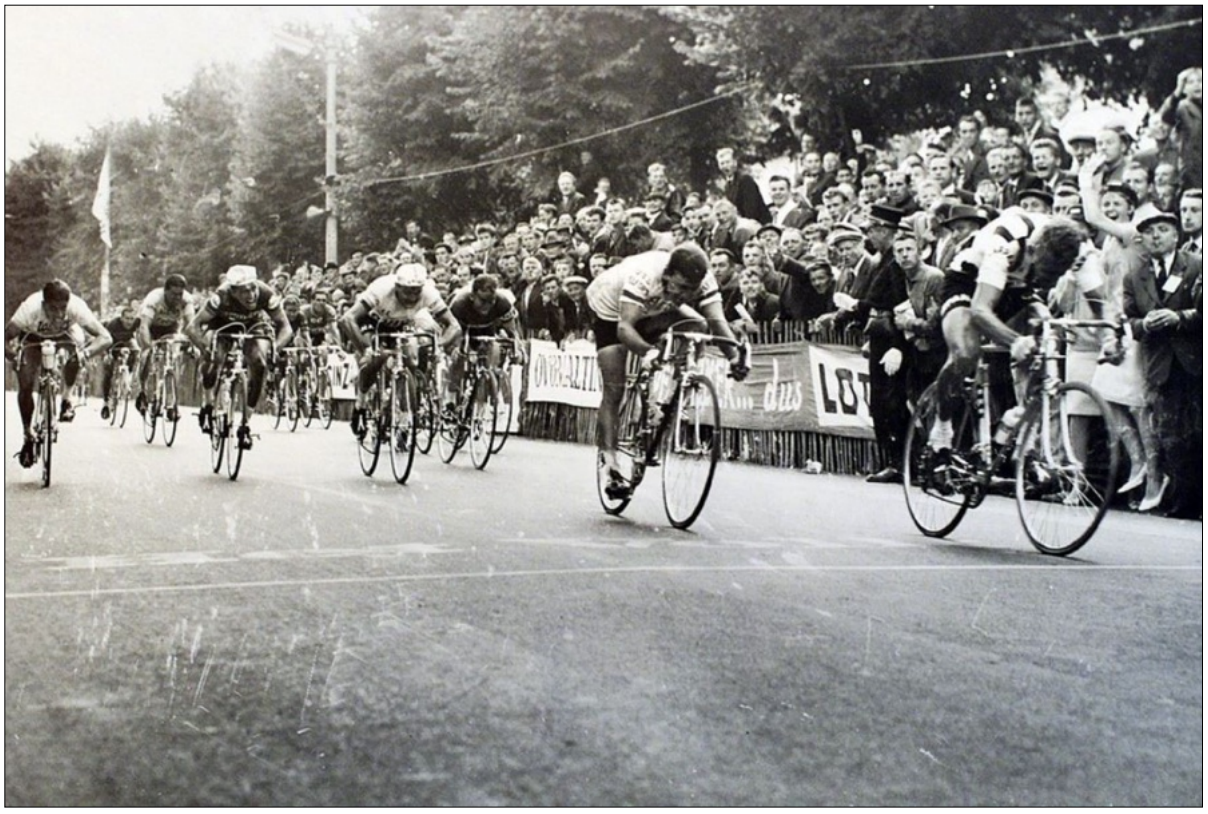


SENSATIONELE VERKLARING EEN MAAND NA HET KAMPIOENSCHAP VAN BELGIE BEROEPSRENNERS

BRIBOSIA: "Ik bracht Verslag uit over Onregelmatigheid tussen VAN AERDE en SCHROEDERS"

Sportcomité heeft bewust verslag nooit onderzocht

Paru dans Het Belang van Limburg du 24 août 1961.



BK 05 L'arrivée à Ertvelde. (Photo Het Nieuwsblad)

1962 Un vaudeville avec le commissaire de course en vedette

Le championnat de Belgique s'est déroulé sur la Citadelle de Namur, où, après une partie initiale de 72 km, il restait à parcourir plusieurs tours locaux pour porter la distance totale à 258 km.

Soyons clairs : rien – mais alors vraiment rien – ne peut être contesté quant à la victoire de Jef Planckaert, grand favori après sa brillante performance sur le Tour et en l'absence du blessé Van Looy. En revanche, un spectacle inédit s'est déroulé en course, ayant pour principaux protagonistes Jos Hoevenaers et le commissaire de course Jan Wouters.

À partir des comptes rendus de l'époque, nous tentons ici de reconstituer les faits le plus fidèlement possible.

Après dix kilomètres, la première attaque se produisit déjà, signée Gilbert Maes, Gabriël Borra, Jos Verachtert et Roger Coppens. Borra lâcha rapidement prise, mais José Thumas et Kamiel Buysse prirent sa place à l'avant.

Les cinq échappés tinrent jusqu'au km 60 à Belgrade. José Thumas repartit ensuite, cette fois avec Roger Coppens et Martin Vangeneugden. Après 72 km, ce trio comptait 55" d'avance sur le peloton. Ils atteignirent leur maximum, 1'45", à Wépion, mais lors de la première ascension de la Citadelle, Vangeneugden, Thumas et Coppens furent rejoints par Van Vaerenbergh, Van den Bogaert et Oellibrandt, le peloton n'étant pas loin derrière. Avant d'arriver à Floreffe, tout était à refaire. Suivit encore une tentative vaine d'Eddy Pauwels.

Dans le quatrième petit tour, Jos Hoevenaers se laissa rétrograder pour attendre son coéquipier Miel Daems, victime d'une crevaison. Le directeur de course Jan Wouters, qui avait remarqué la scène, se rangea à hauteur de Hoevenaers et lui ordonna d'abandonner la poursuite – s'appuyant sur un règlement du championnat de Belgique qui stipulait que le titre se jouait dans le cadre d'une course individuelle. Daems, également menacé d'exclusion, se laissa décrocher, tandis que Hoevenaers repartit et rejoignit de nouveau le peloton.

Au début du septième tour, Planckaert, Gilbert Desmet et De Boever creusèrent légèrement l'écart, mais sans succès, et dans la descente nous revîmes 62 coureurs regroupés.

Après ce nouveau regroupement, Peet Oellibrandt partit à l'attaque. À la base de la Citadelle, il possédait 30", à mi-pente 45", mais au sommet seulement 20". Oellibrandt fut repris et lors de la neuvième ascension de la Citadelle le peloton resta compact.

Au départ du tour suivant la course prit cependant une tournure plus sérieuse quand Jos Hoevenaers s'échappa en compagnie de Van Tongerloo et Vanden Berghen. Ce dernier dut toutefois lâcher prise en raison d'une chaîne rompue.

C'est alors que Jef Planckaert fit une irruption irrésistible. En peu de temps il rejoignit Van Tongerloo et Hoevenaers ; nous nous retrouvâmes donc avec trois leaders, poursuivis par Miel Daems.

Au moment où il restait deux tours à parcourir, le classement au sommet de la Citadelle était le suivant :

En tête : Planckaert, Van Tongerloo et Hoevenaers ; à 20" : Miel Daems ; à 30" : le peloton, mené par Armand Desmet, Cerami, Pauwels, De Mulder et Wouters ; à 50" : Dekkers, Verbinnen, Ongenae, Melckenbeeck et Derboven ; à 1'35" : De Boever ; à 1'46" : Jos De Wolf.

Lors de l'avant-dernière boucle, le directeur de la course Jan Wouters a rappelé à Hoevenaers qu'il avait être exclu de la course et qu'il devait donc laisser partir Planckaert et Van Tongerloo. Hoevenaers ne s'en est toutefois pas soucié et a continué.

Sur l'avant-dernière montée de la Citadelle, Jos Planckaert s'est détaché irrésistiblement. Au sommet, il comptait 10 secondes d'avance sur Hoevenaers et 15 sur Van Tongerloo, tandis que Daems suivait à 45 secondes et le peloton à 1'05''.

Planckaert creusa encore l'écart et entama la dernière ascension avec 40 secondes d'avance sur Hoevenaers et Van Tongerloo. Planckaert ne fut plus rejoint, Hoevenaers prit la deuxième place, mais ne fut pas inscrit au classement après déclassement, tandis que Miel Daems, avec une petite marge sur le groupe, s'adjugea la quatrième place.

Le sprint du peloton fut remporté par Frans De Mulder.

Après la course, on ne tarissait pas d'éloges au sujet du vainqueur, mais le sujet de conversation entre journalistes et spectateurs fut le déclassement de Jos Hoevenaers.

Jos raconta lui-même son histoire à Jos Van Landeghem du GVA.

- "Daems avait crevé. Je l'avais vu, sans y penser davantage. À un moment donné, toutefois, je me retrouvai au fond du groupe. Sur une longue portion plate, je regardai derrière moi et remarquai Miel entre les voitures. Il arriva à cent mètres et, face à ce genre de manœuvres, je me laissai, sans m'en rendre compte, décrocher… Daems se retrouva dans ma roue et nous rejoignîmes ensemble le groupe."

- "À cet instant, Jan Wouters apparut à côté de moi, menaçant : "Ça ne se fait pas. Vous serez punis. Vous serez exclus, déclassés…""

Nous continuâmes de rouler. Ce n'était pas le moment de bavarder…

- "Jan Wouters continua toutefois : "Vous serez tous les deux évincés de la course. Ça ne se fait pas. Ce n'est pas permis…""

- "Je répondis : "Monsieur Wouters, j'avais des crampes" – et je passai la main sur ma cuisse. Daems, effrayé par toutes ces menaces, se laissa décrocher et, de notre propre force, nous reprîmes tous deux notre place dans le peloton. On n'en parla plus…"

- "Et la course se poursuivit, raconta Hoevenaers, calmement et posément… Jusqu'à l'avant-dernière boucle, quand nous étions trois en tête…"

- "De nouveau, Jan Wouters vint se placer à côté de moi et m'ordonna aussitôt de m'arrêter. Je devais sortir de la course, que cela ne me regardait plus. J'allais être suspendu."

- "Je ne répondis pas. Je regardai droit devant moi, faisant semblant de ne rien entendre…"

Puis il s'énerva et, imaginez-vous, IL FRAPPA AVEC SON DRAPEAU SUR MON BRAS. Il me faillit faire tomber et cria : "Écoute, tu seras déclassé. Tu sauras ce que ça te coûtera...""

- "Là encore, au début je ne donnai pas suite à tout cela, puis je répliquai : "Monsieur Wouters, il n'existe aucun règlement qui parle de cela, aucun interdit qui l'impose...""

- "Après, plus rien... Et que peut-on objecter à cela : les constructeurs peuvent suivre et aider ! Et puis encore : quand je roulais en tête avec Van Tongerloo et que John apprit que Planckaert venait, il ne voulut plus mener. Et quand Planckaert nous eut lâchés, lui non plus ne fit plus d'efforts... N'est-ce pas là un esprit d'équipe, une entente ?"

Et maintenant, étais-je puni ? Avais-je perdu ma deuxième place et le prix de 10 000 F qui y était lié ! N'est-ce pas grave ?

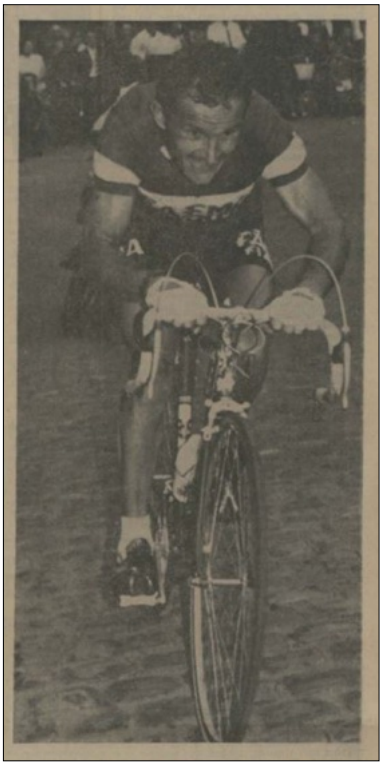
Mon opinion personnelle sur cet incident est la suivante :

À mon avis, on aurait dû disqualifier Hoevenaers immédiatement, si l'on estimait qu'il avait enfreint le règlement de la fédération. On n'aurait en tout cas pas dû le laisser poursuivre la course. Car, de fait, Hoevenaers a largement déterminé le déroulement et l'issue de l'épreuve : c'est lui qui a provoqué l'échappée décisive et a ainsi contribué à décider du maillot et du titre...

Encore cette remarque : ce qui était une infraction dans le championnat national ne l'était pas dans une classique, et pas davantage dans un championnat du monde, où l'on demandait même aux coureurs (et l'on demande encore) de s'entraider et de se soutenir mutuellement...

Résultats officiels

1. Jozef PLANCKAERT en 6h20'00''
2. Guillaume Van Tongerloo à 1'28''
3. Emile Daems à 1'45''
4. Frans De Mulder
5. Benoni Beheyt
6. Henri De Wolf
7. Louis Proost
8. Edgard Sorgeloos
9. Petrus Oellibrandt
10. Jean-Baptiste Claes
11. Frans Schoubben
12. Armand Desmet
13. Gilbert Desmet
14. Raymond Impanis
15. Norbert Kerckhove
16. Pino Cerami
17. Ludo Janssens
18. Norbert Coreelman
19. Vic Van Schil



BK 08 Jef en plein effort sur le chemin du titre. (Photo Gazet van Antwerpen)

20. Robert Seneca
21. René Vanderveken
22. Theo Nijs
23. Jos Wouters
24. Daniel Doom
25. Camiel Lamote
26. Willy Vannitsen
27. Kamiel Buysse
28. Victor Desmeth
29. Marcel Seynaeve
30. Roger Baens
31. Eddy Pauwels
32. Joseph Depraeter
33. Robert De Middeleir
34. Gilbert De Smet
35. Clément Roman à 2'00"
36. Marcel Janssens à 2'20"
37. Joseph Vloebergs à 2'45"
38. Willy Vanden Berghen
39. Arthur Decabooter à 3'00"
40. Willy Verbinnen à 3'35"
41. Antoon Dekkers à 5'00"



BK 07 Hoevenaers a provoqué l'échappée décisive. (Photo Gazet van Antwerpen)



BK 09 (Photo Gazet van Antwerpen)

NOUS AVONS HONTE : Eddy Merckx reste sur 524 victoires !

Une (nouvelle) mise à jour !

Jan De Smet & Patrick Feyaerts

Comme déjà écrit, vérifier les critériums et diverses épreuves similaires nuit à la qualité de nos cheveux.

Avec un peu de honte, nous devons corriger notre précédente mise à jour dans WAAIERS 5-2, une erreur s'est glissée dans nos tableaux Excel.

En examinant les victoires de la FAEMA entre 1968 et 1970 (en préparation des articles correspondants), nous n'avons trouvé que 43 victoires pour Merckx en 1969 et non 44. Nous avions déjà compté Yvetot mais l'avions indiqué au mauvais endroit dans le tableau (pour le compte d'un omnium sur route). Dans notre précédente mise à jour, nous avons ainsi en fait compté Yvetot deux fois. Merckx est donc restée en 1969 à 43 victoires et égalera le record de 43 de Rik Van Looy en 1965. Il faudra encore un an pour l'améliorer.

Avec cette correction, Eddy Merckx compte un total de **445 victoires** dans la catégorie professionnelle, ce qui, combiné aux 79 victoires dans les catégories jeunesse, porte son total à **524.** Ou devrions-nous dire, pour l'instant, jusqu'à ce que quelque chose survienne lors d'une réunion en Italie ou quelque part un contre-la-montre dans un critérium belge, et que nous pourrions finalement atteindre ce 525 ?

Dans WAAIERS 2-2, nous avons publié une comparaison entre Eddy Merckx et Freddy Maertens en termes de victoires en une saison.

En attendant, en comparant le nombre de victoires dans une carrière complète d'Eddy Merckx et Rik Van Looy, nous avons établi un standard interne pour une victoire sur route.

Cette norme se trouve dans les WAAIERS 3-2 et est très étendue. À l'avenir, nous l'appellerons donc la norme WAAIERS.

Nous avons donc revisité le premier article, Merckx-Maertens, cette fois avec la norme WAAIERS à côté de nous.

Le résultat, c'est que nous avons dû ajuster plusieurs chiffres. En particulier, le nombre de victoires de Merckx en 1973 a été réduit à 50 au lieu de 51 et le nombre de victoires de Freddy Maertens en 1976 a également été réduit d'une unité à 53.

Chez Eddy, nous avons dû annuler le classement final du Cronostaffetta le 19/8.

Avec Freddy, nous avons dû supprimer la classification finale du critérium de Vielsalm le 20/8.

En conséquence, Merckx le remporte finalement avec 54 victoires en 1971 contre 53 victoires pour Maertens en 1976 et 1977.

L'article mis à jour se trouve sous la rubrique “Geactualiseerde artikels” sur notre site web (https://waaierstijdschrift.be/geactualiseerde-artikels/).

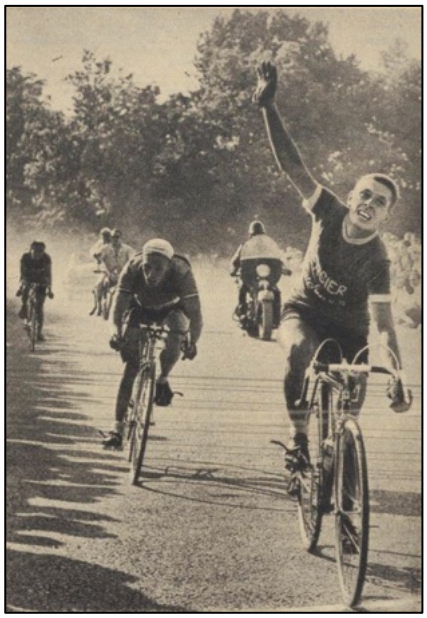
Pendant que nous corrigions, nous nous sommes aussi demandé à quoi ressemblerait le top dix du plus grand nombre de succès en une seule saison. Nous avons donc vérifié et il s'est avéré que c'était un top dix complètement belge. Le premier non-belge est Francesco Moser, avec 37 victoires à égalité 11e. Le deuxième non-belge est Bernard Hinault avec 35 victoires en 1979, suivi de Giuseppe Saronni avec 33 victoires en 1982. Hinault est également à la 18e place. Ils sont les seuls non-Belges dans le top vingt.

Eddy Merckx apparaît huit fois et Rik Van Looy et Freddy Maertens quatre fois chacun. Roger De Vlaeminck s'occupe de la 17e place belge.

	Année	Nom	Nombre de victoires
1	1971	Eddy Merckx (BEL)	54
2	1976	Freddy Maertens (BEL)	53
	1977	Freddy Maertens (BEL)	53
4	1970	Eddy Merckx (BEL)	52
5	1972	Eddy Merckx (BEL)	50
	1973	Eddy Merckx (BEL)	50
7	1969	Eddy Merckx (BEL)	44
	1975	Roger De Vlaeminck (BEL)	44
9	1965	Rik Van Looy (BEL)	43
10	1959	Rik Van Looy (BEL)	38
11	1975	Eddy Merckx (BEL)	37
	1978	Francesco Moser (ITA)	37
13	1974	Eddy Merckx (BEL)	36
14	1979	Bernard Hinault (FRA)	35
15	1957	Rik Van Looy (BEL)	34
16	1968	Eddy Merckx (BEL)	33
	1974	Freddy Maertens (BEL)	33
	1982	Giuseppe Saronni (ITA)	33
19	1981	Bernard Hinault (FRA)	32
20	1961	Rik Van Looy (BEL)	31

	1975	Freddy Maertens (BEL)	31

Dans WAAIERS 5-2, dans la section “Un championnat belge sans polémique … Ça n’existe pas, quand même ?”, une photo a été omis à la page 274. Plus précisément, la photo ci-dessous :



Notre lecteur Didier Vanoverbeek a rapporté ce qui suit :

C'est dommage que dans l'article sur la philatélie, il y ait une erreur concernant le Championnat du Monde au Venezuela, qui n'a pas eu lieu en 1978 mais en 1977. Peut-être un erratum dans la prochaine édition.

Réponse de Bart Vancoillie :

Commentaire justifié. L'auteur a été induit en erreur par la date d'émission des timbres, qui était en effet le 16/01/1978.

Didier Vanoverbeek, lecteur assidu de WAAIERS, nous a envoyé l'e-mail suivant.

Factcheck éditorial Bahamontes 51 par Jonas Heyerick

Hier, j'ai acheté les nouveaux Bahamontes et dans son éditorial (pp. 2 et 3), Jonas Heyerick bat le record du monde de fausses informations ; Dans les quatre premières phrases, trois erreurs sont immédiatement avancées :

1) les premiers Championnats du monde de cyclisme n'ont pas eu lieu en 1921 à Copenhague mais en 1893 à Chicago. Cependant, les premiers Championnats du Monde sur route y ont été disputés ;

2) ce Championnat du Monde (un contre-la-montre) ne s'est pas tenu “dans les rues de Copenhague” mais le circuit a été tracé depuis la ville de départ de Glostrup, à environ 10 km à l'ouest du centre-ville de Copenhague, dans la campagne à l'ouest et au sud-ouest de la capitale danoise ;

3) le premier maillot arc-en-ciel n'a pas été attribué en 1922 à Piet Moeskops mais au Britannique Thomas Johnson, champion du monde de sprint amateur. Thomas Johnson a remporté le tournoi amateur de sprint en 1922 sur le circuit de New Brighton (Liverpool) (et fut le tout premier cycliste à porter un arc-en-ciel sur les épaules) avant que le programme sur piste ne doive être reporté en raison de pluies persistantes. Ce programme sur piste fut achevé quelques semaines plus tard, le 17 septembre 1922, à Paris, sur le circuit du Parc des Princes, où Moeskops remporta le sprint chez les pros et Léon Vanderstuyft remporta le titre chez les stayers professionnels.

Le programme sur route comprenait un contre-la-montre de 100 miles disputé dans la région de Shrewsbury et remporté par Dave Marsh, faisant de lui le premier coureur sur route à porter un arc-en-ciel.

Moeskops est donc (après les Britanniques Johnson et Marsh) le troisième coureur à recevoir un maillot arc-en-ciel.

Un peu plus loin, encore deux bourdes :

4) les premiers Championnats du monde sur route hors d'Europe n'ont pas eu lieu à Montréal en 1974 car les Championnats du monde sur route pour les amateurs (épreuve en ligne et contre-la-montre par équipe) avaient déjà été organisés à Montevideo (Uruguay) en 1968. Étrangement, cette erreur est déjà corrigée dans une vérification des faits à la page 6 ;

5) Les Championnats du monde au Rwanda sont les premiers Championnats du monde sur route en Afrique où les pros s'affrontent pour le titre mondial, mais en 1986 (à Casablanca) et en 2008 (au Cap), des Championnats du monde juniors avaient déjà eu lieu. Chez les filles juniors, Jolien D'Hoore est devenue championne du monde.

Remarque importante : Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite et/ou publiée de quelque manière que ce soit sans l'autorisation écrite préalable des auteurs. ©2025

Remarque importante : Si une ou plusieurs photos sont protégées par le droit d'auteur et que le placement n'est pas apprécié, vous êtes prié de le faire savoir via redactie@waaierstijdschrift.be afin que la photo en question puisse être retirée de ce magazine. Dans de nombreux cas, il n'est pas possible de déterminer à qui appartiennent les droits d'auteur et si cette personne ou institution accepte d'être publiée dans ce magazine. Les créateurs de ce magazine insistent sur le fait que ce magazine gratuit n'est pas destiné à des fins commerciales et qu'une source peut être incluse si vous le souhaitez.