

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



**Numéro 8
Août 2020
Gratuit**



HISTOIRE : Les Cooper de mon père

AVIATION : L'A380 mieux que le Beluga

AUTO : 125 ans de sport auto pour Peugeot (1/3)

T.P. : Indestructible Kaelble 8W

AVIATION : SolarStratos revit

F1 : Hamilton sur 3 roues

MOTO : Quartararo double la mise



EDITO

Ce N°8 d'Auto Full News est dédié à la mémoire de mon père qui aurait eu 80 ans en ce mois d'août. Emporté brutalement par une sournoise maladie il y a 8 ans, je partage avec émotion quelques archives de son parcours en Mini Cooper. Nous fêtons cette année les 125 ans de Peugeot en sport automobile et nous ouvrons à cette occasion le premier chapitre de cette aventure. Nous vous invitons à découvrir une marque méconnue en France d'engins de chantier Kaelble à travers un rouleau compresseur indestructible.

(Merci à Pierre Aubanelle pour sa précieuse collaboration)
(Photo couverture archive personnelle)

MOTO : Quartararo double la mise !

Fabio **Quartararo** a remporté sa deuxième victoire consécutive sur le circuit de **Jerez** en l'espace d'une semaine. A l'extinction des feux, **Quartararo** (auteur de la pole) a pu conserver sa position malgré le bon départ de **Maverick Viñales** et de **Valentino Rossi**. Mais le pilote français s'est rapidement mis hors de portée de ses poursuivants après quelques virages, laissant **Rossi** et **Viñales** en découdre à distance. **Quartararo** a imprimé un rythme élevé malgré la chaleur et la fragilité des moteurs Yamaha. Après avoir creusé un écart plus que conséquent, il levait le pied à l'approche de l'arrivée et finissait malgré tout avec **4,49** secondes d'avance sur **Maverick Viñales** et **Valentino Rossi**. Il s'agit du premier triplé de la marque depuis la course de **Phillip Island** en 2014. Cette deuxième victoire du jeune Français lui permet d'accroître son avance au championnat Moto G.P.



à dix points. Il conforte par la même la position de son **Team Petronas Yamaha S.R.T.** en tête du championnat constructeurs. Malheureusement, cette course était à oublier pour son coéquipier italien **Franco Morbidelli**. Ce dernier a dû abandonner sur problèmes mécaniques après s'être battu un moment pour une place sur le podium. Une semaine après sa violente chute **Marc Márquez** a tenté de s'aligner au départ de cette manche, mais après les premiers essais le pilote espagnol devait vite déclarer forfait. La prochaine course aura lieu à la fin de cette semaine sur le magnifique **Automotodrom de Brno** en **République Tchèque** (7-9 août).

Article : Jean-François DUBY

Photos : SRT Petronas

T.P. : Indestructible Kaelble 8W

Kaelble produisait déjà des rouleaux compresseurs à moteur Diesel depuis 1924. Lorsque l'usine de la Wilhelmstrasse a introduit le premier rouleau compresseur à moteur Diesel cela équivalait à une révolution dans l'industrie des engins de chantier ; jusqu'ici, il n'y avait que des rouleaux à vapeur. Les clients allemands et étrangers ont été impressionnés par l'excellente qualité des rouleaux Kaelble et plusieurs milliers de rouleaux furent vendus dans les différentes versions de 1,8 à 12 tonnes. Il n'y avait guère de chantier de construction de routes, du moins en Allemagne, sur lequel au moins un rouleau Kaelble n'était pas utilisé.



Le modèle 8W fut présenté en 1941 et fut construit sous diverses versions jusqu'à 1960. Ce rouleau d'un poids de 10 tonnes était entraîné par un moteur Diesel à 2 cylindres 4 temps (type F125z) de 4875 cc3 développant 36 ch à 1200 tr / min. La version présentée dans ces lignes est un modèle de 1954 qui trône fièrement devant les établissements Groppi à Margencel (fondés en 1971 et spécialistes du terrassement).

Ce modèle semble avoir été vendu à l'entreprise Robert Aebi qui est depuis de nombreuses décennies un expert des engins pour les travaux publics. La proximité de la frontière suisse a certainement conduit ce 8W à franchir à un moment ou à un autre la frontière comme engin de seconde main. La fiabilité étant reconnue, il aurait pu rester en fonction encore de nombreuses années.



KAELBLE GmbH.

L'entreprise allemande **Kaelble** a été fondée en **1884** à **Cannstatt** par **Caroline** et **Gottfried Kaelble**. A l'origine, c'était un atelier de réparation de tanneries et de moteurs à vapeur. En **1895** la société transfère son activité à **Backnang** et se lancera par la suite dans la production d'engins. Les premiers rouleaux routiers font leurs apparitions en 1908. Dès lors **Kaelble** va devenir un fabricant incontournable d'engins de chantier, de moteurs et de véhicules utilitaires (*tracteurs, camions à benne basculante,...*). Pendant la Première Guerre mondiale, **Kaelble** a produit des tracteurs lourds pour le compte de l'artillerie. C'est seulement après la Seconde Guerre mondiale que la construction de tracteurs, bulldozers, camions et bennes pu reprendre son cours normal. La qualité des productions de Kaelble était unanimement reconnue, mais comme toute marque elle connut des hauts et des bas. Elle est depuis 2010 la propriété du fabricant d'engins **Atlas Maschinen GmbH**.



ROBER AEBI & Cie A.G.

En **1981**, année du percement du **tunnel du Gothard**, **Rudolf Röttschi** fondait avec son frère **Johann** la maison **Röttschi Frères** à **Zurich** pour fournir des explosifs. En 1904 **Robert Aebi** (*neveu et collaborateur des frères Röttschi*) allait reprendre l'entreprise sous le nom **Robert Aebi & Cie**. L'entreprise va dès lors se développer rapidement en diversifiant ses activités (*fournitures TP, fabrication d'explosifs, rachat de fabriques d'engins, dépôt vente,....*) et nouer des partenariats avec des marques prestigieuses - notamment **Volvo** - à travers une bonne partie de l'Europe. Aujourd'hui **Robert Aebi** est un prestataire incontournable de la location de matériels pour les T.P.



Article : Jean-François DUBY
Photos : Alexandre NAVILLE

SPORT : 125 ans de sport automobile pour Peugeot (1/3)

Peugeot célèbre cette année les **125 ans** de son investissement en sport automobile, l'un des chapitres les plus denses de l'histoire du constructeur sochalien. C'est en effet le juin **1895** lors la course **Paris-Bordeaux-Paris**, considérée comme la première course automobile de l'histoire, qu'une Peugeot allait récolter ses premiers lauriers. Le pilote **Paul Koechlin** au volant d'une **Type 7** (moteur de 1.3 litres de 3,7 ch.) finissait 3^{ème} de la course avant d'être finalement déclaré vainqueur suite au déclassement des deux premiers pour non-conformité.



Paul Koechlin et la Type 7

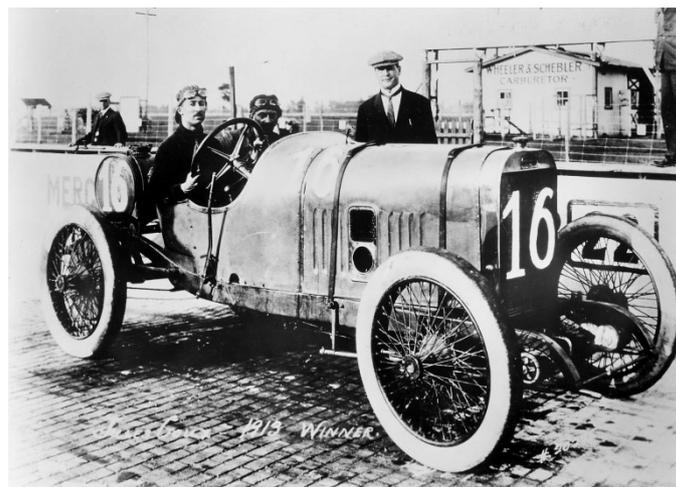
Il avait parcouru les **1178 km** de l'épreuve en **59 heures** et 48 minutes.



Georges Boillot sur L76 à Dieppe en 1912

En 1912 et 1913 **Georges Boillot** inscrivait son nom au Palmarès du Grand Prix de l'Automobile Club de

France disputé à Dieppe avant de rééditer cet exploit lors de l'édition **1913** qui se tenait cette fois-ci à Amiens. Il pilotait la **L76**, la première voiture au monde dotée d'un double arbre à cames en tête et de quatre soupapes par cylindre, conçus par **Ernest Henry**, un talentueux ingénieur Suisse. Mais Peugeot allait définitivement marquer les esprits en s'imposant à 3 reprises à l'**Indy 500**. Toujours grâce à la L76, le français **Jules Goux** remportait la prestigieuse course américaine en 1913, devenant ainsi le premier pilote étranger à s'imposer avec une vitesse moyenne de **75,933 mph** après 200 tours.



Jules Goux Indy 500 en 1913

Peugeot allait renouveler l'exploit en 1916 avec l'Anglais **Dario Resta** sur une L45 et en 1919 avec l'Américain **Howdy Wilcox**.

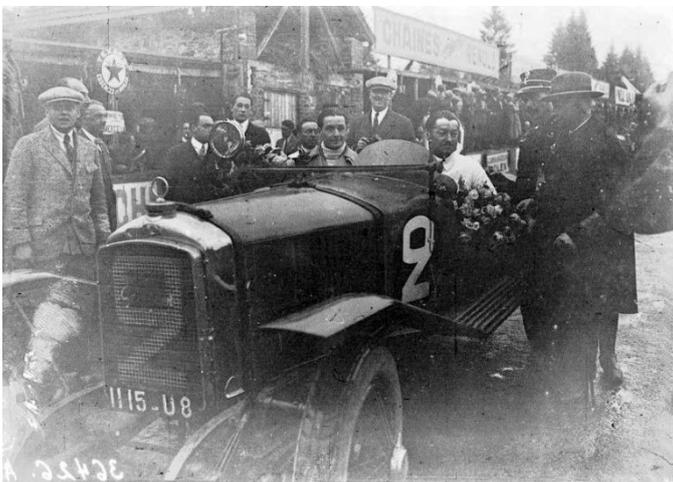


Howdy Wilcox Indy 500 1919



Dario Resta et sa L45 en 1916

En **1923** apparaît la **174S** lors du Grand Prix de France de l'A.C.F. tourisme ; la voiture va s'imposer aux mains d'**André Boillot**, le frère de Georges. A cette occasion, les deux autres voitures engagées complètent le podium avec la 2^{ème} et la 3^{ème} places. Le succès est total. L'année suivante, c'est cette fois-ci **Christian Dauvergne** qui profite des performances de la 174S pour inscrire son nom au palmarès du grand Prix de l'A.C.F.



La 174S enlève les 24 h. de Spa en 1927

Ces succès vont pousser Peugeot en 1926 à aller se confronter pour la première fois aux **24 heures du Mans** en alignant deux Torpédo 174S équipés du 4 cylindres de 3,8 litres. L'équipage allait prendre rapidement la tête avant de rencontrer un problème de pare-brise. L'équipe décidait lors d'un

ravitaillement de supprimer cet élément devenu dangereux et gênant. Le retrait du pare-brise étant contraire au règlement, les commissaires ne tardèrent pas à **disqualifier** la voiture et son équipage. L'autre voiture, aux mains de Louis Wagner et Christian Dauvergne, s'était retirée quelques tours plus tôt sur un souci de démarreur.



André Boillot et Louis Rigal en 1926

Les pilotes des **174S** eurent l'occasion de se rattraper quelques mois après, lors des **24 heures de Spa**, où André Boillot et Louis Rigal s'imposaient brillamment sur le dangereux circuit des Ardennes. Jusqu'en 1937, Peugeot se fit plus discret en sport automobile avant qu'un concessionnaire Peugeot nommé Emile **Darl'Mat** décide avec le pilote **Charles de Cortanze** de s'engager aux 24 h. du Mans avec une **302 Darl'Mat Spécial Sport** forte de 70 ch. à 4500 Tr./min. La voiture avait fait ses preuves lors d'essais intensifs d'endurance fin 1936 sur le **circuit de Montlhéry**.



Jean Pujol et Marcel Contet sur 302 en 1937

En plus d'être fiable, la **302 Darl'Mat Spécial Sport** s'était également montrée particulièrement véloce. Trois voitures se présentaient donc au départ de la prestigieuse course mancelle de 1937.



La 302 Darl'Mat de 1937

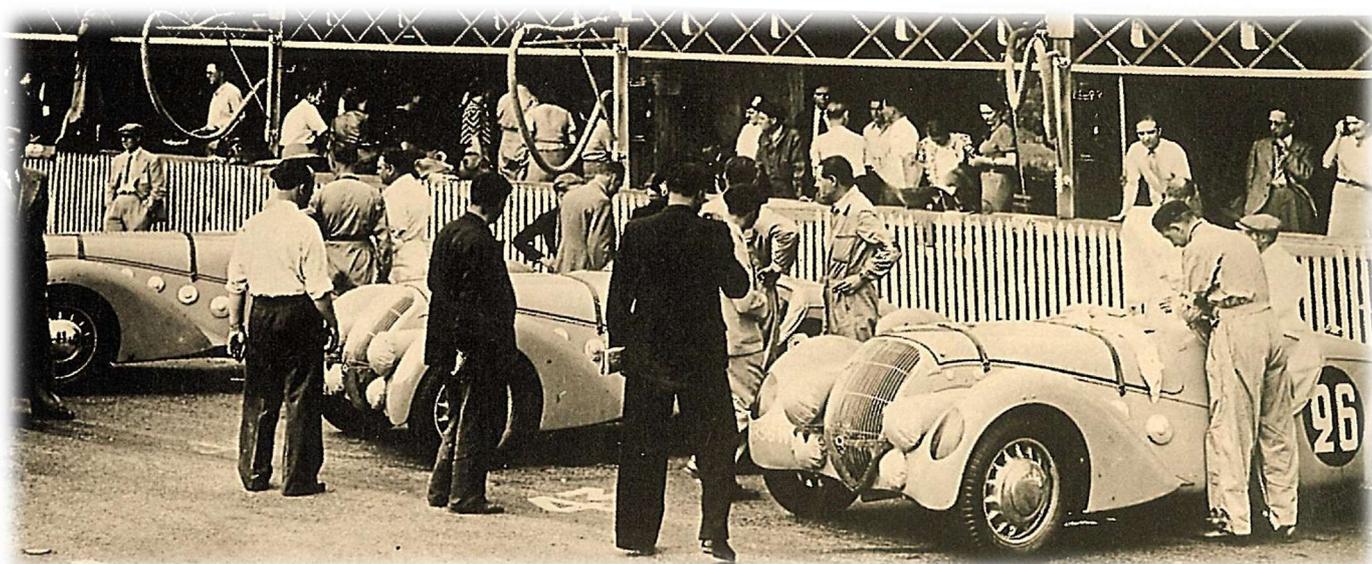
Après 24 heures de course, les 302 Darl'Mat franchissaient toutes la ligne d'arrivée à la 7^{ème} place pour l'équipage **Jean Pujol/Marcel Contet**, la 8^{ème} pour l'équipage **Charles de Cortanze/Maurice Serre** et la 10^{ème} pour l'équipage **Daniel Porthault/Louis Rigal**. Ces résultats plus qu'encourageants allaient pousser la petite équipe à s'aligner sur l'édition 1938 mais cette fois au volant d'une **402** construite sur un châssis de 302 Légère.



L'armada des 402 Darl'Mat au Mans

Une seule des trois voitures engagées allait franchir la ligne, celle de **Charles de Cortanze et de Marcel Contet**. Avec une très belle 5^{ème} place au général, la **402 Darl'Mat** repartait surtout du Mans avec la victoire en catégorie **2 litres**. Sur sa lancée, l'équipe Darl'Mat transforme la 402 en l'habillant d'une carrosserie profilée pour franchir la barrière des **200 km/h** sur le circuit de **Montlhéry** ; malheureusement le défi échoua pour un petit kilomètre par heure. La guerre viendra définitivement stopper cet élan et clore le chapitre sportif de Peugeot jusqu'au début des années 60.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Peugeot

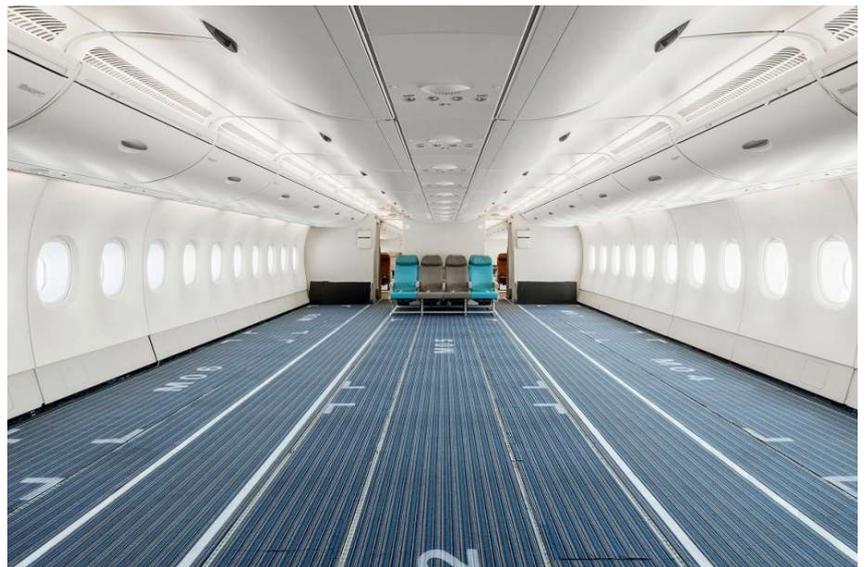


A lors que le convoi transportant le fuselage du dernier **A380** vient de traverser pour la dernière fois les petites communes de la Haute Garonne en direction de Blagnac, la compagnie aérienne Air France effectuait le vol d'adieu de ce géant du ciel, un vol de deux heures et 20 minutes au-dessus de la France qui partait et



revenait de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Seuls les employés de la compagnie ont pu profiter de cette tournée d'adieu à bord d'un exemplaire immatriculé **F-HPJH** livré il y a à peine 8 ans. L'ascension de l'**A380** fut aussi rapide que sa chute. Tout semblait bien parti pour celui qui devait détrôner le **747**. Les plus grandes compagnies aériennes telles que Singapore Airlines, Emirates et Etihad ont

su tirer profit de sa taille pour proposer des aménagements luxueux jamais vu jusqu'ici. Singapore Airlines a même introduit des suites privées pour ses passagers de première classe, y compris des sièges convertissables en lits doubles. **Emirates** a de son côté intégré une douche dans la salle de bains tandis qu'**Etihad** a créé "**The Residence**", une suite de trois pièces à l'avant comprenant un salon, une chambre et une salle de bains privées, avec les services d'un majordome. Mais voilà, malgré ces caractéristiques impressionnantes et sa popularité auprès des passagers, le coût d'exploitation et la rentabilité n'étaient pas à la portée de toutes les compagnies même les plus connues. Les ventes avaient commencé à chuter dès 2013. Pour les mêmes raisons que le **Boeing 747**, qui aura eu une carrière exceptionnellement longue, les compagnies se tournent peu à peu vers des appareils plus petits et plus économes en carburant comme les **Boeing 787 Dreamliner** ou **Airbus A350**. La crise sanitaire qui nous touche assène définitivement le coup de grâce pour ce genre d'avion.



Mais le géant du ciel vient peut-être de trouver une seconde vie avec la première version **Cargo** imaginée par la compagnie portugaise **Hi Fly**. En effet, cette société, connue pour ses vols charters, a racheté un **A380** exploité auparavant par **Singapore Airlines**. Alors que les vols de passagers sont au plus bas en raison des nombreuses restrictions, le transport de **fret** est quant à lui en pleine essor, notamment pour l'acheminement de fournitures médicales. **Hi Fly** a rapidement répondu à l'évolution des besoins en créant une



version cargo-passager ; un pari osé mais gagnant. Les fauteuils des salons de classe économique ont été retirés sur les deux ponts tandis que la première classe et la classe affaires sont conservées. Tout l'arrière du pont supérieur et les deux tiers du pont principal ainsi que les spacieux porte-bagages peuvent être à présent exploités pour le transport de fret. Le volume de chargement total s'élève ainsi à **164,56 mètres cubes** (+ 16,25 mètres cubes m dans les porte-bagages). Les soutes n'ont pas été modifiées et peuvent accueillir jusqu'à **133,3 mètres cubes** sur trois sections (77,0 m³ à l'avant, 14,3m³ au milieu et 42,0m³ à l'arrière). Hi Fly a récemment utilisé son **A380 cargo** pour livrer du matériel médical à Saint-Domingue, à Montréal ou encore à Tianjin et Wuhan en Chine dans le cadre de la lutte contre la **Covid-19**. Le plus étonnant dans cette conversion pour le moins inattendue c'est que l'A380 dépasse les capacités d'emport de charge du Beluga XL. Si de nombreux A380 risquent de rester sur le tarmac avec la crise qui touche le secteur aéronautique, cette transformation en Cargo pourrait assurer l'avenir de certains exemplaires.



Article : Ingrid BARREAU

Photos : Hi Fly

AVIATION : SolarStratos revit

Après deux ans de pause, l'avion solaire **SolarStratos** a pu enfin reprendre ses vols d'essais à **Payerne** dans le Canton de Vaud. En effet en **2018**, lors d'un test de résistance l'aile gauche s'était brisée ce qui avait eu pour conséquences l'arrêt temporaire du projet. Fin juillet,



SolarStratos a enfin repris les airs au-dessus de la région de Payerne pour un vol d'une **vingtaine de minutes**. L'appareil a pu atteindre sans difficulté une altitude de **800 mètres** avant de rejoindre en douceur la piste pour le plus grand bonheur de **Raphaël Domjan** (initiateur de ce projet). Les modifications apportées ces derniers mois auront finalement été bénéfiques. **SolarStratos**



est à présent bien plus stable et fiable que lors de ses premiers vols d'essais. Il reste cependant encore du chemin avant d'atteindre l'objectif fixé par ses concepteurs à savoir voler jusqu'à la **stratosphère** grâce à l'unique énergie solaire. La prochaine campagne d'essais comprendra des vols visant à prendre de plus en plus d'altitude.



Article : Alexandre NAVILLE

Photos : SolarStratos.com

FORMULE 1 : Même sur 3 roues Mercedes gagne...

La chance de Lewis Hamilton est inversement proportionnelle à la malchance notoire de Kimi Räikkönen. Le pilote britannique ne peut nier que depuis le début de sa carrière et malgré son indéniable talent les événements ont souvent tourné en sa faveur. En effet une fois de plus le destin aura épargné Lewis lors du Grand-Prix d'Angleterre à Silverstone. Alors qu'il avait certes course gagnée, il voyait son seul adversaire au championnat Valtteri Bottas crever juste après avoir dépassé l'entrée des stands. Condamné à faire un tour de circuit sur 3 roues, le malheureux finlandais sombrait au classement et perdait de précieux points dans la course au titre. La même mésaventure allait toucher Hamilton mais lors de son dernier tour. Mais grâce à sa confortable avance et à l'arrêt de Verstappen, le champion du Monde parvenait à préserver sa place et pouvait franchir la ligne d'arrivée sur 3 roues. Cette victoire démontre s'il en était encore besoin l'insolente domination des Mercedes. Seul Verstappen aura pu se maintenir à 10 secondes des deux Mercedes durant ce Grand-Prix. Leclerc et sa Ferrari héritaient ainsi d'une 3^{ème} place inespérée avec la mésaventure de Bottas. La course n'en fut pas moins intéressante avec les «viennent-ensuite», la bataille du milieu de grille entre les Renault Ricciardo et Ocon, la Racing Point de Stroll et l'AlphaTauri de Gasly fut intense. A noter le retour de Nico Hülkenberg qui remplaçait au pied levé Sergio Perez détecté positif au Covid. Malheureusement le pilote allemand qualifié à la 13^{ème} place ne pouvait prendre le départ suite à une défaillance de sa Racing Point juste avant la mise en grille. Les protagonistes se retrouveront samedi prochain sur ce même circuit pour le deuxième opus qui devrait, sans surprise, voir une fois de plus les Mercedes seules au Monde.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Mercedes AMG F1

Le point et les dates



GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formule 1 Rolex Grosser Preis von Osterreich	Le Red Bull Ring - Autriche	V.Bottas
Formule 1 Pirelli Grosser Preis der Steiermark	Le Red Bull Ring - Autriche	L.Hamilton
Formule 1 Aramco Magyar Nagydij	The Hungaroring - Hongrie	L.Hamilton
Formule 1 Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	L.Hamilton
A VENIR		DATES
Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix	Silverstone - Angleterre	07/08 - 09/08
Aramco Gran Premio de Espana	Circuit de Catalunya - Espagne	14/08 - 16/08
Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex	Spa-Francorchamps - Belgique	28/08 - 30/08
Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia	Monza - Italie	04/09 - 06/09
Gran Premio Toscana Ferrari 1000	Mugello - Italie	11/09 - 13/09
Grand Prix de Russie	Sochi Autodrom - Russie	24/09 - 27/09
Formula 1 Aramco Grosser Preis Der Eifel	Nürburgring - Allemagne	09/10 - 11/10
Formula 1 Heineken Grande Prémio De Portugal	Autódromo Int. do Algarve - Portugal	23/10 - 25/10

HISTOIRE : Les Mini de mon Père

Francis Duby fait ses premières armes en automobile au volant d'une **Simca P60 Montlhéry** qu'il finira par enrrouler à pleine vitesse autour d'un poteau télégraphique. Il s'en sortira heureusement indemne.

En **1964** il se porte acquéreur une **Mini Morris MK 1 1071** qu'il ira chercher à Paris. Avec cette voiture il participe à quelques courses de côtes (La Faucille) des slaloms (Megève) et surtout au **Rallye du Mont Blanc 1965** (*résultats inconnus, mais si nos lecteurs ont des informations je suis preneur*).

Seul résultat connu à ce jour avec cette auto : une très belle **2^{ème} place au Slalom international de Megève**.

SLALOM AUTOMOBILE INTERNATIONAL

MEGEVE LE 5 JUILLET 1964

Organisé par l'OFFICE DU TOURISME DE MEGEVE
et avec le Concours Technique de
l'ASSOCIATION SPORTIVE DE L'AUTOMOBILE CLUB
DU MONT-BLANC à ANNECY

CLASSEMENT GENERAL

1er N° 31	VIOLETT	METZ	NSU Prinz 40	0 Pts.
	F. 150.-			
	Coupe de la Municipalité de MEGEVE			
2ème N° 29	DUBY	AMBILLY	Cooper S.	37.45
	F. 100.-			
	Coupe du Comité des Fêtes de MEGEVE			
3ème N° 30	BEL	ANNEMASSE	Opel Kadet	43.17
	F. 50.-			
	Coupe A.S. A.C. MT BLANC			
4ème N° 37	MARTIN	ANNECY	Renault Floride	45.97
5ème N° 38	BOCHATON	SCIEZ	Simca 1000	61.05
6ème N° 23	BOUVET	FRAZ S/ARLY	Panhard 24 CT.	63.07
7ème N° 39	PANISSET	MEGEVE	Peugeot 404	68.68
8ème N° 27	Melle VIOLETT Colette	METZ	NSU Prinz 40	68.89
9ème N° 28	MUFFAT MERIDOL	MEGEVE	DKW F. 11	68.95
10ème N° 22	GUILBERT	MEGEVE	DS 19	90.99
11ème N° 33	KOHL	GENEVE	Alfa Guiletta TI	94.38
12ème N° 24	GALINA	FRAZ S/ARLY	Citroen 2 CV.	98.02
13ème N° 21	LENOIR	ST GERVAIS	Panhard 24 CT.	109.43
14ème N° 40	GARNIER	ANNECY	Panhard 24 CT.	112.92
15ème N° 35	BARRIERE	MEGEVE	Renault R. 8	116.41
16ème N° 39	TOREND	MEGEVE	Taunus 17 M	126.88
17ème N° 25	BINGAZ	COISE	M.G.	154.33
18ème N° 26	BOULON	MEGEVE	D.S.	185.84



Cette Cooper sera malheureusement détruite lors d'un essai par son ami '**Dédé Jon**' qui la mettra sur le toit.

Pour la saison **1966**, mon père décide de racheter une Morris Cooper mais cette fois-ci une **1275 (de couleur verte)** à un concessionnaire de Cluses. En parallèle il monte acheter avec son jeune frère, **Jean Christian Duby** (futur Champion de France de la Montagne) deux Cooper (légèrement *coursifiées*) accidentées à un mandataire judiciaire de Chalon/Marne.

Cet achat vaut à lui seul sa petite histoire : en effet, les deux frères partiront chercher ces deux Cooper en 2CV. La plus accidentée sera désossée sur place et ses pièces chargées dans la Citroën. Mais la vénérable 2CV aura aussi pour mission de tracter la deuxième Cooper de la nationale de Chalon/Marne à la Haute-Savoie en passant par le Jura. Il faut toutefois préciser que ladite Cooper avait le train avant ouvert et qu'en plus de freiner cette équipée, il faudra par plusieurs fois permuter et changer des pneus usés jusqu'à la corde. Cela, bien

sûr, ne manqua pas d'attirer l'attention des forces de l'ordre et mon père fut verbalisé du côté de Morez dans le Jura.

Revenons à notre 2^{ème} **Cooper 1275** : cette dernière à présent équipée des meilleures pièces des deux épaves et engagée au **Rallye du Mont-Blanc 1966**.

Mon père associé à son co-pilote **Claude Sancey** réaliseront un très bon rallye, jusqu'à leur plongeon dans un ravin lors d'une liaison du côté de **Rumilly**.

Avant cet accident, mon père faisait **tous les scratches de sa classe** en groupe 1 , se permettant même à plusieurs reprises de battre des concurrents des groupes et classes supérieurs, dont, entre autres, un certain **Bernard Darniche**...

VII^e RALLYE NATIONAL DU MONT-BLANC
9 & 10 JUILLET 1966
COURSE DE COÛTE PROMERY - FERRIERES

MEILLEUR TEMPS TOUTES CLASSES

N° 49	GEURIE - ROUGET Coupe AGMB	FORD LOTUS CORTINA	3.20.1
-------	-------------------------------	--------------------	--------

MEILLEURS TEMPS PAR CLASSES

SERIE I - GROUPE 1

Classe 1	N° 129	MOYET - MOYET	PANHARD 24 GT	3.54.2
Classe 2	N° 119	FRUTIGER - FRUTIGER	SIMCA 1000 GLS	4.20.4
Classe 3	N° 116	MAYER - BARE IER	RENAULT R 1190 (Aspirant)	4.20.2
Classe 4	N° 108	DUEY - SANCEY	COOPER S	3.46
Classe 5	N° 103	BERRA - BORCA	FIAT 115	3.49
Classe 6	N° 92	DESFORTE - GAVET	CITROEN DS 19	4.00

SERIE II - GROUPES 2 & 5

Classe 8	N° 84	SUBLET - "TONIO"	RENAULT 1093	4.33.1
Classe 9	N° 79	DARNICHE - DEMANGE	NSU PRINZ 1000	3.50.1
Classe 10	N° 68	VIANNAY - SAGE	RS GORDINI	3.29.1
Classe 12	N° 49	GEURIE - ROUGET	FORD LOTUS COOR.	3.20.1
Classe 14	N° 37	BAUD - GAILLES	FORD MUSTANG	3.31.3



PRO DIS MACHINES OUTILS & SOLUTIONS INDUSTRIELLES

Importateur distributeur de machine-outil neuve et d'occasion, standard et sur mesure et de solution clés en main pour l'industrie, PRO-DIS machines-outils vous propose depuis 10 ans une large gamme de machines qui comprend de l'assemblage, du formage, de l'usinage, de la coupe, presse et rivetage, test matière et passivation de l'inox, marquage.

Ces machines outils et solutions industrielles, de réputation mondiale, robustes et fiables mais aussi à la pointe du progrès des technologies actuelles, sont principalement fabriquées en Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Taiwan, Turquie et USA.

La **Cooper** sauta un parapet et finit sa course **3 mètres** plus bas, fort heureusement sans mal pour son équipage. La voiture ne fut sortie que le lendemain, mais dans la nuit des personnes malveillantes se chargèrent de dépouiller la Cooper de ses chronomètres et de ses divers accessoires. Ironie du sort, c'est son ami **'Dédé Jon'** qui mettra à disposition l'attelage de dépannage.



La voiture fut par la suite réparée et revendue par **Jean-Christian Duby**, alors jeune apprenti carrossier



RALLYE DU MONT-BLANC 1966

Mon père fit par la suite la connaissance de ma mère, elle-même engagée en rallye en Bourgogne. Ils décidèrent d'arrêter leurs modestes carrières respectives.



Rallye du Mont-Blanc 1966 - Epreuve de Vaudagne

Article : Jean-François DUBY
Photos : Archives Familiales