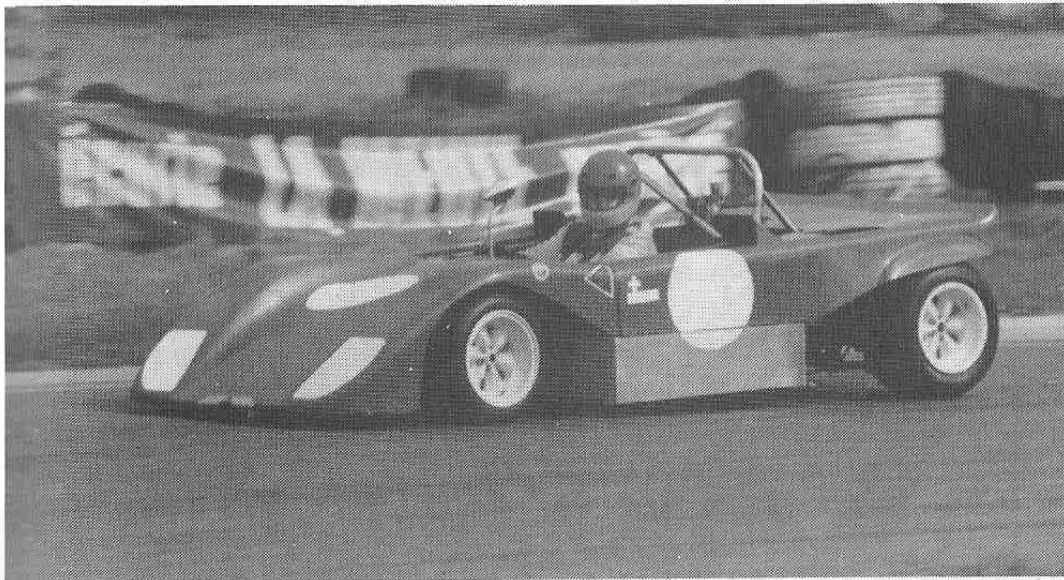


Trophée Suisse des Véhicules Historiques

Circuit de Lignières (10 et 11 juin 1995)



L'épreuve phare de La Meute en était, cette année à sa treizième édition et, était assez particulière, car après le gros déficit financier de l'an passé, il a fallu réduire considérablement les dépenses afin de voir les chiffres repasser dans le noir. L'équipe d'organisation s'étant aussi trouvée considérablement allégée, les choses se sont presque passées naturellement, mais il est évident qu'il y a eu des lacunes, par exemple dans la promotion, surtout auprès des pilotes. Un grand merci à William Hofer qui ne s'est pas séparé de

son sourire malgré tous les avatars survenus avant la date fatidique, à Christine pour l'aide efficace au secrétariat et à Pierre Monnay qui nous a amené de nouvelles idées dans la recherche de sponsors et qui s'est chargé d'organiser la couverture presse avec son ami Jean-Jacques Rosselet du journal Le Sport. Merci aussi à Franco Wipf qui nous maintient sa confiance.

Sur place, l'équipe habituelle était presque au complet, et oeuvrait avec entrain. Sur la piste, la journée du samedi, ensoleillée jus-

qu'à quatre heures s'est très bien déroulée avec les traditionnelles épreuves de club et les courses de motos plutôt bien fournies, même si la participation était en légère baisse par rapport à l'an passé. Onze pilotes s'alignaient dans la course de club La Meute, naturellement enlevée par notre rapide trésorier au volant de sa Reynard de formule 3, devant Louis Maulini (BMW) et Laurent Monney sur Van Diemen.

Dimanche, le temps retrouvait la norme, c'est à dire un ciel gris. Heureusement, il y avait des side-cars et des motos, car avec seulement 25 engagés et 18 partants, le Trophée Suisse, qui est la raison d'être de notre manifestation faisait piètre figure. Deux Meutards

seulement étaient au départ, Olivier Ducret avec sa Merlyn qui glissait beaucoup terminait deuxième de classe et Pierre Monnay, qui avait aussi des ennuis de tenue de route sur le mouillé avec sa BORA, finissait troisième. A noter pour la petite histoire que c'est une barquette GRIFFON de 1972 construite par Jean-Louis Burgnard et pilotée par Urs Hauenstein qui réalisait le meilleur temps de la journée.

En résumé, tout s'est très bien passé, mais ou donc étaient les concurrents licenciés? Il est évident qu'il faut se poser sérieusement la question quant au futur de cette épreuve. Tout au moins dans sa forme actuelle, qui n'est plus viable.

