

FOR EVER

Edité par le FRENCH JAGUAR DRIVERS' CLUB

Toutes correspondances, photos et petites annonces doivent parvenir à l'adresse suivante :

F.J.D.C., Château du Charmeau, 89400 CHARMOY - Tél. 16 (86) 73.23.23.

Association régie par la loi de 1901

imp. du Centre, MIGENNES

Dépôt légal : 1er trimestre 1978



MONTLHERY, JUIN 1977. Des Jaguar, encore des Jaguar, toujours des Jaguar...

Les articles de ce bulletin n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de l'éditeur.

IAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDITORIAL - EDI

Pendant les cinq ans où j'ai eu en mains les destinées de notre Club, combien de projets ont avorté, combien d'initiatives sont restées lettre morte, et pourtant voici aujourd'hui le premier numéro du Bulletin F.J.D.C.

Sa création émane d'un seul d'entre nous qui a fait preuve de beaucoup de volonté et de courage ; il est inutile de le présenter longuement, car quel est le Jaguariste qui n'a pas eu besoin des services de Roland URBAN. Notre « Châtelain » s'est donc lancé dans le bain et nous lui apporterons le plus grand soutien.

Après la scission de notre association avec le JAGUAR DRIVERS' CLUB anglais, en raison en particulier du mauvais acheminement du JDC Bulletin, il était nécessaire que le F.I.D.C. ait un « journal ». Il sera le trait d'union entre tous les membres.

Le Journal répond à un besoin, besoin impératif pour les membres éparpillés dans les différentes régions de France de pouvoir communiquer entre eux.

Et le Club, me direz-vous, que va-t-il devenir?

Près de 250 personnes se sont inscrites au F.J.D.C., un courrier abondant démontre quotidiennement l'intérêt qu'il suscite, c'est pourquoi il eût été dommage de le voir s'arrêter. Nous savons aujourd'hui que la plupart de nos sorties ont été couronnées de succès : Croix en Ternois à deux reprises, les Rallyes de Deauville et d'Evry, par exemple; mais surtout que les JAGUAR DAY à vocation non sportive (présentation de voitures ou concours de restauration) ont réuni un très grand nombre de membres et de voitures : Château de Cély en 1975, les Ibis en 1976 et Montlhéry en 1977.

Tous ne peuvent pas participer, nous le comprenons ; il reste donc maintenant à intéresser chacun en apportant ce quelque chose qui fera du F.J.D.C. un grand Club qui ne soit pas seulement animé par un noyau aussi dynamique soit-il, mais qui soit véritablement représentatif de la JAGUAR en France.

Et je reprendrai la maxime d'un célèbre contemporain : « Il ne suffit pas d'entreprendre pour réussir, il faut persévérer ».

J.-F. RENAULT.

Le 10 décembre 1977 a eu lieu l'assemblée générale du F.J.D.C. à l'Hôtel NIKKO, à Paris. Les membres ayant voté par une très forte majorité pour la poursuite des activités du Club, il a été procédé à l'élection d'un directoire. Le Conseil d'administration du F.J.D.C. est ainsi constitué :

Président d'Honneur :

Dr Philippe RENAULT

Directeurs

Roland URBAN Michel COGNET

Secrétaire Général

Jean-Pierre DELARUE Jean-François RENAULT

Trésorier

M. CARCEL ayant donné sa démission du Directoire, c'est M. Harold KAY (15 voix lors de l'A.G.) qui est coopté par le Conseil d'administration. Il occupera le poste de Public-Relation.

BON APPETIT, MESSIEURS...

TORIQUE - HISTORIQUE - HISTORIQ

Le French Jaguar Driver's Club

1968-1978: Dix années de visages, de voitures, de souvenir. Peut-on évoquer une tranche de vie en quelques pages? Difficile, il y aurait trop d'oublis. Alors, laissons les « je me souviens » aux stars du « show-biz » et les « c'était le bon temps » aux anciens combattants. Contentons-nous de survoler rapidement ces dix ans. Que ceux qui les ont vécus ferment les yeux et revivent ces moments ; quant aux autres, la prochaine décennie leur est dédiée.

IUILLET 1968:

Lors du G.P. d'Angleterre, Philippe RENAULT propose au Board du Jaguar Drivers' Club la création d'une branche française. De même, en fin d'année, au garage Wilson, concessionnaire général Jaguar à Paris. il contacte M. COGNET.

Partout le doute est de rigueur. Le doute pour ne pas dire l'opposition. Par contre, les contacts avec certains propriétaires de Jaguar de collection, MM. DROUIN, URBAN, POZZOLI, sont beaucoup plus fructueux.

DEBUT 1969:

Nomination par le XK Register de Ph. RENAULT comme responsable de la branche française.

MARS 1969:

Première confrontation, MM. DROUIN, LAVOST, MARTI, CHRISTIAN, CHAPUIS, URBAN, CAUVY, GONI. Les statuts sont déposés. Symboliquement, une SS II est engagée à Montlhéry dans une épreuve de régularité.

SEPTEMBRE 1969:

Assemblée générale constituante. De nouveaux noms : BROUTIN, BOUT, COME, NADOT, ISIDORI, RAVIER, GROLAND, COURREGES, A. DULUDE, CROZET, LECCARDELLO, CAZELS, D'HENNEZEL, CO-GNET, LETOURNEUR, HENRY, FOUET, BROUSSARD, JARRIER (eh! oui), CORRODI, SOVIN, PRE-VOST, soit 31 membres.

Le bureau se forme : Président : Ph. RENAULT, vices-présidents : DROUIN, POZZOLI, secrétaire général: A. DULUDE, membres: URBAN, LAVOST, COGNET, BROUTIN.

7 DECEMBRE 1969:

Premier « Jaguar Day » à l'Autorama de la Grange. Reçus par Jacques ROUSSEAU, président de la Fédération Française des Véhicules d'époque : 55 personnes, 16 Jaguar. Peter COME sur Jaguar XK 120 M remporte le 1er concours national

12 AVRIL 1970:

2e Jaguar Day, toujours à l'Autorama. Au bureau, CORRODI remplace BROUTIN, démissionnaire. 2e concours d'élégance : 1er prix, Ph. RENAULT sur SS 100 2,5 l-

3 MAI 1970:

3e Jaguar Day. Le F.J.D.C. commémore les records du monde de MOSS et FAIRMAN à Monthléry dans le cadre des coupes de l'Age d'or, coordonnées avec l'A.A.H.A. 14 XK sur la piste et 2 SS. Remise de médailles commémoratives. En course : R. URBAN, 8e en tourisme sur SS Jaguar 2,5 1., Ph. RENAULT, 9e en sport sur SS Jaguar 100 2,5 1.

A SUIVRE...

JAGUAR

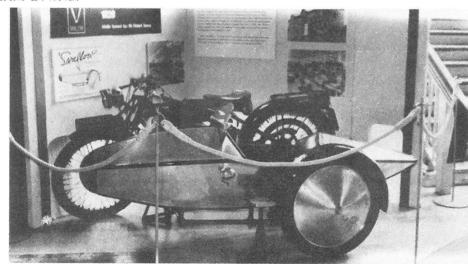
Des side-cars aux voitures de grand luxe en passant par la compétition...

1er PARTIE. - IL ETAIT UNE FOIS...

Il était une fois, en Angleterre, dans la petite ville de Woodsmoor, près de Stockport, dans le comté de Cheshire, un certain William Walmsley, fils d'un négociant en bois et charbons. Celui-ci passait la majeure partie de son temps à reconstruire, à partir d'éléments provenant des surplus militaires d'après-guerre (celle de 14-18) des motos Triumph. Son atelier était tout simplement une remise au fond du chantier paternel. Puis un jour, il construisit sur un châssis de side-car fourni par Haydens de Birmingham une « nacelle » de sa conception qu'il baptisa « OTASEL ». Pour être légère, cette « caisse » était constituée d'une armature de frêne et d'un revêtement d'aluminium ; pour être confortable, elle était équipée d'une capote rabattable ; pour être élégante, elle était munie d'un flasque de roue en aluminium poli. Quant à sa forme hexagonale, elle n'était pas sans rappeler celle des dirigeables allemands « Zeppelin ».

Et comme il devait se trouver un client pour acheter ce premier side-car, Walmsley décida d'entreprendre la production en petite série. Ce qu'il fit, aidé d'abord de sa sœur, puis de sa femme, à la cadence... d'une unité par semaine, au prix de vente de 32 guinnées. On était en 1919, et Walmsley n'avait guère plus de vingt ans.

L'année suivante, M. Walmsley pere vendait son commerce de charbons et toute la famille émigra à Blackpool, dans le Lancashire, sur la mer d'Irlande. La petite fabrique de side-car aussi... Un jour, le fils d'un marchand d'instruments de musique de Blackpool se présentait pour acheter un side-car « Otasel » ; âgé lui aussi de vingt ans, il avait déjà acquis une certaine renommée dans les épreuves locales de « trial » : il s'appelait WILLIAM LYONS.



M. LYONS père avait compris depuis longtemps que son fils ne lui succèderait pas dans son commerce : déjà au collège de Arnold-House, aujourd'hui Arnold-School, le jeune William montrait plus de goût pour le dessin que pour la musique, et nous savons déjà comment il occupait ses loisirs.

Nos deux compères — les deux William — se lièrent bientôt tout naturellement d'amitié, et Lyons, très vite convaincu des qualités du side-car de Walmsley, extrapolant de sa valeur commerciale possible proposa à son ami la constitution d'une société ayant pour but la construction, sinon en série du moins sur une plus grande échelle, de l' « Otasel ». Walmsley, tout aussi enthousiaste, donna son accord et l'on attendit... la majorité de Lyons (né le 4 septembre 1901 à Blackpool) pour pouvoir déposer en banque les mille livres prêtées à parts égales par les deux familles pour cautionner la société, déclarée sous la raison sociale de SWALLOW-SIDECAR-COMPANY (swallow: hirondelle); le père de W Lyons avait bien précisé que cette donation serait la seule et unique qu'il pouvait espérer faire.

Un atelier est installé à Blackpool, 7-9 Bloomfield Road, et le travail commence avec l'aide de trois ouvriers et d'un jeune commis (toujours employé à Coventry). Les side-cars Swallow acquièrent très vite une excellente réputation et bientôt douze ouvriers sont employés à temps complet : la Swallow Co était née, et c'était en 1922.

Au mois de novembre de cette même année, la presse spécialisée anglaise décrit en bonne place le cide-car Swallow, et au stand 180 du Salon du Motocycle à l'Olympia Hall, en octobre, deux side-cars sont exposés : l'un pèse 40 kilos et l'autre un peu plus de 50.

Montgomery, de Coventry, lui-même constructeur de side-cars, fournissait les châssis, Swallow faisait le reste. L'année suivante, un nouveau modèle, idéal pour les rencontres sportives et la compétition, le « demicourse », est présenté, et Swallow commence à patronner certains sidecaristes régionaux qui utilisent ses « nacelles ». Au Tourist Trophy de 1924, Harry REED est deuxième de sa catégorie avec un DOT-J.A.P.-Swallow, et TINKLER troisième avec un MATADOR-BLACKBURNE-SWALLOW. Une certaine notoriété auréole maintenant le side-car « hexagonal », les affaires prospèrent et William LYONS peut démontrer tout à son aise aussi bien ses qualités d'homme d'affaires que son talent de « designer ».

Pour la première fois, en effet, un constructeur proposait un side-car réellement élégant au lieu d'un « panier » strictement utilitaire. Il avait très vite compris ce que le public désirait, il connaissait les moyens dont celui-ci disposait, il savait de quoi il était capable ; il offrit donc de nouveaux modèles : un type « allégé » (à 22 livres et 10 shillings), un type « standard » (18 guinées) et un « coupé de luxe » équipé d'un siège suspendu, d'un pare-brise Triplex et d'un coffre à bagages aménagé dans la pointe arrière (30 livres).

Au Salon anglais du Motocycle de 1924, la Swallow Sidecar Co a son propre stand, et ses modèles sont également exposés chez les constructeurs tels que Brough-Superior, Coventry-Eagle, Matador et Dot. En 1925, de nouveaux modèles sont encore présentés : le « tourisme » (22 livres 10 sh.), le « course » (16 livres). Tous les side-cars Swallow sont livrables, sur demande, avec des pneus ballons.

En dépit de la situation économique fort délicate (le crash de 1925), l'expension continuelle rend bientôt trop étroites les premières installations et, en 1926, la Swallow Side-Car Company déménage pour s'installer à Cocker Street — le déménagement prend 2 jours — (toujours à Blackpool), dans un bâtiment appartenant à l'aîné des Walmsley: trente ouvriers y travailleront, ainsi qu'une jeune dactylo, Alice FENTON, que l'on reverra elle aussi à Coventry et qui, à sa mort en 1960, était directrice des ventes de JAGUAR pour le marché intérieur. A la même époque, Emil FREY, de Zurich, importait en Suisse quelques side-cars Swallow (il est toujours, aujourd'hui, importateur Jaguar).

Les side-cars se vendent bien et le marché, loin d'être saturé, laisse présager de belles années, d'autant plus que HAYWARD, qui avait remplacé Montgomery comme fournisseur de châssis, venait de créer, sur plans de William LYONS, un modèle « universel » permettant, sans modifications, de monter le side-car à droite ou à gauche de la moto. Or, on roulait à gauche (et la conduite était à droite) en Angleterre, mais en Europe et aux Etats-Unis, où l'on roulait à droite, la conduite à gauche tant pour les side-cars que pour les voitures, se généralisait. Et William LYONS, déjà, songeait à l'exportation.

Il pense aussi qu'une certaine couche de sa clientèle se dirigera vers l'automobile ou, du moins, vers la voiturette et, de préférence, vers la voiturette à tendance sportive, économique d'achat, d'entretien et d'utilisation. Parmi celles déjà proposées au public, l'Austin_Seven recueille particulièrement sa faveur : son moteur de 747 cm3 à soupapes latérales développe 13 cv. Elle atteint la vitesse de 75 km/h., elle représente à peu près « le minimum sur 4 roues ». Un modèle sport, surbaissé, dénommé « BROOKLAND » dépasse les 100 km/h. Effet du hasard ou calcul prémédité, William LYONS possède une « SEVEN » achetée d'occasion...

A SUIVRE

J. STIREL.

Tous droits de reproduction réservés.

ROFIL - PROFIL - PROF

Bernard CONSTEN

Age: 45 ans.

Profession: Homme d'affaires.

Titres: Champion de France 1958, 1961, 1962 et 1967.

Particularités: Il a le plus beau palmarès sur Jaguar qu'un pilote français n'ai jamais eu.

*

Bernard se raconte:

« J'ai toujours été axé sur le Tour de France. Déjà, à 19 ans, il me semblait que c'était la course la plus complète et la plus intéressante. Plus tard, j'ai quand même participé à des épreuves de circuit pur comme Le Mans et le Nurburgring.

« Ma première voiture a été une 4 CV, puis j'ai couru sur Panhard et 203. Mais la notoriété n'est venue qu'avec ma TR.2 (11e au Tour 1954 et 10e à Liège-Rome-Liège 1956).

« C'est en 1957 que j'ai eu une première expérience Jaguar; mon frère possédait un cabriolet XK 140 et m'avait présenté à Ch. DELECROIX, alors importateur de la marque pour la France. La 3,4 l. Saloon venait de sortir et il me semblait qu'avec ses 210 cv ce pouvait être une excellente voiture de Rallye. Les essais paraissaient concluants et avec mon ami RENEL nous avons décidé d'en acheter une (nous l'avons payé de moitié chacun). Sans aucune préparation, nous l'avons engagée dans le Tour de France. Mais les problèmes ont commencés pendant les reconnaissances en montagne: les freins étaient à tambours et il fallait choisir entre attaquer dans la montée ou freiner dans la descente. Malgré mon insistance, l'usine n'accepta pas de me fournir un kit transformation en freins à disques. Un mois plus tard, les 3,4 l. étaient livrées en série avec les disques! — et nous primes le départ résignés. A Rennes, nous étions en tête, et au Mans dans le fossé. Une 2 CV nous avait coupé la route et le temps de pomper, la roue avant droite de la Jaguar avait escaladé la roue avant gauche de la 2 CV comme avec un tremplin, le pont étroit avait fait le reste. Avec le recul, je pense que nous aurions dû remettre la voiture sur ses roues et continuer car, en fait, il n'y avait rien de grave : erreur de jeunesse... Mince consolation, aucune des trois Jaguar n'a fini.

« J'ai consacré presque exclusivement 57, 58 et 59 à Alfa-Roméo et j'ai dû remporter une trentaine de rallyes.

« La grande aventure avec JAGUAR n'a commencé qu'en 1960.

Ch. DELECROX m'avait fait essayé la MK.2, 3,8 l., et j'ai très vite oublié mes déboires en 3,4 l. La nouvelle suspension et les freins à disques en faisaient une redoutable machine. J'en ai commandé une qui est arrivée toute préparée d'Angleterre (3,8 l., culasse straight port mais carbus SU HD6). Ce fut la fameuse « 5 KG 75 ».

Le Tour 1960 restera dans ma mémoire comme une répétition des fameux « mille milles » : Nous avions sans arrêt de petites pannes qu'il fallait réparer sans assistance, et pour pointer dans les délais aux contrôles nous étions obligés de rouler à « tombeau ouvert » sur des petites routes ouvertes à la circulation. Je crois que c'est à cette occasion que j'ai compris la valeur de l'exploit de Stirling MOSS sur sa 300 SLR en 1955 pendant les déjà nommés « mille milles ».

Nous avons cassé la dynamo et peu de temps après la batterie a rendu l'âme. En catastrophe, on en a acheté une, mais les cosses d'origine n'allaient pas dessus. Alors, nous avons pris le départ du Nurburgring (étant 2e au classement général) avec la batterie entre les jambes de RENEL et les câbles de secours passant par la fenêtre pour rentrer dans le capot entr'ouvert... Le solenoïd d'overdrive nous a également lâché dans l'épreuve la plus rapide de ce Tour. C'était à Spa, et un bruit de claquement dans le moteur commençait à se faire entendre. Alors, perdu pour perdu, nous avons pris « 6.000 » et, ma foi ,ça a tenu. Je n'en suis jamais revenu... et nous avons gagné le Tour.

Devant ces résultats, Ch. DELECROIX nous a proposé une voiture pour la saison 61 et, enfin, de l'assistance...

A SUIVRE...

RSE - JAGUAR EN COURSE - JAGUAR EN COURSE - JA

Résultats des championnats, challenges et trophées internationaux 1977

L'A.S.A.V.E.C. (Association regroupant les propriétaires de voitures de sport ou de course 1920-1960, désirant participer à des épreuves sur circuit ou à des rallyes) est comme le bon vin : elle se bonifie en vieil-lissant et le nombre des concurrents autant que les chronos enregistrés font bien augurer de l'avenir.

Les Jaguar se sont offert la part du lion en remportant pratiquement tous les titres en jeu (voir classement ci-après).

Nous avons vu sur les circuits, tant en France qu'à l'étranger, 1 SS 100, 7 Lister, 2 Cooper, 1 HWM, une douzaine d'XK de tous types, ce qui, par marque, place Jaguar au premier rang des clubs participants (et nous ne comptons que les Jaguar ASAVE!).

C'est bien, mais il y a encore des possesseurs d'XK qui hésitent à s'engager, arguant des modifications à effectuer pour courir. En fait, il n'y a que trois obligations : le coupe-circuit homologué (que l'on place dans le capot moteur avec un petit câble extérieur, sans faire aucun trou — n'est-ce pas, M. Lagarde —), le récupérateur d'huile (se met dans l'aile et tient avec un sandow — n'est-ce pas, M. Cognet —) et l'extincteur qui se place sur le siège passager.

Evidemment, la voiture devra être en état mécanique, mais se serait vous faire offense que d'oser prétendre...

Un bonne nouvelle : le F.J.D.C. offrira sa licence au vainqueur du trophée Jaguar 1978 — toutes classes confondues — mais sont exclus les pilotes ayant déjà remporté un championnat ou challenge, etc.

Première course de l'année : LYON - CHARBONNIERES (G.T., G.T.S.), les 4 et 5 mars. Ensuite, nous irons à Montlhéry pour les coupes de l'Île-de-France (mono, proto, G.T.S.), les 11 et 12 mars. Un tableau complet de la saison paraîtra dans le prochain bulletin.

CLASSEMENT DES PILOTES FRANÇAIS ENGAGES DANS LES EPREUVES EN 1977:

 Ph. RENAULT (Lister / SS 100) JF. RENAULT (lister) 	509 pts 349	Champion de France 77
2. JP. RENAULT (ISTEP) 3. R. URBAN (Cooper / 120 M / 140) 4. A. BAVEREY (Lister) 5. JP. DELARUE (120 SS) 6. P. LANSARD (120 M) 7. M. GOSSET (Cooper) 8. B. OKSMAN (120 M) 9. F. RENAULT (120 SS) 10. M. COGNET (140) 11. A. DULUDE (140)	349 235 210 199 123 59 33 27 21	ler G.T. lère Dame ler G.T.S.
III III DODODE (IIIO)	5	

Jean-Paul SERVAT, Assureur - Conseil, Centre Commercial du Village Anglais, 77340 PONTAULT-COMBAULT, tél. 028.80.98, nous fait savoir qu'il est spécialisé dans les assurances « Voitures anciennes et de collection ». De plus, étant lui-même amateur de Jaguar, il pourrait faire des prix intéressants aux membres du Club.

Prendre contact directement avec lui.

- ★ La Grande-Bretagne détient le nouveau record mondial de vitesse sur eau avec un bateau équipé d'un moteur JAGUAR V 12. Pilote : Tony FAHEY Vitesse réalisée : 130 miles (215 km/h). 500 cv à ne pas mettre dans tous les bains !...).
- ★ La « Mascotte du mois » à Philippe AUBERT, de « France-Inter » : le lendemain du passage sur Antenne 2 du feuilleton « L'Echange », il faisait part de son étonnement d'avoir vu rouler un roadster XK 120... en 1943. Très pertinemment, M. Auber rappelait sur les ondes que ceux-ci avaient été présentés au public en 1948... Voilà donc un fanatique que nous ne connaissions pas ; il va falloir l'inviter à notre prochaine sortie!
- ★ Dernier membre inscrit au Club en 1977 : M. VANDERPUTTEN entreprend la restauration complète d'un roadster 120. Le châssis est à nu et le strip-tease à l'envers commence : la voiture sera-t-elle réhabillée pour Montlhéry en juin ?
- ★ Premier membre 1978: M. MONTENON possède un cabriolet 120 et une MK 2, 3,4 1. Technicien en Algérie, celui-ci a effectué 40.000 km là-bas avec sa MK 2. Précision intéressante : elle est à boîte automatique. Question à la British Leyland : A quand la « RANGE-JAGUAR » ?

Petites Annonces

Les petites annonces gratuites sont réservées aux membres du club.

VENTES

- M.K. 7, 54, B.M. 50.000 km, d'origine. Impecc. O.W.E., 20.000 F. WALLART (20) 93.96.03, après 20 h.
- X.K. 150 coupé, B.M. O.V., 1959. Très belle, 45.000 F. - RÓGGWILLÉR, tél. 203.26.80 h. b.; dom. 551.41.36.

ACHAT

- Ch. roadster type E, série III, état indiffé-rent. M. GALLET, 3 bis, avenue Hoche, 75008 Paris.
- Urgent, 2 portes pour roadster 120. P. LAGARDE, Grande-Rue, Epinay-sur-Orge 91, tél. 909.21.78.
- Ch. 1 feu d'aile av. chromé pour 120 premier modèle. - Van der Putten, chemin de Mazargues, 13100 Aix-Luynes.
- 1 banane ar. pour XK 120. GRAIGNIC, 4. rue Bausset, Paris 15e, tél. dom. 533.21.90.

Sorties prévues en 1978

- * Fin février : Dégustation de vins dans une cave parisienne.
- ★ Fin avril: Méchoui, concours d'élégance.
- ★ 9, 10, 11 juin : Coupes de l'ACO sur le circuit du Mans, concours d'élégance.
- ★ 17, 18 juin : Monthléry, coupes de l'âge d'or, concours d'élégance.
- ★ Fin septembre : Rallye navigation, concours d'élégance.
- ★ Novembre: Visite du musée Schlumph, à Mulhouse, concours d'élégance.
- ★ Décembre : Dîner des pilotes Jaguar et dîner des vainqueurs des concours d'élégance, de restauration et de photos.

Cette année, nous inaugurons une nouvelle formule pour l'attribution des coupes aux concours d'élégance : à chaque sortie, le vainqueur recevra sa récompense, mais toutes les voitures auront des points. Ceux-ci seront additionnés de concours en concours. Les 5 meilleurs à la fin de l'année se verront remettre leurs prix par un jury de journalistes et de carrossiers automobiles au cours d'un dîner.

Cette formule devrait permettre aux membres d'améliorer à chaque sortie leur Jaguar et d'éviter qu'une seule auto en état exceptionnel ne gagne systématiquement tous les concours. Une participation plus régulière

sera aussi un facteur important de réussite (C.Q.F.D.).

Attention! seuls les membres à jour de leur cotisation 78 pour fin février recevront leur invitation pour le cocktail de début d'année, ainsi que le bulletin n° 2.

Les prochaines sorties seront annoncées et détaillées au fur et à mesure dans les prochains bulletins. La cotisation de membre actif reste à 200 F. Cette somme inclus le bulletin, la possibilité de participer aux sorties et de recevoir l'aide aussi bien technique que pratique que dans la mesure du possible le Club

peut fournir (des remises sont consenties par certains concessionnaires sur les pièces).

Pour ceux qui, par l'éloignement ou parce que leur voiture n'est pas prête, ne peuvent pas participer activement, le bureau a décidé la création d'une cotisation réduite de membre associé. Celle-ci est de 50 F pour

l'année et inclus le bulletin, les conseils et l'esprit...

Les chèques doivent être libellés à l'ordre de : F.J.DC. Merci.

Vous trouverez dans le bulletin une demande d'affiliation qui est destinée aux nouveaux membres. Pour ceux qui ont déjà été affiliés, le simple envoi du chèque suffira. Nous avons été 250 membres, 1978 devrait voir le 300ème.



Vous avez certainement, dans vos albums, des photos de... Jaguar. Sans le savoir, vous détenez peut-être le cliché gagnant du concours F.J.D.C. En effet, la meilleure photo représentant une Jaguar dans une situation extraordinaire : sur un arbre, sur le toit, dans le désert, à la fourrière, en remorque, que sais-je en-core, en pile, sur deux roues, etc., etc., passera dans le bulletin. De très beaux prix récompenseront les gagnants en fin d'année. Bonne chance !

Roland URBAN souhaiterait entrer en contact avec des collectionneurs de modèles réduits de Jaguar, en vue d'articles et reportages. — Téléphoner au F.J.D.C.

DERNIERE HEURE. - La Société GARABEDIAN, concessionnaire British-Leyland, 77, avenue Pierre-Grenier, Boulogne-Billancourt, accorde 15% de remise sur présentation de la carte du Club. Demander Michel BURTIN au magasin « pièces détachées ».

N.B. — Les cartes de membres seront envoyées dans les 8 jours suivant le règlement de la cotisation 78.