

Lettre d'information à parution variable. – Réalisation : Gérard LEVEQUE et Jean-Pol TOURTE
 Abonnez-vous à la lettre du CMD 08 en nous envoyant votre adresse mail à l'adresse suivante : jptourte@hotmail.com

N°30 du 26/03/2020 – Page 169

SIMPLEMENT POUR INFO : LA SITUATION AU 26 MARS 2020

FFM GRAND EST :

2ème CALENDRIER 2020 EN FONCTION DU CORONAVIRUS						
Mis à jour le 26 mars 2020						
Date	Club	Lieu	DPT	SITUATION	Dates de report	Source
29/03/2020	UM MARNE	Entraînement ARTHUR	51	Reporté	Septembre	G. BERNIER
28 ET 29/03/2020	FR FAULX	Enduro FAULX (Val de Lorraine)	54/57	Annulé		LMGE A. TESSIER
05/04/2020	AMVHV	Trial BARBEY SEROUX	88	Reporté	Automne	J. CUNAT
05/04/2020	MC GRANGES/VOLOGNE	Endurance TT GRANGES/VOLOGNE	88	Annulé		F. SOMARE
05/04/2020	MC EPERNAY	EPERNAY - Motards de Champagne -	51	Reporté	23 ou 30/08	G. BRUGNON
05/04/2020	MC VIEIL AMAND	Moto-Cross CERNAY	68	Annulé		T. POMMIER
11 ET 12/04/2020	LES FRANCS MOTARDS RETHEL	RETHEL - Endurance Motos Anciennes -	8	Reporté	26 et 27/09	LMGE A. TESSIER
12 ET 13/04/2020	MC SAINT MIHIEL	Moto-Cross SAINT MIHIEL	55	Annulé		LMGE A. TESSIER
13/04/2020	MC CHAMPIGNOLAIS	Moto-Cross CHAMPIGNOL LEZ MONDEVIL	10	Annulé		F. PIELTIN
18/04/2020	LMGE	Roulage CHENEVIÈRES	54	Reporté		T. POMMIER
19/04/2020	MC LA BRESSAUDE	Enduro LA BRESSE	88	Reporté	08-nov	LMGE A. TESSIER
19/04/2020	MC DU PAVILLON	Moto-Cross LA NEUVILLE AUX JOUTES	8	Annulé		D. DETOUCHE
26/04/2020	ARDEN' MOTO PASSION	Enduro VOUIZIERS	8	Reporté	06-juin	LMGE A. TESSIER
26/04/2020	MC 3 LYS	Moto-Cross BARTENHEIM	68	Reporté pour l'instant	28-juin 08-sept 12-juil	T. POMMIER
01/05/2020	MC HAUT MARNAIS	Moto-Cross POULANGY	52	Peu de chances		O. GROSLEVIN
02 ET 03/05/2020	UM BITCHOISE	Moto-Cross BITCHE	57	Annulé		T. POMMIER
02 ET 03/05/2020	MC LUNEVILLE	Super Motard JUVAINCOURT	88	Reporté	11 et 12/07	G. LAGUERRE
02/05/2020	MV CHALONS en CHAMPAGNE	Enduro VATRY	51			
03/05/2020	MC STANISLAS	Trial MAXEVILLE	54			
03/05/2020	MV CHALONS en CHAMPAGNE	Endurance TT VATRY	51			
08/05/2020	UM BITCHOISE	Moto-Cross BITCHE	57	Annulé		T. POMMIER
08/05/2020	MC CERCLE DE L'AMITIE	Moto-Cross HERMONVILLE	51			
10/05/2020	MC EPERNAY	Enduro EPERNAY	51	bon pour l'instant		G. BRUGNON
10/05/2020	MC LA VALTOLINE	Moto-Cross VERDUN	55			
10/05/2020	MC BUTTES DE BEAUREGARD	Moto-Cross TAILLETTE	8			
16 ET 17/05/2020	MC ST DIE DES VOSGES	Moto-Cross CHAMP LE DUC	88			
17/05/2020	UM AUBE	Moto-Cross MONTGUEUX	10			
21/05/2019	UM MARNE	Moto-Cross FRESNE LES REIMS	51			
24/05/2020	MC PLATEAU DE ROCROI	Enduro ROCROI	8			
24/05/2020	MC MUNSTER	Trial NIEDERMORSCHWIHR	68			
24/05/2020	MC VALLEE DE LA BRUCHE	Moto-Cross BOURG BRUCHE	67			
30 ET 31/05/2020	AS DOMAINE DE FOOLZ	Moto-Cross BOURGUIGNONS	10			
31/05/2020	THIONVILLE TTMC	Moto-Cross HOMBURG BUDANGE	57			
30 ET 31/05/2020	MC LATRECEY	Enduro LATRECEY	52			
01/06/2020	MC ANDLAU	Vitesse SELESTAT	67			
07/06/2020	MC MANRE	Moto-Cross MANRE	8			
13 ET 14/06/2020	MC CHAUMONT ENDURO 52	Endurance TT GONCOURT	52			
13 ET 14/06/2020	MC CHARLEVILLE-MEZIERES	TRANSARDENNAISE	8			
14/06/2020	TC BAN DE LA ROCHE	Trial BELLFOSSE	67			
14/06/2020	MC REVIGNY	Moto-Cross REVIGNY SUR ORNAIN	55			
14/06/2020	MC LUNEVILLE	Vitesse JUVAINCOURT	88			
20/06/2020	LMGE	Roulage CHENEVIÈRES	54			
20/06/2020	TEAM MENOUCROSS	Moto-Cross SAINTE MENEHOULD	51			
20 ET 21/06/2020	CHAUMONT ENDURO 52	Enduro CHAUMONT	52			
21/06/2020	SCHWEYEN MX	Moto-Cross SCHWEYEN	57			
27 ET 28/06/2020	MC PASSION VITESSE	Vitesse BILTZHEIM	68			
27 ET 28/06/2020	MOSELLE MC	Moto-Cross ROZERIEULLES	57			
28/06/2020	AMC SOMMAUTHE	Moto-Cross SOMMAUTHE	8	Annulé		JN DELANDHUY

UFOLEP CHAMPAGNE ARDENNE

Rien de neuf depuis le dernier point

CONFINEMENT = LECTURE

Pour tous ceux qui sont bloqués à la maison, un moyen pour trouver le temps un peu moins long :

La lecture.

Accès aux 110 000 pages : Le sommaire

<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?action=forum>

Le Grenier vous conseille 5 bouquins.

Sur le sport moto en général : 100 ANS D'HISTOIRE ET DE PASSION DU SPORT MOTO



Un livre superbe, réalisé par la FFM à l'occasion de son centenaire.

Les premières pages





La Louis Guillaume Perreux de 1869 est le premier bicycle automobile utilisant une chaudière à vapeur, l'ancêtre de toutes les motos. (RMN)

approximatives (huit morts lors du Paris-Madrid 1903), l'objectif était surtout de terminer l'épreuve, les moyennes réalisées étant le plus souvent reléguées au second plan.

Riches d'une multitude de constructeurs et d'assembleurs, la France était, au début du XX^e siècle, au tout premier plan en ce qui concernait les courses « de ville à ville ».

Ainsi, lorsqu'un Français, le Marquis de Mouzilly Saint Mars, créa en 1904 la FICM, Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, ancêtre de la FIM, la firme parisienne de Dion Bouton, à laquelle on doit nombre d'innovations techniques, fournissait des moteurs à la plupart des constructeurs français et britanniques. Trois ans plus tard, la Norton victorieuse lors du premier Tourist-Trophy dans l'île de Man, était équipée d'un moteur bicylindre Peugeot.



Arrivée de Collomb sur un tricycle de Dion-Bouton au terme de la course Paris-Marseille-Paris en 1896, après quatre jours de selle. (arch. LVA)

Création de l'Automobile Club de France

Pourquoi évoquer l'avènement d'un club à priori dédié à l'auto ? Imaginé par le marquis Albert de Dion, un riche politicien férù de mécanique (et convaincu de la suprématie du pétrole sur la vapeur) et le baron de Zuylen de Nyevelt, autre sang-bleu, hollandais celui-là, cette association qui voit le jour fin 1895 est destinée à gérer l'ensemble des activités mécaniques terrestres, dont la moto, avec l'aide de mécènes et de constructeurs. Issue du Comité Directeur des Courses de Voitures mécaniques, l'ACF fut à l'origine du premier salon de l'auto, en 1898. La première réunion de l'ACF dont le siège était sis 4 avenue de l'Opéra, avant de s'établir 6 et 8 Place de la Concorde, dans l'ancien Hôtel des



Le célèbre Lamberjack pose avec sa Griffon-Salon sur la ligne droite d'un de ses nombreux records. (arch. B. Salvati)



Cette image d'Osmont posant avec son tricycle illustre le gigantisme atteint par ces engins, qui leur fut fatal. (arch. LVA)

Monnaies, eut lieu chez le marquis de Dion, quai d'Orsay, et c'est le baron de Zuylen qui devint le président du premier club au Monde (et ce durant 27 années), organisateur de nombreuses manifestations sportives dont le Grand Prix de l'ACF qui se courut sous ce vocable jusqu'en 1967.

L'ACF imposa donc ses réglementations aux activités automobiles mais aussi motocyclistes, les premières occupant de toute évidence une place prépondérante dans l'esprit de ses dirigeants. A cette époque, les épreuves sportives étaient organisées le plus souvent sous forme de concours dont le règlement était parfois interprété de façon très libre, avec des catégories de cylindrées variables selon les organisateurs...

Les accidents étaient nombreux, souvent très graves, les courses se disputant sur route ouverte, et il pouvait arriver que le comité d'organisation des courses prenne de façon unilatérale des décisions pour le moins arbitraires. Ainsi, lors d'une course reliant

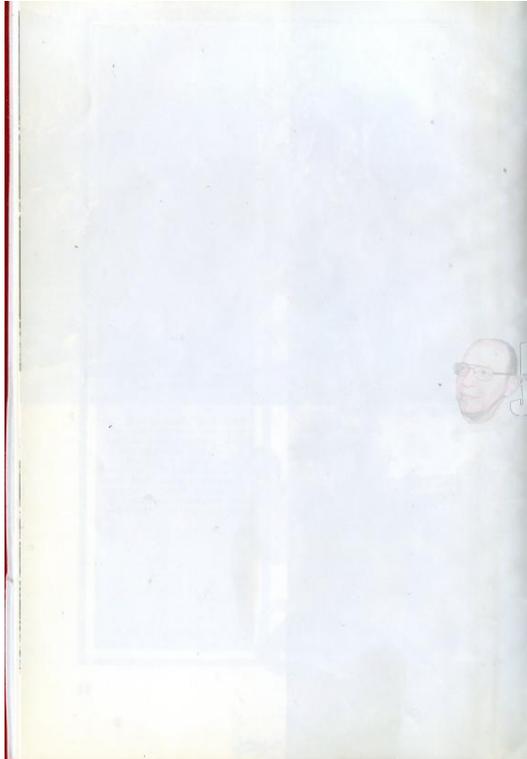
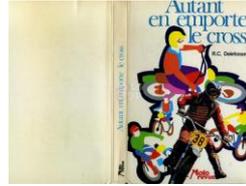


Une très ancienne carte postale montrant une motocyclette sur route, bien avant 1900. (arch. P. Ducloux)

POUR LA SUITE, CLIQUEZ SUR CE LIEN

<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=8192.0>

Vous êtes fan de cross ? Lisez le tout premier livre qui raconte les débuts de la discipline en France. Il a été réalisé par le pape du moto-cross, Richard Charles DELEFOSSE, plus connu sous le nom de RCD. Dans la rubrique : Les Moto-Revue, vous trouverez des centaines de pages qu'il a réalisés pendant une vingtaine d'années.



chapitre
I

les
temps
héroïques

Savez-vous que le motocross a pris naissance en France peu après la Libération ? Mais alors, son importance se limitait aux tentatives de quelques novateurs parisiens et je dois confesser que je ne comptais pas au nombre des « mordu » des organisations du moto-club Clodoaldien et de l'A.M.S. Je ne puis pourtant ignorer en ces pages l'enfancement d'une discipline qui tint d'abord plus de la kermesse que de la compétition.

Par bonheur, il m'a été donné d'évoquer longuement le pittoresque de ces débats en compagnie de deux sportifs qui vécurent les premiers temps du cross : Jacques Charrier et Roger Letang. Et c'est en quelque sorte le remake de leur récit qui servira d'introduction au mien ! Remontons à l'immédiat après-guerre où, coureur autant qu'organisateur, on se tenait à l'affût d'un terrain propice à la mise en place d'un circuit. Celui-ci tracé, on se tirait une « bourre » avec

15

Bedon, de l'A.M.S. qui avait lancé une épreuve à Montreuil et une autre à Robinson, bizarres car si le meilleur temps comptait, les départs étaient donnés les uns après les autres !

La première réunion présentée dans la région parisienne, ce fut Piscop. On appelait cela pompeusement un motocross encore que, comme à Robinson, les départs fussent donnés séparément. Les coureurs s'affrontaient sur quelques kilomètres et l'on rencontrait des gens comme Blat et Verrechia, qui devint par la suite champion de France. On courait sur n'importe quoi, avec des machines « récupérées » et employées telles quelles. On vit ainsi Charrier, au guidon d'une Norton 16H ex-armée britannique, se jeter dans un gué profond de cinquante centimètres après avoir pour toute précaution redressé le tuyau d'échappement ! Et d'ailleurs, comment préparer des motos pour une spécialité encore mal définie !

Bedon présidait à Montreuil un club qui voulait sortir des sentiers battus. Avant d'avoir découvert le vrai cross en Belgique, il en fut le vulgarisateur en France avec sa réunion de Piscop. Bien que l'on vit là des machines pourvues de phares, de changements de vitesses à main, il y eut dès l'abord un réel enthousiasme et l'on put bientôt dénombrer un certain nombre de partants.

De son côté, le Moto club Clodoaldien s'employait ferme à la prospection des terrains. Une douzaine de ses membres consacraient leurs dimanches à des journées de pelleteage, de piochage, apportant leurs outils de jardin pour débroussailler de véritables jungles ! Ainsi naquirent les circuits du Parc à Ballon à

Saint-Cloud (qui faisait bien six à sept cents mètres au tour !) de Suresnes, de Thomer-la-Sogne, des carrières de Buzenval et bien d'autres.

Au Parc à Ballon, faute de dénivellation naturelle, on avait installé une sorte de planche à bascule placée dans la ligne droite. Au départ, une bonne douzaine de machines affichaient des fourches à parallélogramme déjà bien secouées par l'entraînement ! Il y avait des courses de 125 cc, des vélomoteurs courants de l'époque 1949, Automoto, Guiller... Mais il y avait aussi la course des « cracks », où brillait l'une des premières « belles » B.S.A., celle de Huc.

Le Parc à Ballon a gardé le souvenir d'un duel farouche entre ce dernier et Hofstetter, qui courait sur une machine de dirt-track ! Huc disparut corps et biens dans un taillis au cours de la première manche : il fallut au bas mot dix minutes pour l'en extirper !

Le malheureux eut pourtant sa revanche car Hofstetter, tentant un virage en dérapage, se retourna, volant à dix mètres tandis que sa moto se plaçait à l'envers, en équilibre sur le guidon et la selle, les roues tournant à l'air libre ! Le spectacle fut tellement prisé par les quelque huit cents spectateurs que ceux-ci réclamèrent sur l'air des lanternes une troisième manche non prévue au programme. Il est vrai qu'il s'agissait d'une des premières organisations à entrée payante, les concurrents étant défrayés sur des bases imprécises et récoltant deux ou trois mille francs de l'époque en cas de victoire.

La Fédération Française de Motocyclisme n'avait pas encore réglé. Pour elle, seules existaient les disciplines classiques, vitesse, moto-ball, grass-track. Il n'y avait

16

aucune définition sportive du cross, aucun calendrier pour les réunions qui revêtaient un caractère essentiellement régional. Les membres d'un club, les copains du coin arrangeaient l'affaire, voilà tout ! Aucun problème, pas même du côté des Pouvoirs Publics pour lesquels le terme « motocross » restait privé de signification.

A Saint-Cloud, comme on voyait les choses en grand et qu'on travaillait en équipe, on avait acheté un camion de six tonnes voué à la réforme par une usine locale de cirage, Manque de pot... Il fallut refaire le moteur, opération dont se chargèrent les mécaniciens. Enfin en état, rutilant sous sa bâche blanche et bleue aux couleurs du club ce véhicule prit la route, emmenant tout son monde à Thomer où le président Lejard, qui n'avait pas encore mis personnellement la main à la pâte, attendait fiévreusement. Huit « bitzas » étaient enroulés dans le camion : la Matchless de Charrier, la 200 Triumph de l'armée menée par Godey, la 250 NSU de Chaumette, la 150 DKW de Mellic, la 250 Spéciale de Lemarié, deux Matchless encore, finement préparées par Tardif et Martin, enfin la B.S.A. « Bantam » de Letang. Pour caler ce matériel, les mécanos et les femmes des coureurs, posés sur des petits bancs installés pour faire commodément le voyage. N'oublions pas les guichets démontables, une centaine de piquets, trois cents mètres de corde et autant de toile de masquage. Quand je vous dis qu'en ce temps-là on organisait avant de courir !

Hélas, le camion cassa son pont cette à Dreux. Il fallut décharger et terminer le parcours sur les machines qui, arrivant par leurs propres moyens à Thomer

aux environs de 13 H 15, déclenchèrent un joli concert de sifflets chez les deux mille spectateurs présents !

Bref, pas de circuit tracé, seulement une prévision de parcours qui devait emprunter une descente absolument impensable si l'on considère les machines utilisées et l'inexpérience des pilotes. Mais comme le public la connaissait, cette descente, pas moyen d'y couper ! Charrier et Godey mis à part, qui en venaient à bout plus ou moins honorablement, tous les autres coureurs se dérobaient devant l'obstacle, s'attirant les quolibets de la foule. Un président de club de l'époque, particulièrement virulent, traitait les défallants de « dégonflés » et réclamait bien haut une moto pour montrer aux malheureux le chemin du devoir ! Il eut le tort de crier trop fort : la moto lui fut apportée, il s'élança, atterrit les « c... » sur le frein de direction, survola le guidon et se « planta » cinq mètres plus loin sous les applaudissements des batters en délire !

Le départ du valeureux amateur pour l'hôpital le plus proche n'assombrira pas l'enthousiasme général et la réunion se poursuivit avec des courses pour « volontaires » sur un circuit raccourci, dieu merci !

Un autre dimanche, les Clodoaldiens s'en furent à Etampes où avait lieu la plus importante réunion d'alors. Le camion fut à l'heure et l'on procéda au montage du circuit, très spectaculaire, sur un petit terrain de sport surplombant une jolie rivière (depuis ledit terrain s'est écroulé dans cette à Dreux, sans que l'on puisse affirmer que la pratique du cross y fut pour quelque chose !). La grosse difficulté était consti-

17

tuée par une grande descente de sable venant du haut du circuit pour rejoindre un terrain de football. En bas de la pente, un virage extrêmement aigu, à gauche, avec des pieux et un fil de fer tendu à un mètre trente du sol pour délimiter la courbe et contenir les spectateurs.

Les essais s'étaient déroulés sans provoquer trop de ravages parmi les hommes et le matériel, victimes précisément de la descente. Le programme comprenait une bonne brochette de futurs champions, Charrier, Godey, Melioli, Sotru, Hennequin. L'écurie Carreau était venue en douce, avec « Tative » Lefèvre (future vedette du Bol d'Or) et une Norton, la plus belle certainement des machines présentes. Enfin l'écurie Mazoyer « Fiches d'argent » Allain Prieur, Ray Bonin, Blat et, par ailleurs, un inconnu d'une cinquantaine d'années avait été engagé sur le terrain après des essais fanfaronnants sur une 250 Jawa toute équipée pour la route !

Dans la matinée, la descente s'était creusée. Dès son approche il fallait « ouvrir » pour sauter un « mur » d'un mètre cinquante car, au sommet, un « roclin » s'était effrité. Et pour corser le tout, à l'arrivée dans le sable, il y avait des « marches » bien propres à secouer les rocambolesques motos de l'époque. De fait, l'inoubliable spectacle s'inspira de ces rodéos où toute la question consistait à rester en selle plus longtemps que l'adversaire !

Mais n'allons pas si vite... Durant la pose de midi, « Tative » Lefèvre fit chauffer sa belle Norton et aborda discrètement le circuit. Mal lui en prit : il n'accomplit qu'un quart de tour, la grande descente lui étant comme à bien d'autres fatale ! Moto et homme arrivèrent en bas dans un

splendide « roulé-boulé », envolepoppés d'un nuage de poussière d'où émergèrent « Tative », boitant bas !

Garreau et ses deux mécanos emportèrent l'épave, la Norton plié jusqu'à la ceinture à une vitesse marathonnienne, la glissèrent dans leur juvénescence et, quinze minutes plus tard, toute l'équipe reprit la route en direction de l'atelier !

Les 125 étant peu nombreuses et les machines toutes disparates, il fut décidé de faire courir tout le monde ensemble. Estimant la prime de départ trop maigre (déjà le fric !) l'écurie Mazoyer fit la grève sur le tas, montant par là un flair fantastique car, à Etampes, cinq machines au départ promettaient cinq fourches, cinq cadres pliés !

Le premier départ fut bon, les coureurs atteignant la descente par un petit chemin que l'on passait à la queue-levé. Les premiers, Godey, Charrier, Chaumette, sautèrent le mur, se reçurent deux mètres plus bas avec le hoquet mais sans encombre. Les trois suivants se répandirent dans le sable et, bientôt, la pente fut jonchée d'hommes et de machines en détresse.

Voyant le tableau, Loulou Hennequin n'osa pas se lancer et bouchait le passage, indifférent aux hurlements poussés par ses suivants. Après quelques instants de réflexion, il prit le parti de se ranger sur le côté, préférant en fin de compte le rôle de spectateur à celui de coureur !

Survint le petit père de cinquante ans sur sa Jawa de route équipée de l'appareillage électrique. Il

sauta, se faufila parmi les épaves, accéléra et parvint au milieu de la descente, à tout va !

Ce spectacle exceptionnel tenait la foule halestant. Le pépère encaissa soudainement un bon coup de selle aux fesses en rencontrant une marche et s'envola tout le corps en l'air, y compris ses biaux soulers neufs ! Gardant seulement les deux mains au guidon, on le vit pourtant accélérer encore, exécutant un numéro de haute voltige. On sut ensuite qu'il n'avait pu faire autrement !

Tout de même ce héros parvint au bas, sans pouvoir freiner, faute d'avoir les pieds à la hauteur de ses pédales ! Les pieux, le fil de fer malencontreusement placé à hauteur de cou se rapprochaient dangereusement... Allait-il avoir la tête tranchée, son chef était-il promis à rouler dans l'herbe ? Le public était glacé d'effroi !

Mais non, le champion ne devait pas mourir. Dans un incroyable effort, plaquant la tête sur le guidon, collant le nombril au réservoir, les « pattes » encore à l'horizontale, il passa sous le fil de justesse !

Ouf... On avait eu chaud ! La course se poursuivait. Au second passage, cinq coureurs étaient en mesure d'aborder la descente, les autres ayant leurs fourches pliées sous le réservoir et les abattis - pour ne pas dire autre chose - sérieusement endoloris.

Godey passait encore, puis Martin Charrier s'accrochait avec Melioli, mais avant en chef de Pils-ques ! Chaumette chutait au terme de la descente, se relevant comme un forcené, crachant, bavant, gesticulant, visiblement

« sonné » mais repartant quand même !

Au tour suivant, seuls s'en tirèrent Godey et Martin, uniques à détenir le secret de ce passage baptisé, à l'issue de ce mémorable motocross, le « trou japonais » ! (Allez savoir pourquoi !). Chaumette, arrivant vite, y allait encore une fois, la moto lui retombant dessus. L'infortune recommença son numéro, recrachant, rebavant, l'œil hagard. Une infirmière entreprit de le ceinturer, elle reçut une claque et Chaumette reprit la piste !

Le drame n'en était pas pour autant terminé. Notre homme rechutait au quatrième tour et comme la moto intelligemment retomba restait utilisable. Chaumette, dont le pantalon déchiré laissait apprécier l'anatomie et dont l'œil était élaque, entendant poursuivre, Arrachant son drapeau à un commissaire qui reçut en échange un coup de poing, il termina enfin, tel un gladiateur quittant l'arène !

Les premiers circuits de motocross n'étaient pas toujours aussi périlleux ; la piste de Dreux par exemple, qui fut à l'origine de l'anecdote suivante : Un marchand de motos nommé Kilbourg avait contacté les Clodoaldiens pour organiser chez lui. Visitant le terrain proposé à leurs ébats, ceux-ci eurent tôt fait de s'apercevoir que celui-ci empruntait la décharge publique ! Les coureurs devaient parcourir quelque cent mètres d'ordures et de décombres. Mais on n'y regardait pas de si près à l'époque !

Le premier à s'élancer sur les débris fut un certain Walter dont la moto, tenez-vous bien, était une 200 cc. Budget de vitesse à laquelle aucune modification n'était apportée. Ce qui n'avait pas empêché son pilote de défilier orgueilleusement sur la piste.



1
Encore une image de la simplicité des premières organisations : ce coureur, qui semble appréhender par les commissaires, c'est seulement un bloc, commotionné, que l'on emmène. Les ambulances sont venues plus tard !

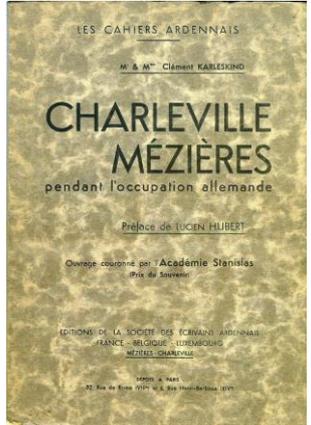
2
Mais, dès 1949, les jolies filles fleurissaient au sein du motocross. Janine Marais, reine de l'A.M.S. 1949, allait devenir le célèbre mannequin Praline !

3
Aux temps héroïques du motocross, on ne s'embarassait pas plus du circuit que de la mécanique. Ici, à Honfleur, les allées d'une propriété servent de piste !

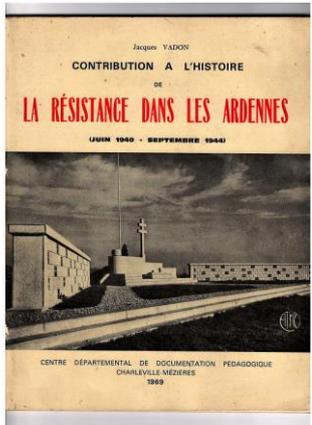
4
Faibles vitesses, mais bonnes gambettes et aucune technique pour tomber ! La scène se passait aux Lilas, près de Paris, en 1948.

POUR LIRE LA SUITE, CLIQUEZ SUR LE LIEN CI-DESSOUS.
<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=6437.0>

VOUS ETES ARDENNAIS, PONGEZ DANS DES HEURES SOMBRES DE NOTRE BEAU DEPARTEMENT



<http://www.legrenierdejeanpol.com/photo/191/char1418001.JPG>



<http://www.legrenierdejeanpol.com/index.php?topic=8704.0>

Si vous souhaitez d'autres liens de livres, moto et autres, indiquez moi le : jpotourte@hotmail.com

A consommer sans modération (Attention aux kilos en trop)

La Recette du jour.



LA RECETTE DE LA CONFRÉRIE

RECETTE DE M. JEAN DANDIN,
ANCIEN BOULANGER
À BOGNY-SUR-MEUSE (BRAUX).

POUR DEUX GRANDES GAULETTES

450 g de farine
10 g de sel
45 g + 80 à 100 g de sucre fin
160 g de beurre ramolli mais pas fondu
3 œufs moyens
125 g d'eau à 30-35°
1 cube de levure de boulanger
1 œuf pour dorer au pinceau

1. Dans un saladier, mettre la farine et faire une fontaine ; joindre le sel, le sucre et la levure émiettée.
2. Verser l'eau et casser les trois œufs ; ajouter 160 g de beurre pétri et travailler la pâte jusqu'à ce qu'elle ne colle plus aux mains.
3. Laisser reposer la pâte 30 à 45 minutes.
4. Resserrer la pâte et laisser de nouveau lever 30 à 45 minutes.
5. Diviser la pâte en deux, faire deux boules que vous déposez sur une plaque graissée (environ 25 cm de diamètre pour chaque galette).
6. Faire chauffer le four à 210°.



couper quelques noisettes de beurre
parsemer de sucre fin (80 à 100 g)
selon les goûts.
fourner en surveillant le temps de cuisson,
ne doit pas dépasser 12 à 13 minutes.