Président international 2014-2015 : Gary HUANG
Thème : « Faire Rayonner le Rotary »

ROTARY-Club de CHATEAU du LOIR/La CHARTRE sur le LOIR
District 1510 Club 10752
Présidence de Karine ROSSARD

Rotary International
1560 Sherman Avenue
60201 Evanston USA

La LETTRE du CLUB

N° 20

Thème du mois de l' « Alphabétisation »

Karine ROSSARD
Présidente 2014-2015
0678368802
karine.rossard@bbox.fr

Amaury SALOMÉ
Secrétaire
0680325375
fraelle4472@orange.fr

Jean GUÉRIN
Trésorier
0677057421
guerinjean@orange.fr

Hélène LETELLIER
Protocole
0621125024
heleneletellier@orange.fr

Chères Amies, Chers Amis,

Chaque mois dans tous les Rotary-clubs du monde entier, il y a un thème de réflexion.

En mars, c'est l' » Alphabétisation », l'un des 6 AXES du « Plan Stratégique » pour de nouvelles structures de subventions.

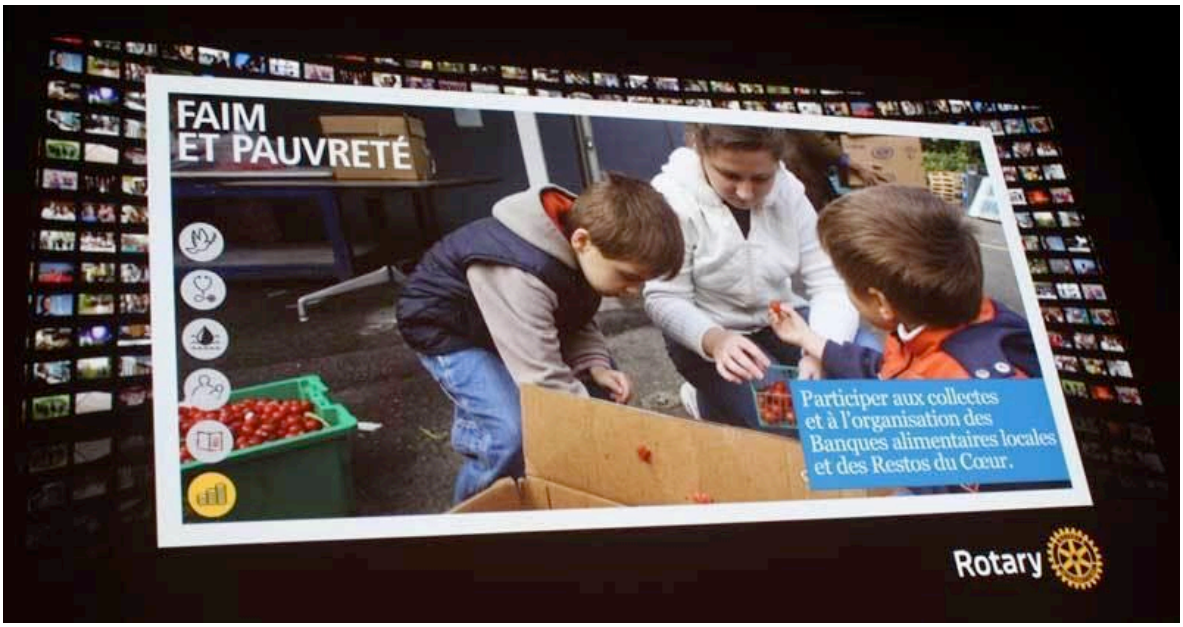
L' « Alphabétisation » est l'éducation de base. Dans bien des pays, il a été constaté que plus la carence de celle-ci est établie, plus il y a de pauvreté et je ne parlerai pas de certains pays du monde où les petites filles n'y ont volontairement pas accès.

Le Rotary a décidé de s'attaquer à ce fléau, source d'exclusion sociale à tous les niveaux : locale, régionale et internationale. Au plan local, je me souviens, il y a quelques années en arrière, nous avions visité les écoles primaires du sud Sarthe pour distribuer un petit livre que nous avions appelé » Berlingot ». Sans doute d'autres actions du même genre peuvent elles être envisagées ?

En ce mois de mars, il était important de vous sensibiliser sur un sujet grave de notre société.

Amaury SALOMÉ, pour La Présidente.

22 mars 2015 Le Petit Castéropode (publié par Guy Roger)
ESPOIR EN TÊTE PAR LE ROTARY CLUB DE CHÂTEAU DU LOIR



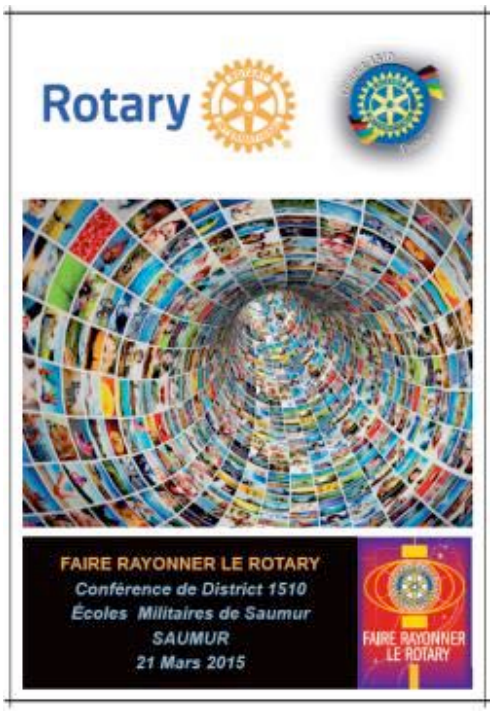
Mardi 17 mars, au cinéma des Récollets, le Rotary Club de Château-du-Loir / La Chartre-sur-le-Loir a participe à l'opération " ***Espoir en Tête*** " au profit de la recherche sur le cerveau. Dans toute la France, le même jour et à la même heure, à l'appel des Rotariens français, plusieurs dizaines de milliers de spectateurs ont assisté à l'avant-première du film « Cendrillon » par l'achat d'une place de cinéma à 15 €, dont 8 € ont été versés à la recherche sur le cerveau, tel est le principe d'Espoir en tête des Rotariens français.

« Nous remercions Ciné off, la municipalité pour le prêt de la salle, le centre Leclerc et Alain Labelle, responsable de cette organisation. Cette action nationale a été lancée il y a 10 ans. L'argent récolté servira pour l 'achat d'appareils pour les maladies du cerveau, le système nerveux et ses pathologies » Précise Karine Rossard, la Présidente du Rotary

Nous avons vendu 139 contremarques. 109 rotariens et amis sont venus assister à la séance cinéma.
Pour les présences et les assiduités il n'est pas question de faire un listing car tous ont contribué généreusement à cette action.
Le secrétaire croit savoir que cette année a été réalisée la plus grande vente d'entrées depuis le début.
Que toutes les rotariennes et les rotariens soient chaleureusement remerciés de leur générosité.

« Le 21 mars 2015 a eu lieu à Saumur la « Conférence de notre District ». La première du genre me concernant. Nous avons été reçus dans la prestigieuse école de cavalerie, avons déjeuné au manège d'équitation Kellerman, encore un endroit qui fait rêver.
Après les allocutions d'usage de Jean Jacques Mesnard , président du RC de Saumur, de Jean Michel Marchand , maire de Saumur, de Jean Claude TIRIMAGNI, du général Arnaud Nicolazo de Barmon , commandant l'Ecole de Cavalerie, j'ai écouté le matin avec beaucoup d'intérêt la conférence de Jacques Arnoud , chargé des questions d'éthique au CNES , et dans l'après-midi celle du commandant Loïc de La Porte du Theil , ancien écuyer en chef, Grand Dieu, qui est un passionné et qui est passionnant me faisant découvrir (à moi l'inculte en équitation) son art.
Son intervention sera précédée par celle de Didier Fosse responsable de Polio plus (encore très passionné) qui nous a fait un topo, dommage trop court (durée de chaque conférencier limitée), sur son action et ses effets en Inde (diminution du nombre de cas de poliomyélite entre le début de la campagne et 2014), au Pakistan (réticences locales difficiles à vaincre mais il ne désespère pas).
Autre intervention très intéressante, celle d'Ali Hojeij, coordinateur national du Rotaract, qui nous invite à nous investir plus pour cette formation du Rotary.
Le moment que je trouve toujours merveilleux est l'intervention des jeunes que nous recevons dans notre district . Ils nous communiquent leur bonheur d'être reçus chez nous et par des spectacles simples (à Saumur, présentation chantée ou dansée de chaque nationalité) nous remercient.
Le 21 mars 2015 a eu lieu à Saumur la conférence de notre district. La première du genre me concernant. Nous avons été reçus dans la prestigieuse école de cavalerie, avons déjeuné au manège d'équitation Kellerman, encore un endroit qui fait rêver.
Après les allocutions d'usage de Jean Jacques Mesnard , président du RC de Saumur, de Jean Michel Marchand , maire de Saumur, de Jean Claude TIRIMAGNI, du général Arnaud Nicolazo de Barmon , commandant l'Ecole de Cavalerie, j'ai écouté le matin avec beaucoup d'intérêt la conférence de Jacques Arnoud , chargé des questions d'éthique au CNES , et dans l'après-midi celle du commandant Loïc de La Porte du Theil , ancien écuyer en chef, Grand Dieu, qui est un passionné et qui est passionnant me faisant découvrir (à moi l'inculte en équitation) son art.
Son intervention sera précédée par celle de Didier Fosse responsable de Polio plus (encore très passionné) qui nous a fait un topo, dommage trop court (durée de chaque conférencier limitée), sur son action et ses effets en Inde (diminution du nombre de cas de poliomyélite entre le début de la campagne et 2014), au Pakistan (réticences locales difficiles à vaincre mais il ne désespère pas).
Autre intervention très intéressante, celle d'Ali Hojeij, coordinateur national du Rotaract, qui nous invite à nous investir plus pour cette formation du Rotary.
Le moment que je trouve toujours merveilleux est l'intervention des jeunes que nous recevons dans notre district . Ils nous communiquent leur bonheur d'être reçus chez nous et par des spectacles simples (à Saumur, présentation chantée ou dansée de chaque nationalité) nous remercient. «

Impressions et commentaires de
Notre ami Michel GHAZI.



Les Courses au Mans par Hervé Guyomard, vice-président de l'Association Sportive des 24 Heures du Mans, Commissaire Sportif de l'épreuve des 24 Heures)

Pourquoi la Sarthe devint patrie de l'Automobile

La Sarthe a largement contribué à l'invention de l'automobile et à la promotion du sport automobile, tant par ses constructeurs, Amédée Bollée père, Amédée Bollée fils et son frère Léon, Henri Vallée aussi appelé le quatrième Bollée, Jean Rondeau, Yves Courage, que par ses champions, Paul Jamin au premier âge de la course, Henry, Maurice, Achille Fournier, Victor Hémery et plus près de nous Sébastien Bourdais. L'Obéïssante ne serait pas née au Mans si la dynastie Bollée n'avait jamais posé ses outils dans la Sarthe. Si les fils du maître de la locomotion à vapeur n'avaient pas tenu le pari du moteur à explosion, dès 1895, Le Mans et la Sarthe seraient autres assurément.

Des Grands Prix de Vitesse au Grand Prix d'Endurance des 24 Heures du Mans

Dès le début du XXème siècle les courses de ville à ville se multiplient mais après la victoire de Renault dans Paris Vienne en 1902, le Paris Madrid de 1903 devenu hélas un Paris Bordeaux pour cause d'hécatombe dont Marcel Renault sur sa propre voiture, sonne le glas de ces lâchers de meutes de bolides au milieu de la circulation. Les courses en circuit voient le jour grâce à la Coupe Gordon Benett qui fait se confronter les constructeurs Britanniques, Allemands et Français. La France victorieuse en 1904 et 1905 grâce à Théry sur sa Richard Brasier, organise la compétition sur le circuit d'Auvergne appelé aussi circuit Michelin mais la grogne s'installe contre le principe de l'épreuve qui n'autorise que trois voitures par nation, frustrant la construction automobile française qui cumule les marques.
L'Automobile Club de France lance alors une consultation publique (ancêtre des appels d'offres) pour l'organisation d'un Grand Prix et au milieu de seize autres projets c'est la Sarthe qui l'emporte. La liesse est à son comble mais il reste cinq mois pour créer un circuit de 103 kilomètres dont 97 de lignes droites. Très structurés, bien entourés, les Sarthois relèvent le défi et le premier Grand Prix de l'ACF sera un succès colossal même si le résultat financier n'est pas à la hauteur des moyens mis en œuvre. Pour l'occasion est né l'Automobile Club de la Sarthe qui deviendra l'Automobile Club de l'Ouest à l'heure où il créera les premiers Grands Prix de France en 1911, 1912, 1913. Renault l'emporte en 1906 grâce au chauffeur personnel de Louis Renault, le hongrois Ferenc Szisz et l'apport technique des jantes amovibles Michelin, invention géniale pour l'époque. Il faudra cinq ans après cette première mondiale pour voir renaître un Grand Prix au Mans sur un circuit de 54 kilomètres cette fois. En 1911, c'est le champion local, Hémery sur Fiat qui l'emporte, victoire au gout amer car la mort de deux autres champions sarthois suite à un dépassement du vainqueur fait polémique. L'ACF de son côté organise son propre grand prix en 1907, 1908 et 1912. Cette prolifération fait découvrir aux constructeurs le cout astronomique de ces participations. La guerre va plomber durablement l'économie de l'Europe et il faut attendre 1921 pour voir un nouveau Grand Prix au Mans remporté par l'américain Murphy sur Duesenberg, sur un circuit de 17 kilomètres cette fois.
Georges Durand, l'intrépide Secrétaire Général de l'ACO n'avait-il pas dès 1906, avancé l'idée folle d'une grande course au Mans chaque année mais l'intérêt international pour les organisations sarthoises semblaient dès 1922 ne plus passionner les foules, …ni les constructeurs et devant le peu d'enthousiasme pour la Grand Prix de 1923, l'ACO prenait la décision de remiser les épreuves de vitesse pure.
Au Salon de l'Automobile de Paris en 1922, au cours d'une conversation entre Charles Faroux, patron du journal l'Auto, Marcel Canit et Georges Durand de l'ACO, l'idée d'une course de 8 heures pour démontrer les qualités des automobiles produites et de leurs équipements semblait répondre à la demande du lectorat de Charles Faroux. L'intervention d'Emile Coquille, PDG de Rudge et Withworth pour la France en tant que partenaire financier eût tôt fait de transformer le projet initial en Grand Prix d'Endurance de 24 Heures. Certes cette première édition ne déchaîne pas les passions mais les foudres du ciel qui arrosent copieusement le circuit. Victoire de l'industrie française avec Chenard et Walcker et record du tour à la Bentley, trois abandons sur 33, la démonstration est faite et la légende est en marche.

Les 24 Heures du Mans de 1923 à la guerre, de la renaissance en 49 aux années soixante-dix.

L'Amérique avec Chrysler avait bien tenté une percée dès 1925, mais la décennie sera sous domination britannique malgré les victoires françaises de 23, 25 et 26 avec Lorraine Dietrich. Les Bentley boys semblent souverains mais Stutz et Chrysler viennent semer le trouble et la bagarre est somptueuse en 1928 (record du tour dans le dernier tour). Mercédès délègue l'immense talent de Caracciola mais rien n'y fera et Bentley survole les débats. L'Alfa Roméo qui avait était considérée non conforme à l'esprit du règlement en 1928 revient en force et vont se suivre 4 et même 5 victoires si en 1935, une erreur de chronométrage n'avait interrompu la série avec des victoires d'anthologie et des pilotes d'exception Nuvolari, Sommer, Chinetti,

Etancelin. Le circuit s'est éloigné des faubourgs de la ville, les installations ne cessent de s'améliorer mais depuis 10 ans l'industrie française est inexistante sauf en petites cylindrées. La presse s'impatiente et mène la révolte. Révolte aussi mais populaire avec le Front du même nom qui obtient les congés payés mais l'absence des forces de l'ordre mobilisées pour les grévistes fait capoter les 24 Heures. Qu'importe, la décennie 30 se termine en apothéose avec les victoires de Bugatti et Delahaye et d'immenses champions Wimille, Benoist, Veyron. Le bruit de bottes couvre déjà le bruit des moteurs et le circuit bombardé est dépecé pour l'effort de guerre.
L'Europe est en ruines, l'économie exsangue, le circuit est un tableau apocalyptique mais c'est sans connaitre l'incroyable volonté des mêmes hommes qui depuis 1906 ont relevé tous les challenges. Au printemps 1949, les 24 Heures du Mans renaissent dans un circuit flambant neuf et c'est un spectacle étonnant de voir se mesurer des voitures de la nouvelle génération avec celles qui 10 ans plus tôt assuraient le spectacle. Ferrari signe la première d'une légendaire série de victoires. L'Europe pendant 15 ans va dominer la course avec la France, l'Italie, la Grande Bretagne et l'Allemagne. Certes Cunningham a traversé l'Atlantique pour tenter l'aventure mais avec des accessits seulement. La légende se tisse ; histoires d'hommes, Chinetti, Rosier, Fangio, Hawthorn, Levegh, la technologie progresse, freins à disque, pneus radiaux, histoires de marques, Ferrari, Jaguar, Lancia, Alfa Roméo, Mercédès, Aston Martin et le martyrologe avec 1955 et ses 80 morts aurait dû signifier la disparition de l'épreuve. Après une suspension du sport automobile de plusieurs mois, la volonté indestructible des sarthois leur permet en 13 mois de raser des installations quasi neuves et de reconstruire une infrastructure exemplaire. L'enthousiasme renait et la légende revit de plus belles pages encore. C'est l'époque des bolides aux couleurs nationales, aux champions flamboyants, qui alternent les Grand Prix et l'endurance. Après la décennie 50 qui voit 5 victoires de Jaguar et l'interlude Aston Martin, Ferrari signe ses plus belles années avec ses champions d'exception, Gendebien, Frère, Scarfiotti, Bandini, les frères Rodriguez, Phil Hill et Jochen Rindt.
La course est devenue un vecteur avéré de promotion du produit automobile, les grandes manœuvres planétaires débutent, Ford qui veut asseoir une politique commerciale ambitieuse pour s'imposer en Europe avec ses filiales britanniques et allemandes n'a pas réussi à acheter Ferrari et il s'ensuit les heures les plus fabuleuses(à ce jour) des 24 Heures du Mans. Quatre années durant une pluie de records et de superlatifs s'abat sur l'épreuve. Le rouleau compresseur américain a raison de la vieille Europe mais à quel prix. Le public ne s'y trompe pas et 350 000 spectateurs assistent à la course du siècle en 1967. L'Europe résiste magnifiquement, offrant des pages d'anthologie. La réponse va venir de Porsche avec la monstrueuse 917 aux formes inquiétantes, aux moteurs phénoménaux dont les puissances inavouables procurent des vitesses de 400 km/h. Le pouvoir sportif prend peur et légifère. Tant mieux pour Matra qui ponctue la décennie 70 par trois succès consécutifs, le Président Georges Pompidou est venu donner le départ et Jean Luc Lagardère a tenu sa promesse. Auparavant, Jacky Ickx à renvoyé le départ type Le Mans à l'histoire, ce que le bon sens appelait depuis longtemps.

Les 24 Heures du Mans de l'ère moderne.
Le circuit change au début de la décennie sur les kilomètres précédents les tribunes suite à plusieurs drames, puis viennent les chocs pétroliers qui mettent en péril le sport automobile. Il s'ensuit des années en demi-teintes pour l'épreuve. Cela n'enlève rien aux victoires de Porsche qui domine outrageusement la décennie quatre-vingt et bâtit un palmarès toujours inégalé. La fable du Petit Poucet se réédite avec Jean Rondeau, l'enfant du pays qui en 1980 gagne au volant d'une voiture de sa construction face aux 1200 ingénieurs de chez Porsche. La fréquentation du circuit se ressent d'années sans suspens et il faudra attendre le réveil des grands anciens, Jaguar et Mercédès pour redonner vigueur et tonicité à l'affiche des 24 Heures. Deux victoires Jaguar ont ramené 55000 supporters au Mans qui demeure la plus grande course britannique, seul Schumacher est aussi applaudi avec Mercédès qui remporte une édition 34 ans après de biens sombres souvenirs. Mazda, le plus petit constructeur japonais qui a domestiqué la technologie du moteur rotatif l'emporte par surprise au début de la décennie 90 qui sera mouvementée, crise économique, guerre de l'essence, querelle avec les instances internationales, les 24 Heures frisent la sortie de piste, 28 partants au lieu de 55, ce qui n'empêche pas Peugeot de faire étalage de son talent avec deux victoires des fabuleuses 905 à moteur V10, véritables machines de guerre à tout gagner. Quelques autres victoires plus exotiques ponctuent la fin du siècle, la Mac-Laren BMW crée la surprise en 95 alors que Porsche interprète le règlement favorablement et complète son palmarès. BMW adapte son moteur magique dans un proto et l'emporte pour clore la décennie. Depuis, sans relâche Audi et Bentley dans son giron trustent tout sur leur passage. Le Mans s'est découvert un nouveau prince, lui aussi du nord de l'Europe comme Jacky Ickx, élu pilote du XXème siècle des 24 Heures du Mans. Tom Kristensen apporte chaque année 7000 danois dans ses bagages, il a effacé des tablettes ses illustres prédécesseurs en attendant à son tour un nouvel hypothétique maître du Mans qui saura , avec le même panache que ses pairs enthousiasmer les foules alors que les constructeurs sans cesse désireux de prouver à la face du monde qu'ils sont les meilleurs, ne tariront pas d'ingéniosité pour

nous préparer nos voitures de demain, ce que l'on nomme le défi technologique. Peugeot référence mondiale dans la maitrise du diesel a mis sa griffe au palmarès avant d'annoncer son retrait pour cause de paix sociale, Porsche annonce son retour et Toyota n'a pas dit son dernier mot.

L'impact technologique et la retombée économique des 24 Heures du Mans

L'impact technologique des 24 Heures du Mans reste essentiel dans le bilan dressé. Nées d'une demande du public, de démontrer les qualités de l'automobile, de ses accessoires et composants, les 24 Heures n'ont eu de cesse, depuis 90 ans, d'apporter à l'automobile de tous les jours, des solutions techniques économiques et sécurisantes. A l'heure où la Fédération Internationale de l'Automobile sollicite l'effort de tous pour sauver 5 millions de vie dans les pays émergents, victimes de l'insécurité routière, gageons que les 24 Heures du Mans ont, par les apports faits à la technologie automobile, permit d'économiser plus de vies encore.

La traction avant apparue en 1927, par le talent de l'ingénieur Grégoire, équipe désormais la quasi-totalité du parc automobile français (90%) et plus de la moitié du parc automobile mondial. Les freins à disques qui permirent à Jaguar de triompher au Mans en 1953, équipent désormais la quasi-totalité des automobiles, y compris les plus modestes. L'injection directe d'essence, qui permit à Mercédès de l'emporter en 1952, et l'électronique ont largement participé à endiguer la pollution atmosphérique par les moteurs. Les pneus à carcasse radiale qui équipaient Lancia au Mans en 1953 sont un gage de sécurité depuis lors. Et depuis 73 ans, la piste du circuit des 24 Heures du Mans promue laboratoire national d'essais depuis 1930, sert à tester les revêtements routiers de demain, plus sûrs, plus écologiques, plus confortables. La signalisation horizontale, née sur la ligne droite des Hunaudières, la signalisation verticale réfléchissante ont été testées sur le circuit des 24 Heures. Les phares à iodes, les liaisons radio de voiture à point fixe, les phares anti brouillard, les tableaux de bord anti reflet, les essuies glaces monobranches, le kevlar, le carbone, le turbo, les huiles de synthèse, les gommes de synthèse sont parmi les progrès technologiques que les 24 Heures auront suscités. Qui aurait parié, à l'aube du millénaire, que le diesel allait l'emporter 5 ans plus tard, balayant l'image réductrice de ce mode de motorisation. Demain, l'électricité, la pile à combustible viendront rassurer le consommateur face à l'inéluctable disparition du carburant fossile, mais les ingénieurs ont, aux 24 Heures, l'inventivité sans limite, alors patientons !

La retombée économique des 24 Heures du Mans

La retombée économique des 24 Heures du Mans est à ce point exemplaire qu'elle correspond à ce que les Jeux Olympiques auraient rapporté tous les 26 ans au département de la Sarthe, c'est-à-dire trois fois depuis la création de l'épreuve et ce sans coûter les sommes pharaoniques qui sont englouties par les pays organisateurs, parfois sans lendemain, pour construire les sites olympiques.

Chaque année c'est une manne de 115 millions d'euros qui s'abat sur la Sarthe et 310 millions qui rentrent dans l'économie française. L'Automobile Club de l'Ouest, créateur et organisateur de l'épreuve, a dû céder, voici 20 ans, ses installations au Syndicat Mixte du Circuit qui regroupe la Région des Pays de la Loire, le Département de la Sarthe, la Communauté Urbaine et la Ville du Mans, car en 1990, ce sont 17 milliards de centimes qui furent nécessaires à la remise à niveau des installations, selon les normes internationales de la Fédération, stands, tribunes, salle de presse, tour de contrôle, centre médical, sans oublier les deux ralentisseurs de la ligne droite des Hunaudières destinés à effacer les 405 km/h atteint en 1988 par la WM Peugeot. Désormais lorsque les collectivités investissent 1 euro, elles en reçoivent 15 en retombées économiques. L'ACO par son loyer des installations au Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures, rembourse chaque année les annuités des emprunts et les intérêts. Depuis 20 ans, l'ensemble des installations du circuit a été rénové pour plusieurs dizaines de millions d'euros et un vaste plan de mise à niveau annuel a été programmé.

Les quarante millions de chiffre d'affaires du circuit des 24 Heures se répartissent à 40% pour la billetterie, 40% pour le marketing et les 20% restant représentent les droits TV et les engagements concurrents alors que pour une équipe de football professionnelle, la répartition serait de 57% pour les droits TV, 15% pour la billetterie et 18% pour le marketing, le reste correspondant à des subventions .

La dimension humaine des 24 Heures du Mans

La représentation des spectateurs est de 30% de sarthois, de 52% de français hors Sarthe dont 50% dans un rayon de 400 kilomètres et 18% d'étrangers. L'intérêt supérieur du territoire a gommé les clivages politiques locaux et compte tenu de l'équilibre plus que satisfaisant, on ne change pas une équipe qui gagne, l'avenir est confiant même si on demeure vigilant.

Les femmes et les hommes qui ont écrit les pages des 24 Heures du Mans, ont tous été, à des degrés divers, les acteurs d'une formidable aventure humaine. Si, récemment la très institutionnelle société américaine National Geographic, a décerné aux 24 Heures du Mans, le titre envié de premier évènement international majeur auquel tout amateur de sport se doit d'assister au moins une fois, c'est parce que les valeurs véhiculées par l'épreuve paraissent fondamentales et exemplaires.

Ces compliments honorent tous ceux qui contribuent, depuis 90 ans, à faire des 24 Heures du Mans, l'espace d'un week-end, l'épicentre de la culture sportive mondiale, le laboratoire instantané du génie humain et - n'oubliant pas les spectateurs - un « melting-pot » passionné et fraternel, d'une bonne cinquantaine de nations.
Depuis l'origine de l'épreuve, la magie du Mans a opéré, dont le symbole est probablement la durée avec en corollaire l'exigence physique pour les acteurs et technique pour les machines, ce que l'on nomme avec justesse, l'endurance. N'y a-t-il pas chez les pilotes comme chez les spectateurs, cette angoisse sourde, tapie aux tréfonds de l'être, à s'enfoncer dans la nuit, puis cet émerveillement, ayant physiquement résisté, à voir poindre l'aube ? Cette victoire sur le rythme planétaire, à franchir l'obscurité pour se découvrir au jour suivant en pleine lumière, correspond au dépassement de soi, à l'effort puis à la récompense de l'effort. De l'ombre à la lumière est, pour un pilote, le but de toute carrière.
Une victoire au Mans constitue pour un champion l'aboutissement de son rêve, l'accomplissement d'un parcours difficile, dangereux, physiquement, mentalement, financièrement et médiatiquement. La fascination exercée par cette course est un heureux contrepoint à ses détracteurs. Deux facteurs contribuent essentiellement à l'unicité des 24 Heures du Mans : les vitesses atteintes et la spécificité du parcours. Circuit éphémère puisqu'utilisé une seule fois l'an, mais chargé d'histoire, le tracé manceau représente un défi inouï pour les machines et pour les hommes. Seuls les ordinateurs permettent désormais la simulation mécanique mais pour les hommes, c'est à chaque fois la même magie, la même griserie qui vous accapare, vous absorbe, vous malaxe et vous façonne.
Personne ne repart des 24 Heures du Mans indemne. Le champion malheureux ne rêve que d'y revenir, à la conquête du Graal ; le spectateur lui, rêve de connaitre de nouveau l'aube blafarde sur la pinède, ayant vaincu la circum-révolution. Alors, acteurs de cette pièce en 90 actes, prenons rendez-vous pour le centenaire, à portée de main et gageons que d'ici là, écloront de nouveaux talents, de ces « belles personnes » dont l'histoire du Mans regorge et qui sont de si parfaits exemples pour un monde qui se cherche, sans répit, de nouveaux dieux du stade.

Conférence donnée par Mr. Hervé GUYOMARD au Rotary Club de Château / La Chartre sur Le Loir.
Le mardi 24 mars 2015 à partir de 20h 30 à l' »Hôtel de France » à La Chartre sur Le Loir.
Etaient présents : K.Rossard(présidente),Bocquillon(2),Bodin(2),Duval,Garnier(2),Gaudin,Ghazi,Guérin(2), Heslon,Labelle(2),Mauclair(2),Oyono,Papin(2),Pissot(2),Sablé(2),Salomé,Sénécal et Michel Taillard.
Etaient invités : Mme Talagon par A.Labelle,Mme Brossard,Mr Gouhier et Mr et Mme Pleynet par M.Sablé.
Etait excusé François Leboucq.

Notre Présidente clôt la séance, il est 22 heures 45.