



Le Bulletin



du Club René Bonnet Matra Sports

Spécial AG 2019

PASSION SPORTIVE ET INNOVATION TECHNOLOGIQUE

1969



2019

WORLD

CHAMPION

50 ANS DU TITRE DE CHAMPION DU MONDE



N°101

Novembre 2019





Le Bureau



Présidente :

Delphine HUMBERT
grabouille37@club-internet.fr



Secrétaire :

Danielle HUMBERT
iphumbert@sfr.fr



Trésorier :

Christian PEAN
christianetmichele@hotmail.fr



Responsable pièces détachées :

Jacques CRESEL
jcresiel@orange.fr



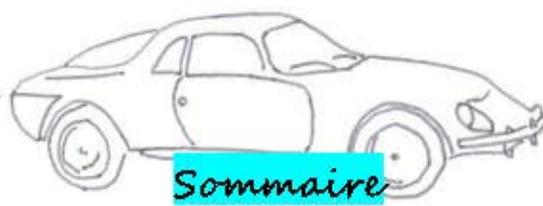
Responsable internet, communication et sorties :

Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com



Responsable technique :

Jean Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Sommaire

Couverture: Spécial AG 2019

Page 2: Le Bureau ; Sommaire

Page 3: Le Mot de la Présidente

Page 4: A propos du bulletin ; Petite annonce

Pages 5 et 7 : Assemblée Générale Romorantin 2019

Page 11: Merci à Roland Roy

Page 13: Reconstruction René Bonnet 73 et 72

Page 15: Nogaro Classic Festival

Page 18: Site Airbus Jean Luc Lagardère

Page 19: Solution du Sudoku

Page 20: Salon Auto Moto Classic Toulouse

Page 24: 1969... il y a 50 ans

Page 25: DVD

Page 26: Cisèna

Page 30: Livres ; Miniatures

Page 31: La Cuisine ; Le Sudoku

Page 32: Retour sur l'AG en images





Le Mot de la Présidente

Chères et Chers membres,

Nous venons de passer l'assemblée générale gentiment. Un peu moins de voitures mais les années ne se ressemblent pas. Nous vous proposons un programme 2020 avec pas mal de sorties diverses pour faire rouler vos Matra.

Vous allez recevoir un nouveau règlement intérieur ainsi qu'une fiche d'inscription afin de remettre à jour nos fichiers.

Il est impératif de nous renvoyer la fiche de renseignements pour valider votre cotisation.

Mr Jacques Augier a accepté de reprendre la rédaction du bulletin. Nous le remercions beaucoup ainsi que Maryvonne qui assistera toujours Jacques.

Nous allons essayer de faire des salons mais bien sûr avec votre soutien. Si vous souhaitez faire un stand lors d'une manifestation près de chez vous, merci de nous contacter pour vous aider.

De plus, nous sommes en train de travailler sur la refonte du site car nous avons des retours de gens qui ne nous trouvent pas lors d'une recherche de club sur internet.

Je vous laisse profiter de ces mois d'hiver pour réviser ou restaurer vos autos.

Je vous donne rendez-vous en début d'année pour la sortie dégrassage organisée par Mr Leroy Yves.

Les personnes souhaitant un mot de passe pour le site internet, à partir de maintenant, merci d'envoyer un mail à Daniel Harquin: daniel.harquin@gmail.com

Je vous souhaite à toutes et à tous de bonnes fêtes de fin d'année.



Bulletin de Liaison

Club RBMS

26 rue du Village des Papillons

41200 ROMORANTIN

Tél: 02 54 76 02 23 ; <http://www.rbms.fr/>

Directrice de la Publication :

Delphine HUMBERT

Rédaction, Photos :

Membres du club

Mise en page:

Jacques Augier

jacques.augier22@orange.fr

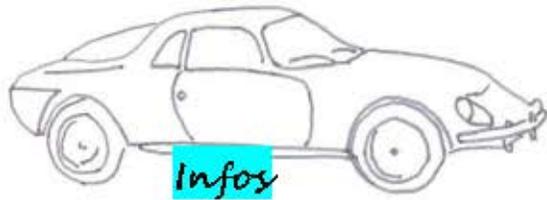
Impression :

Copietout 41200 Romorantin

Tirage 2019

130 exemplaires





A propos du bulletin

Comme Delphine l'écrit dans son éditorial, Maryvonne a souhaité cesser de s'occuper du bulletin, ce qui est bien légitime après toutes ces années consacrées avec grand talent à cette tâche et notre Présidente m'a sollicité pour prendre la relève. J'ai accepté avec plaisir mais aussi avec un peu d'inquiétude: pas facile de succéder à Maryvonne. Heureusement cette dernière est là pour me donner moult conseils et m'a assuré de continuer à tenir la rubrique cuisine et jeux, ce dont j'aurais été bien incapable. Je vous demande beaucoup d'indulgence pour cette reprise. Ce qu'a dit Jean Paul lors de l'AG à propos du Club est aussi vrai pour le bulletin: celui-ci est une Auberge Espagnole où l'on ne trouve que ce que chacun veut bien y apporter. Aussi je compte sur vous pour fournir des articles, pour faire part de vos commentaires, de vos critiques, de vos attentes et de vos suggestions.

Petit détail pratique, ma ligne Internet est très poussive (pas plus de 1 Mo de débit) bien qu'habitant à 8 kms du centre de Toulouse, ville dite de hautes technologies; donc si vous voulez m'envoyer des documents un peu volumineux (supérieurs à 2 Mo) merci de ne pas les mettre en pièce jointe de vos mails mais plutôt de les faire passer par un outil (gratuit) de type «Dropbox», «We Transfer» ou autre.

Pour me joindre vous trouverez ci dessous mes coordonnées:

Jacques AUGIER
9 impasse de Borde Basse
31130 PIN BALMA
05 61 24 42 76
jacques.augier22@orange.fr

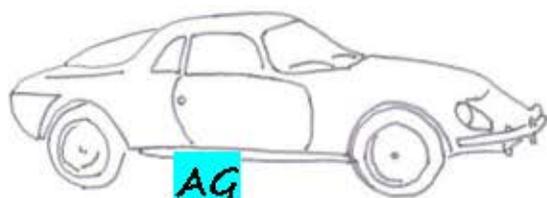
Petite Annonce

La reconstruction de mon Djet est presque terminée. Je mets en vente des pièces qui feront certainement le bonheur de certains RBMS ou autres.

- 1 train avant comprenant: 1 traverse; 1 crémaillère; 2 triangles sup.; 2 triangles inf.; 2 disques; 2 fusées; 2 flasques.
- 2 axes d'essuie glace.
- 1 bocal de frein Nivocclair en verre et son bouchon alu.
- 1 raccord de freins 3 voies.
- 1 platine de fixation de maître cylindre de freins.
- 2 étriers de freins AV.
- 2 carburateurs Zenith 38 NDIX.
- 5 feux AR.
- 6 manos Jaeger et Végia diamètre 52mm.
- 1 coupe batterie Ducellier 1034 avec sa clef à oreilles.
- 4 jantes tôle R8G.

Contact: Monsieur JEANTILS Alain; 40 Rue des Mazy; 08000 Charleville Mezières; tél: 09.83.72.33.18





Assemblée Générale Romorantin, 28-29/09/19

Par Stéphane Zverkoff

Comme chaque année, l'assemblée générale nous ramène au berceau des voitures qui nous sont chères à savoir Romorantin.



Le samedi matin est consacré au pèlerinage avec le rendez-vous café au musée Matra, suivi d'une petite visite des lieux, certes pour revoir les voitures de série et de compétition de la marque ainsi que les multiples prototypes, mais aussi pour découvrir l'exposition temporaire de l'année avant son démontage. Cette année était consacrée au «Young

Timers». Nous pouvions revoir les autos de notre enfance, à nous les quarantennaires, celles qui nous ont fait rêver, comme la célèbre DeLorean, la R5 Turbo, la 205 Rallye et celles qui ont connu un flop commercial comme la Tagora.

Après la séquence nostalgie et un bon repas, vient le début du rallye promenade en Sologne avec son cortège de questions, de lieux à identifier et une halte découverte à Graçay: petit moment convivial partagé en famille. Après un tour dans la ville, il nous était possible de visiter le musée de la photographie qui renferme des trésors conservés par un particulier tout aussi passionné que nous. Nous pouvions aussi visiter le clocher de l'église, un bijou de charpente que nous a fait découvrir un autre passionné du village.



Un grand merci à Danielle et à sa comparse Chantal qui organisent depuis des années cette balade du samedi après-midi et nous font découvrir chaque année des lieux nouveaux. Chapeau bas les filles et quel dommage que vous ayez décidé de ne pas renouveler l'opération l'année prochaine même si chacun peut comprendre votre lassitude.





Après la balade culturelle vient le divertissement avec le diner du soir et son animation par le DJ local Mickaël Landerno. Là encore, le travail de Danielle et Chantal est à féliciter pour la décoration de salle sur le thème des fables de la Fontaine. Quelques jeux et les résultats du rallye viennent animer le repas avant de prendre possession de la piste de danse. Mais là, phénomène étrange, la salle se vide assez rapidement et à minuit et



deux heures, il ne reste qu'une poignée d'irréductibles fêtards. Serait-ce dû au vieillissement des membres, à un ras le bol de la formule proposée ? Enfin cela aura permis de préparer la salle pour l'AG et rentrer se coucher non sans pousser le Rancho qu'une panne de batterie empêchait de démarrer, histoire de pimenter cette fin de soirée.

C'est donc en Avantime que je suis revenu le dimanche pour la vente de pièces où chacun fait ses emplettes afin d'entretenir ou de restaurer ses autos et pour l'AG avec ses divers comptes rendus (moral, financier, ...), et le programme prévisionnel pour l'année à venir.

Après le repas du midi, chacun est reparti sous la pluie cette année.

Mes coups de cœurs :



- un gros bravo à nos amis étrangers qui comme chaque année ont fait le déplacement en auto moderne ou en Matra pour assister à l'AG
- un gros bravo à Maryvonne pour son investissement dans le bulletin et à Danielle pour son organisation de l'AG de Romorantin et qui passent la main.

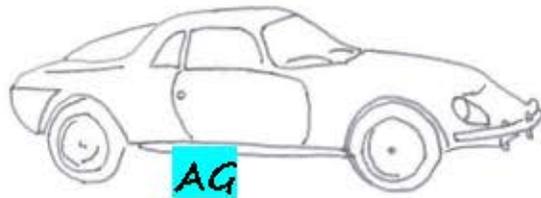


Mon coup de gueule :

Il est bien regrettable d'apprendre que quelques membres indéliçats ont profité du prix attractif des pièces détachées issues soit du stock d'origine, soit de refabrication, pour les revendre sur internet avec un très large profit. Que faire contre de telles pratiques si ce n'est compter sur la conscience de chacun ? Il est clair que sans le bénévolat des membres, il faudrait faire appel à des sociétés privées pour s'approvisionner en pièces ce qui aboutirait inexorablement à une forte augmentation du prix de la restauration et de l'entretien de nos autos.

Allez, pensons à autre chose et à l'hivernage de nos petits bijoux à quatre roues.





Assemblée Générale Romorantin, 28-29/09/19

Par Jacques Augier

Et voilà une nouvelle AG de passée et bien passée.

Débutée pour les plus précoces le Vendredi soir par des retrouvailles à la cafétéria Crescendo du Leclerc de la zone de la Grange à Romorantin. Accueil chaleureux de Danielle et Jean Paul, apéritif offert par le club puis chacun va choisir son repas. Joyeuse ambiance même si pour certains les kilomètres du voyage aller se font un peu sentir et on ne se fera pas prier pour aller dormir.



Le lendemain matin rendez vous au musée Matra, où un duo de chatons errants nous accueille et aurait bien voulu adhérer au club! Nous profitons de la nouvelle exposition sur les « Young Timers » (les voitures de collection récentes des années 80 en bon français). Bien sûr ces autos ne nous dépassent pas beaucoup car on a l'impression de les voir encore dans la rue sauf pour certains modèles très sportifs et plutôt rares comme les bases des Groupe B de rallye telles que Peugeot 205 Turbo 16, Renault 5 Turbo ou autre Citroën BX 4x4 TC.

Nous sommes également ravis de voir que le musée a retrouvé sa physionomie normale après les inondations de 2016. Le sous sol est de nouveau accessible et les différents prototypes d'étude semblent avoir été très bien récupérés. Beaucoup s'attardent à la boutique pour acquérir les nouveautés: vêtements, miniatures, livres, DVD, posters, gadgets; dès qu'il y a un logo Matra ou René Bonnet notre âme d'enfant s'éveille.

Tout au long de la matinée le parking derrière le musée s'est bien garni et l'on retrouve une beau groupe de René Bonnet Missile, Djet René Bonnet, Djet et Jet Matra, 530, Murena, Rancho et la superbe barquette DB rouge de Jean Paul prêtée à notre membre d'honneur Christine et son époux Louis.



Vers midi toute cette petite troupe s'achemine vers le centre de loisirs de la rue des Papillons pour le déjeuner. L'occasion de regrouper toutes les voitures sur la pelouse et de faire des photos. Nous avons le plaisir et l'honneur d'y retrouver Claude et Frank Pédarribes et leur magnifique et authentique Jet Groupe 4 usine ex Pescarolo.



Jet Groupe 4 usine ex Pescarolo





Les tables se forment rapidement, les discussions sont animées et le repas savoureux et copieux. Mais pas le temps de faire la sieste, Danielle nous rappelle à l'ordre avec les consignes pour la balade de l'après midi ; il faut récupérer son dossier avec plaque, road book et photos des lieux à reconnaître, former les équipages et se mettre en route vers un but inconnu situé à 67 kms.

Le road book est très bien fait, mais nous ne sommes pas toujours très attentifs, parfois la conversation s'engage dans l'habitacle et l'on rate une case puis une autre et le doute s'installe. Faut-il faire demi-tour? De plus il ne peut pas y avoir parfaite coïncidence entre le kilométrage du road book et celui indiqué par nos vénérables compteurs quinquagénaires et puis il faut aussi regarder le paysage et les panneaux pour essayer de repérer ceux qui figurent sur les photos! Bref, heureusement qu'il y a les copains pour nous remettre sur le droit chemin et on finit par former un petit convoi, sans le faire exprès bien sûr Mesdames les organisatrices! On plaint beaucoup Christine et Louis dans leur barquette, avec le vent et le bruit impossible de communiquer et de suivre un road book! Alors notre Championne est obligée de suivre le train de sénateur des conducteurs du dimanche, elle doit enrager de ne pouvoir faire hennir les chevaux du «Panpan» (moteur Panhard de la barquette pour les non accros)



Après quelques kilomètres de plus que le road book nous touchons au but: Graçay qui se trouve à moins de 30 kms de Romorantin par la route directe, c'est dire si nos organisatrices ont de l'imagination pour nous faire faire des détours bien sympathiques qui permettent de découvrir les charmes de la campagne Solognote! A Graçay après pointage, nous recevons un plan de balade pédestre dans le village avec des énigmes à trouver pas toujours faciles à traduire pour nos collègues anglophones ; par exemple comment expliquer «ça trompe énormément» ou «être Fanny» à la pétanque, mais finalement on y arrive... Beaucoup ont séché sur la question concernant la trace qu'a laissée Blaise Pascal à Graçay, même la personne à l'accueil du musée de la photo n'a pas pu nous aider à moins qu'elle n'ait été de mèche avec l'organisation? Ce musée de la photographie est particulièrement intéressant, la collection d'appareils qu'il abrite est impressionnante depuis les énormes engins à plaque de verre du début de la photographie jusqu'aux plus récents «reflex» en passant par les micro-appareils des espions de la guerre froide. On a aussi pu visiter l'église de Graçay et ses cloches.





Les organisatrices en plein travail



Embrasser Fanny ?

Après cette découverte, nous rendons nos copies et avons carte blanche pour revenir à Romorantin au plus court, cette fois ci c'est Tom-Tom qui sert de road book et c'est quand même plus facile; comme quoi le «progrès» ne nous rend pas plus intelligents.



Hispano Suiza Alphonse XIII

Regroupement sur la pelouse du centre de loisirs où une nouvelle surprise nous attend: la présence de l'Hispano Suiza Alphonse XIII cabriolet de notre ami Jean Paul: un bien bel engin vénérable avant-guerre (la première mondiale !) qui attirera la curiosité et fit l'admiration de beaucoup d'entre nous. Deuxième surprise (mais annoncée celle là), Roland Roy et son épouse sont là. Roland va nous dédicacer son livre de souvenirs de ses années passées dans l'équipe compétition Matra. En parallèle

Christine va aussi dédicacer son livre. C'est la grande chance de faire partie de ce club; lors de cette AG nous avons le privilège de bénéficier de la présence de trois acteurs du sport automobile des années 60/70: Christine Beckers, Roland Roy et Claude Pédarribes, qui dit mieux?... et chacun de nous faire partager avec grande gentillesse et simplicité ses souvenirs de cette belle époque; ils nous permettent de passer du rang de spectateur à celui de confident: un grand merci à eux et à nos responsables du club pour ces moments rares et mémorables.



Roland ROY



Arrive l'heure de l'apéritif, mais le Petit Chaperon Rouge court dans la salle à la recherche de sa grand-mère perdue, quand surgit le Loup! Heureusement l'histoire se finira sans drame et sous les rires et les applaudissements pour nos deux actrices...

Chaque table est magnifiquement décorée avec des petits ballots de paille et une fable de la Fontaine avec figurines des personnages. Des statues d'animaux en bois évoquent aussi la Sologne haut lieu de chasse.





Le repas est de grande qualité, avec un service souriant et très efficace et peu nombreux sont ceux qui ont eu la capacité de tout finir tant les plats étaient copieux. Les animations n'ont pas manqué avec les quizz sur l'automobile et Matra pour filles et garçons, la remise des prix du rallye de l'après midi où chacun repart avec un beau souvenir car l'important est de participer et enfin DJ, musique et danse pour terminer fort tard une très belle journée où la météo nous a accompagnés puisqu'il n'y a pas eu de pluie.



Le quizz des garçons



Les vainqueurs du rallye

Le lendemain difficile de se lever de bonne heure et pourtant la vente des pièces démarre à 08h30! Certains ont dû se lever tôt pour tout installer. Manuela est aussi présente avec ses articles Matra «Autriche» toujours bien appréciés. Puis arrive le moment solennel de l'Assemblée Générale dont le contenu figure dans le mot de la Présidente, ce fut l'occasion de remercier Maryvonne et Nanou pour l'organisation magistrale de la sortie annuelle dans le Lot. Suit le déjeuner de clôture, à l'issue duquel il est temps pour la plupart de reprendre la route et de se saluer jusqu'à la prochaine rencontre.



Ce week-end aura été riche en événements et parfaitement organisé du début à la fin. On ne remerciera jamais assez ses organisatrices et organisateurs qui se donnent à fond pour que la fête soit belle et réussie. On a cru comprendre qu'une certaine lassitude gagnait certain(e)s tant la charge est lourde et le retour parfois un peu décevant. Il est de notre devoir à tous de les soutenir et de les aider par tous les moyens pour que perdure ces événements qui nous tiennent à cœur. Le minimum pourrait (devrait ?) être un petit mot d'encouragement et de remerciement en direct, par téléphone ou par courrier (en évitant peut être le mail un peu impersonnel) à défaut de s'impliquer directement dans l'organisation.

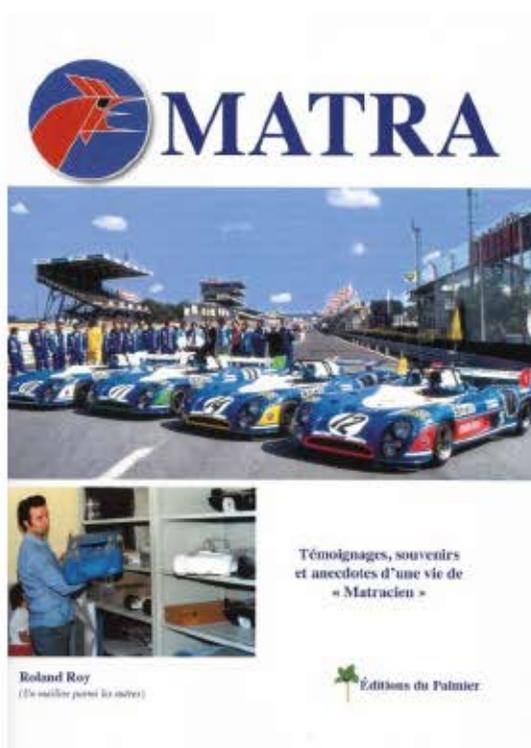




Merci à Roland Roy

Par Jacques Augier

Le Samedi soir de l'AG, Roland Roy nous a fait le plaisir et l'honneur de venir nous dédicacer son livre consacré à sa carrière au service compétition Matra où il a débuté en 1967 à l'âge de 21 ans; il a ainsi vécu la quasi-totalité de la dizaine d'années de cette aventure légendaire, d'abord au bureau d'études puis en tant que responsable de l'atelier carrosserie toujours sous la tutelle de Bernard Boyer. Au travers d'une multitude d'anecdotes savoureuses il nous permet de partager cette expérience et de rentrer dans le quotidien de cette équipe extraordinaire. Roland se définit comme un «maillon parmi les autres», mais compte tenu de tout ce que cette «chaîne» a accompli de prouesses, il faut croire que le «maillon» était de qualité (et qu'il le reste aujourd'hui).



Le livre se lit d'un trait, c'est une véritable gourmandise pour tous les passionnés de l'aventure Matra que nous sommes. Et c'est un grand bonheur que ceux qui ont fait cette aventure nous permettent aujourd'hui d'accéder à son histoire interne, en cela nous sommes très reconnaissants à Roland et nous ne pouvons que partager ce qu'il écrit à la fin de son livre:

« Côté littérature sur la compétition Matra, il faudrait bien qu'il existe un livre dans lequel les survivants de la belle époque, et ils sont encore nombreux, racontent leurs anecdotes. C'est surtout le cas en particulier des mécaniciens qui ont vécu beaucoup de choses sur les circuits. Même s'il est évident que cela n'intéressera pas tout le grand public, cela compléterait les nombreux ouvrages écrits sur les pilotes et sur la marque. Ce serait le moyen de conserver la mémoire de ce que nous avons vécu, pour nous, nos familles, nos amis. Les anciens d'Alpine l'ont fait et ce serait bien de les imiter ! »

A la lecture de ce texte je me demande qui est mieux placé que Roland pour solliciter ces «anciens» qu'il connaît parfaitement et qu'il sache que ce modeste bulletin est complètement ouvert à accueillir leurs témoignages s'ils ne veulent pas se lancer dans un livre complet !!

Encore un grand merci Roland pour tout ce que vous avez fait et que vous faites aujourd'hui, votre livre, vos miniatures, vos dessins, vos témoignages comme cette belle journée à Bassan dans l'Hérault en 2018 sur l'histoire de DB, votre présence sur les circuits avec votre magnifique DB comme à Nogaro au Classic Festival 2018.....





24 Heures du Mans 1973
 « Quand le coq Matra terrasse le cheval cabré »

1973 l'année du titre de Champion du Monde d'endurance, Matra remporte avec Pescarolo-Larrousse au volant, sa deuxième victoire consécutive au Mans.

Roland Roy, membre de l'écurie, possède un don pour la caricature, il réalise rapidement le dessin original ici représenté et le brandit envers Pescarolo à l'annonce du dernier tour. Le bras d'honneur du coq sur le cheval terrassé est une réponse de Matra histoire de régler un petit contentieux entre les deux firmes (Ferrari et Matra).





Reconstruction René Bonnet F3 et F2

Par Thierry Bareau

Fervent admirateur de René Bonnet et de son équipe, j'ai eu la chance d'acquérir une René Bonnet Le Mans en 1989 ce qui a été le fil conducteur de ma passion.

Au cours des années qui suivirent, j'ai acquis d'autres René Bonnet: un Djet 2, un Djet 3. J'ai commencé à construire un Aérojet 1964. J'ai entre autres eu le plaisir de restaurer l'Aérojet tubulaire de Jean-Pierre Beltoise et de Claude Bobrowski, vainqueur de l'indice au Mans en 1963 et celui de Michel de Bourbon Parme et Robert Bouharde, châssis poutre du Mans 1964. J'ai également acquis dernièrement un Missile René Bonnet.

Mais quelques autos manquaient à ma collection. Mon ami Jean Paul Humbert, il y a quelques années, m'a proposé de reprendre un projet qu'il avait commencé dans les années 1990, la construction de 2 monoplaces René Bonnet, une F3 et une F2. Me voilà donc reparti au travail avec une liasse de plans complète à 80%, des moules en plâtre du fuselage, du saute vent et du nez non conforme et quelques bricoles.

J'ai également eu la chance de rencontrer à plusieurs reprises Jacques Hubert, le père de ces autos, qui m'a aidé et offert 3 caisses pleines de pièces d'époque. J'ai donc attaqué ce chantier il y a 4 ans avec beaucoup d'inconnues. J'ai commencé par réaliser toute la triangulation des deux monoplaces ainsi que l'assemblage du bloc avant initialement commencé par Jean Paul et du berceau arrière. En travaillant beaucoup par élimination et déduction ainsi qu'avec quelques photos et grâce à un éclaté paru dans l'Auto-Journal avec toutes les cotes de la voiture, j'ai pu déterminer la cote exacte entre le berceau et le châssis, cette cote étant inconnue.



Les triangles et relais de suspension AR



Le master qui m'a servi à former la tôle de liaison des deux couples avant.





Couples avant et Berceau arrière

J'ai eu quelques déconvenues car certains plans étaient faux. Les pièces ayant été modifiées à l'assemblage, les plans n'ont pas été corrigés. J'ai dû modifier les bâches à huile qu'avait fabriquées Jean Paul au plan, car la crémaillère de direction était trop haute d'après Jacques Hubert et les autos étaient inconduisibles.



Dans ma liasse de plans, il y avait celui du volant. J'ai fait réaliser l'âme à trois branches en découpe laser, mais dans le lot Hubert il y avait deux bruts coupés à la scie à ruban moins précis que les précédents mais tellement authentiques et grâce à un volant d'époque, prêté par Jacques Hubert, j'ai pu réaliser la copie conforme des volants d'époque.

Toujours grâce à lui et un plan qu'il m'avait fourni, j'ai pu retrouver l'origine des émetteurs de frein qui n'étaient autre que des émetteurs d'embrayage de Renault SG2. Jacques Hubert m'a fourni un certain nombre de pièces de la F3 dont le carbu Stromberg spécifique et la platine échappement admission. Jean Paul a, quand à lui, retrouvé l'unique cloche d'embrayage spécifique à la F3 en magnésium d'après Jacques Hubert ainsi que les cardans et les fusées avant.

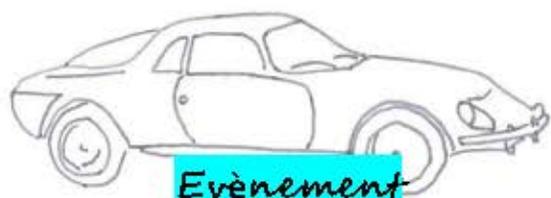


Aujourd'hui? Le châssis est terminé. J'ai des pièces en cours d'usinage telles que les porte-moyeux arrière et les entretoises de roulement de triangles avant. Dès réception de ces pièces, je serai en mesure de mettre la voiture sur ses roues ...



Suite au prochain bulletin





Nogaro Classic Festival

05 & 06 octobre 2019

Par Jacques Augier

Le week end suivant l'AG a eu lieu le Classic Festival à Nogaro. Le lieu n'étant pas très loin de chez moi, j'y suis allé en moderne pour laisser souffler le Jet après le périple à Romorantin.

C'est toujours un plaisir d'aller à Nogaro, il y règne une très bonne ambiance, le sport automobile est encore une fête là-bas, le cadre est joli, la nourriture et l'Armagnac excellents et la météo pas trop mauvaise.

Les plateaux de roulage étaient assez fournis même si un peu hétéroclites.

Les plus garnis comme souvent étaient ceux des petites monoplaces avec par exemple une très belle Martini MW1, premier modèle fabriqué par le célèbre Tico.



Beaux plateaux également en Old et Old Compétition avec la présence notable de la famille Artis venue avec son Djet et sa Lotus Europe.



Les Jamin père et fils, régionaux de l'étape, avaient amené une belle barquette Cooper Monaco et le Racer Boyer œuvre de Bernard Boyer le concepteur de quasiment toutes les Matra de compétition (sauf la MS1 et la MS 640 !)





Le plateau avant guerre était plus réduit mais avait quelques beaux spécimens comme ce tricycle Darmont ou cette Salmson Rallye.



Le plateau des F1 et Protos manquait de têtes d'affiche prestigieuses et ce n'est pas la présence des 2 répliques de Porsche 917 Bailey au moteur 6 cylindres sous dimensionné qui pouvait compenser ce manque.

Dans les paddocks on notait la présence de Djet René Bonnet et Matra ainsi que d'une Bagheera Courrèges.



Sur le stand Pelras, le grand concessionnaire BMW de Toulouse sponsor de l'évènement, il y avait une BMW M1 à la vente pour un prix très modique, avis aux amateurs !



Une reconstitution de camp militaire accueillait de beaux véhicules restaurés.





Ari Vatanen et Jacques Laffite étaient présents pour des séances de dédicaces. Ils semblaient en grande forme et très complices. Ils ont assisté le samedi soir au spectacle traditionnel de courses de vaches landaises dans les arènes et nous ont gratifiés à leur arrivée d'un pas de danse !



Ce spectacle avec les vachettes est toujours aussi animé et spectaculaire et fait vraiment partie du folklore du Classic Festival au même titre que la parade des voitures dans le centre ville et le grand repas dans la salle des fêtes animé par les bandas locales et en présence du maire de Nogaro et de Caroline Diviès la responsable du circuit De quoi passer un excellent week-end de clôture de saison !





Site Airbus

Jean Luc Lagardère

Par Jacques Augier

A la fin des années 90, Jean Luc Lagardère a été un acteur majeur de la création du groupe européen de l'Aéronautique, de l'Espace et de la Défense EADS issu de la fusion du français Aérospatiale Matra, de l'allemand Daimler Chrysler Aerospace et de l'espagnol CASA. Il fut le premier coprésident du conseil d'administration de ce groupe qui venait coiffer en particulier les avions Airbus. On se souvient de cette photo historique de 1999 montrant une poignée de main entre Jean Luc Lagardère, Jurgen Schrempp président de Daimler Chrysler, Gerhard Schröder chancelier d'Allemagne, Lionel Jospin et Dominique Strauss Khan représentant le gouvernement Français alors en cohabitation avec Jacques Chirac.



A ce titre Jean Luc Lagardère fut un des décideurs du programme Airbus A380. A Toulouse l'usine dédiée à l'assemblage de l'A380 porte son nom: « Site Jean Luc Lagardère ». Elle est située à l'ouest de la ville sur la commune de Blagnac à proximité de l'aéroport.

Un dimanche matin d'été où la circulation est très faible j'ai eu l'envie de photographier le Jet devant l'entrée de cette usine, et comme celle-ci est située à côté du musée Aéroscopia dédié à l'Aéronautique j'en ai aussi profité pour faire des photos devant le Concorde dont le premier vol a eu lieu à Toulouse le 02 Mars 1969, donc il y a cinquante ans cette année.





Si le site Jean Luc Lagardère d'Airbus Avions se trouve à l'ouest de Toulouse en direction du Gers (département hébergeant Aubiet, le village natal de JLL), au sud est de la ville en direction de Carcassonne se trouve le site spatial d'Airbus Defence & Space (ex Matra Espace) dont l'installation à Toulouse en 1980 avait été décidée par Jean Luc Lagardère, à proximité de l'ancien aéroport de Montaudran d'où partaient les héros de l'Aéropostale dans les années 20 et 30. De plus il ne faut pas oublier que le métro automatique de Toulouse (le VAL) a été installé par Matra Transport dans les années 80 (inauguration de la première ligne en 1993) et qu'une troisième ligne est actuellement en projet, elle devrait relier ... Airbus Avions à Airbus Defence & Space !

Bref Toulouse est bien la capitale de l'Aéronautique et de l'Espace et le nom de Jean Luc Lagardère lui est lié de l'est à l'ouest!

Solution du Sudoku

6	2	1	7	4	8	9	3	5
7	3	4	5	9	1	2	6	8
5	8	9	2	6	3	7	1	4
3	9	2	1	7	4	8	5	6
4	5	8	6	2	9	3	7	1
1	7	6	3	8	5	4	9	2
2	4	5	4	3	7	1	8	9
9	1	7	8	5	2	6	4	3
8	4	3	9	1	6	5	2	7





Salon Auto-Moto Classic

Toulouse 13-15/09/19

Par Jacques Augier

Mi Septembre et par un temps très estival, a eu lieu à Toulouse le deuxième Salon Auto-Moto Classic. L'année dernière, par l'intermédiaire de Jean Paul, j'avais été sollicité pour exposer le Jet sur le stand ELF, aussi cette année les organisateurs du salon m'ont contacté pour mettre le Jet sur un plateau de sportives, le thème principal de l'exposition étant les années 50 et 60.

Dans l'un des 4 halls du salon il y avait 3 grands plateaux sur ces années 50/60: les populaires, les américaines et les sportives.



Sur le plateau des sportives le Jet se trouvait en bonne compagnie avec d'autres françaises telles que Berlinette Alpine, R8 Gordini, Jidé et autres Simca Sport.



Il y avait aussi un beau cabriolet DB Le Mans et un coupé Facel Vega



Les populaires étaient bien représentées ainsi que les américaines.



Le club D'Jet avait un stand avec un René Bonnet CRB1 et une Matra Djet 5 luxe.



Dans le hall réservé aux commerçants et aux garages, un atelier du Tarn et Garonne (82) exposait sur son stand un Djet en cours de restauration de toute beauté.

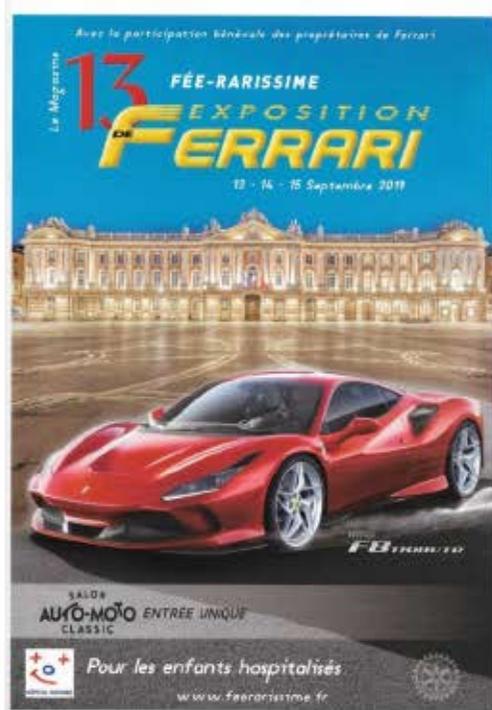


Le salon incluait aussi une vente aux enchères dont les plus grosses pièces étaient une Chevrolet Corvette C3 Groupe 4 et une De Tomaso Pantera Groupe 4 chacune évaluée entre 150 000 et 200 000 €, mais je crois qu'aucune des deux n'est partie ... les temps sont durs !!



Enfin un hall était entièrement consacré à des Ferrari (exposition Fée-Rarissime) à l'initiative du Rotary Club et du concessionnaire Ferrari de Toulouse Modena Sport au bénéfice des Enfants Hospitalisés et de l'ICM (opération Hôpital Sourire). Les propriétaires de Ferrari et la concession exposaient les modèles et proposaient des baptêmes pour 50 € reversés à l'association. Toute la gamme des Ferrari modernes était représentée et quelques anciennes étaient exposées: une Daytona, une BB 512 et une réplique de P4 souvent vue dans les Classic Days.





Un salon assez intéressant même si il manquait les belles avant guerre prestigieuses Talbot, Delage Delahaye, Bugatti, Hispano.....

Le salon se déroulait dans le « vieux » Parc des Expositions de Toulouse situé en ville sur une île sur la Garonne. Ce parc va être remplacé dès la mi-2020 par un nouveau complexe construit à l'ouest de la ville sur la commune de Beauzelle à proximité de l'aéroport de Blagnac et des usines Airbus Avions ; peut être y trouvera t on plus de confort, de fraîcheur, et de lumière pour le 3^{ème} Auto Moto Classic de Toulouse prévu mi Septembre 2020.





1969-2019

1969..... il y a 50 ans !

L'année érotique, Richard Nixon devient Président des Etats Unis, le premier vol du Concorde et du Boeing 747, la démission du Général de Gaulle, l'élection de Georges Pompidou, le début de la création d'Airbus, Eddy Merckx gagne son premier Tour de France, le premier homme sur la Lune, Sharon Tate est assassinée, Woodstock, Khadafi prend le pouvoir en Lybie ...

et surtout:



JACKIE STEWART
Formula One Champion



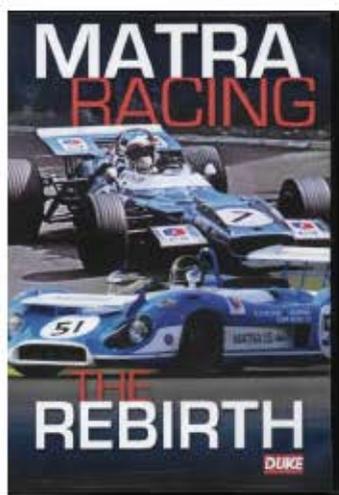
MATRA INTERNATIONAL
Matra MS80/Ford V8
1969

Original Artwork by Steve Freeman, Copyright 2014 Email: steve@aeronautarts.com





DVD



Vu et acheté au musée Matra de Romorantin, le DVD « Matra Racing The Rebirth » (La Renaissance en anglais). Les commentaires sont en anglais mais avec les images on arrive à suivre. Il y a d'abord un résumé de l'histoire de Matra en compétition, avec des interviews des acteurs de l'époque (Henri Pescarolo, Derek Bell, Mauro Forghieri) puis tout un sujet sur les Matra de compétition d'Abraham Kogan et Hall & Hall qui courent en courses historiques en Angleterre. L'interview de Mauro Forghieri, ancien directeur de course et ingénieur de Ferrari, est intéressant car il dit que lors de leurs duels avec Matra (en 1973), ces derniers étaient plus en pointe techniquement s'appuyant sur des moyens de conception et de simulation plus avancés que ceux de Ferrari plus empiriques (sans doute l'apport de Jean Louis Caussin au bureau d'études Matra). La collection de Matra de Kogan est impressionnante; le DVD, qui date de 2016, précise qu'elles sont au musée de Donington mais ce dernier a fermé fin 2018 ; j'ignore où sont maintenant ces voitures. Il y a aussi des prises de vue de la société Hall & Hall qui restaure et vend des voitures de course en Angleterre. Par curiosité je suis allé consulter leur site internet (<https://hallandhall.net/>) et on y trouve deux annonces de vente de protos Matra 650 et 670 ; les prix ne sont pas indiqués ... avis aux amateurs !!

1974 Matra MS670B

1974 Matra MS670B-5 3rd at Le Mans in 1974 driven by Jabouille and Migault. Currently present in "C" Spec with a short tail body, Hewland gearbox and large rear wing. Supplied with a set of "Le Mans" long tail bodywork. We can assemble a full spare package to enable a new owner to race the car easily. These can include a spare engine and Matra/Porsche gearbox if required. Recent outright wins in CER and at Silverstone Classic



1969 Matra MS650#1

1969 Matra MS650 01 Fully rebuilt by ourselves and a race winner at Silverstone Classic 2016. Great period history including 4th at Le Mans and winner of the Paris 1000kms. Driven by Bellrose/Brabham/Courage/Rodriguez/Ceventi/Pescarolo. Can be supplied with an extensive spare package including a spare engine if required. We would be delighted to maintain the car for a new owner





Mi novembre est prévue la sortie du film « Le Mans 66 », une réalisation américaine de James Mangold avec les acteurs Matt Damon et Christian Bale.

Le film traite bien sûr du duel Ford/Ferrari aux 24 heures du Mans qui a commencé en 1964. Après deux échecs en 1964 et 1965, Ford, en engageant 14 voitures (!) s'est imposé en 1966 avec un triplé des GT40 MK2 emmené par la N°2 noire des Néo Zélandais Bruce



Mc Laren et Chris Amon, ce dernier très jeune à cette époque (23 ans) fut ensuite pilote officiel Matra en 1971/1972. Suivront trois autres victoires en 1967 avec la MK4 officielle de Gurney /Foyt puis en 1968 et 1969 avec les GT40 privées de l'équipe Gulf John Wyer avec Bianchi/Rodriguez puis Ickx/Oliver.

Une belle page d'histoire qui a probablement culminé en 1967 avec la «course du siècle» opposant les Ford Mk4, les Ferrari P4, les Chaparral 2F et leur énorme aileron, des voitures magnifiques et une course disputée jusqu'au bout contrairement à 1966 où les Ferrari se sont écroulées assez vite.

Le film risque d'être un peu caricatural d'après les bandes annonces disponibles sur Internet, mais il n'y a pas si souvent de film consacré au Mans (le dernier étant probablement celui de Steve Mc Queen en 1970) pour faire la fine bouche.



L'ACO profite de la sortie de ce film pour organiser une exposition sur le même thème au musée des 24 heures.



Même si ce n'est pas le thème principal du film, le Mans 1966 marque aussi les débuts de Matra avec la MS 620, le premier prototype conçu par Bernard Boyer (le coupé Napoléon 610 avait été conçu par Jacques Hubert et destiné au rallye).

Certainement pas la meilleure des Matra, conçue dans l'urgence par un service compétition jeune et en pleine croissance avec organisation évolutive et surchargé par les programmes usine et client F3, F2 et protos. Pour des concepteurs venant de chez René Bonnet, Alpine, CD,





Panhard et autres, ce fut le premier « gros proto » avec un moteur BRM 2 litres V8 dérivé du 1,5 litres de Formule Un et développant entre 220 et 245 cv, un moteur destiné aux sprints de monoplaces de deux heures et pas à l'endurance. Le cahier des charges était complexe entre les exigences de la direction (Jean Luc Lagardère) qui voulait une voiture sûre donc largement dimensionnée, respectant « l'esprit » du Mans à savoir proche d'une Grand Tourisme de route, et rappelant le dessin de la future voiture de série (la 530) elle aussi en cours de conception, et les exigences de BRM, probablement inquiet de la fiabilité du moteur

sur 24 heures, en terme de refroidissement et de lubrification conduisant à sur-dimensionner les circuits d'eau et d'huile.

La MS 620 était constituée d'un châssis tubulaire acier, de suspensions et porte moyeux également en acier et d'une carrosserie et plancher en alu, le moteur BRM était couplé à une boîte ZF similaire à celle de la Ford GT40 mais soumise à un régime de rotation plus élevé.

Au total quatre voitures fut construites, les deux premières avec conduite à gauche et roues de 13 pouces, les deux autres avec conduite à droite (à la demande des pilotes) et roues de 14 pouces (pour augmenter le diamètre des disques de frein plutôt justes sur les premières versions). La carrosserie aussi a été allongée entre le début de saison et Le Mans. Au bilan la voiture était lourde, environ 820 kgs (pour un objectif initial de 650 kgs !)



Ses adversaires en classe 2 litres étaient les Porsche 906 (ou Carrera 6) et les Ferrari Dino 206. La Porsche était 200 kgs plus légère que la Matra !



La première apparition officielle de la 620 fut les essais d'Avril du Mans avec Schlessler, Jaussaud et Servoz. Jo Schlessler était pilote de référence, il avait l'expérience des voitures puissantes ayant couru sur Cobra et Ford GT40 ainsi qu'en Formule 2. Jean Pierre Beltoise était absent frappé par le drame de la disparition de sa femme Eliane victime d'un accident sur l'Autoroute du Sud avec son Jet. Pour cette occasion la voiture était avec sa couleur grise de primaire avant peinture. La prestation fut bonne, puisque Schlessler réalisa le meilleur temps de la



catégorie 2 litres devant une Porsche.

Cette voiture 620-01 participa ensuite en Avril et Mai 66 aux 1000 kms de Monza avec Servoz/Jaussaud puis aux 1000 kms de Spa avec Servoz/Rees marqués par un non classement et un abandon.



Aux 24 heures du Mans (18-19 Juin) trois 620 sont engagées : la 02 N°43 «verte» de Pescarolo/Jaussaud avec roues de 13 pouces et conduite à gauche, la 03 N°42 «rouge» de Schlessler/Rees et le 04 N°41 «jaune» de Beltoise/Servoz toutes deux avec roues de 14 pouces et conduite à droite. Aux essais ce fut une désillusion : aucune des trois voitures ne put reproduire le temps réalisé en Avril, était-ce du au poids qui avait augmenté ou au moteur dont BRM aurait réduit la puissance pour assurer la fiabilité ? A l'inverse les Porsche ont nettement progressé et devancent la meilleure Matra de 2,5 secondes.

En course la 41 de Beltoise/Servoz reste compétitive par rapport aux Porsche jusqu'à minuit, mais les pilotes sont incommodés par les gaz d'échappement du fait de la casse d'une tubulure, puis ils rencontrent des problèmes d'embrayage et de boîte de vitesses et finissent par abandonner à la 13^{ème} heure de course.



La 42 de Schlessler/Rees démarre bien et sera la Matra la plus rapide en course mais elle rencontre rapidement des soucis d'alternateur puis d'amortisseurs qui l'obligent à de nombreux arrêts, les choses finissent par s'arranger mais à la 9^{ème} heure de course à la sortie des Esses du Tertre Rouge, Schlessler est impliqué dans un gros carambolage avec la CD Peugeot d'Héligoin et la Ferrari P3 de Scarfiotti, les 3 voitures resteront sur place en bord de piste jusqu'à la fin de la course.

La 43 de Pescarolo/Jaussaud est très vite victime de problèmes d'allumage qui l'obligent à de longs arrêts au stand, elle tombe ensuite en panne à Mulsanne (rupture des fixations de poulie d'arbre à cames); après deux heures et demi d'efforts Jaussaud arrive à repartir mais le moteur finit par casser et c'est l'abandon à la 8^{ème} heure.



Le bilan de ces premières 24 heures du Mans n'est donc pas terrible et contraste avec le résultat des Porsche 906 qui prennent les 4 places derrière le trio de Ford MK2. Bernard Boyer lui-même disait : « la 620 n'était pas une bonne voiture. Les pilotes avaient du mérite à la piloter tellement ça vibrait et ça chauffait à l'intérieur. C'était intenable. Elle était trop lourde et pas assez aérodynamique. Une bonne auto c'est celle qui gagne des courses. Point.» Il faudra attendre 1969 pour voir une Matra 650 à l'arrivée des 24 heures du Mans et 1972 pour la première victoire de la 670.

Après Le Mans, le châssis 04 fut allégé et sa voie arrière élargie sur suggestion de J.P. Beltoise.

La voiture fut alignée à Charade aux Trophées d'Auvergne où Beltoise fit une bonne course avant de rencontrer des ennuis électriques.

En Juillet elle participa à une course à Magny Cours qu'elle gagna: ce fut la seule victoire de la 620 obtenue par Jean Pierre Beltoise, mais il faut avouer que le plateau n'était guère impressionnant (voir photo ci-dessous) : une vieille barquette Lotus 23 et des GT.



A l'automne, des 620 (02 et 04) participèrent à Montlhéry aux Coupes de Paris où Servoz termina 2^{ème} aux Coupes du Salon puis aux 1000 kms de Paris où les voitures engagées abandonnèrent; ce furent les dernières courses de la 620.

Aux essais d'avril du Mans 1967 deux 620 (02 et 04) étaient présentes, la 02 était équipée d'un moteur Ford 4,7 l de la GT40 à titre expérimental. Ce fut la dernière apparition des 620. C'est malheureusement au cours de ces essais que Roby Weber perdit la vie dans une sortie de route avec la nouvelle 630.

Les informations de cet article sont issues des livres suivant :

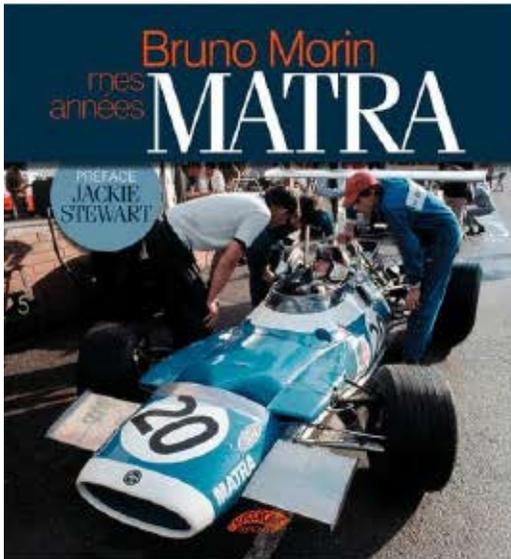
Bernard Boyer Autodidacte et Pragmatique du CAP au Championnat du Monde, par Bernard Boyer et Michel Delannoy, Editions du Palmier

Matra au Mans, par François Hurel, Editions du Palmier

Matra toute l'histoire toutes les courses, par Dominique Vincent, Editions l'Autodrome.



Livres



Deux livres à paraître en Novembre :

« **Bruno Morin, mes années Matra** » préfacé par Jackie Stewart aux éditions l'Autodrome. Bruno Morin dans l'équipe course fut d'abord chargé des relations avec l'équipe Matra International de Ken Tyrrell puis responsable de l'équipe Matra F1.

« **La Matra 530 de mon père** » d'André Dewael aux éditions ETAI.



Miniatures



Chez le fabricant de miniatures Spark, on trouve toute une série de miniatures consacrées à Henri Pescarolo.

Cette collection a été lancée il y a quelques mois par un coffret de 6 miniatures des débuts en compétition de Henri Pescarolo avec des voitures allant de 1962 avec la Dauphine 1093 du rallye Esculape jusqu'en 1967 avec la Matra F3 en passant par la Lotus Seven de la Coupe des Provinces, une monoplace GRAC MK1, une R8 Gordini et une Matra Djet 5S.

D'autres miniatures sortent depuis régulièrement à l'unité dont bientôt une Inaltera.

Tous renseignements sur le site de la Boutique Auto Moto, Séries Spéciales, Gamme Pescarolo :

https://boutiqueautomoto.com/index.php?id_category=57&controller=category&id_lang=1





La Cuisine

Par Maryvonne Hardouin

Recette du croustillant de rougets au Selles-sur-cher :

Ingrédients :

- Sel/Poivre
- 10cl d'huile d'olive
- 8 feuilles de brick
- 2 poivrons de petite taille
- 8 filets de rouget
- 1 Selles-sur-Cher
- 1 blanc d'œuf
- 2 branches de thym



-Préparer les poivrons et les découper en dés très fins. Les faire revenir avec un filet d'huile d'olive et le thym pendant 20 minutes à feu doux.

-Préchauffer le four à 200°

-Sur une feuille de brick à plat, déposer deux cuillères à café de la préparation de poivron et un filet de rouget.

-Saler, poivrer et recouvrir d'une tranche de fromage. Replier les côtés de la feuille de brick afin de former un rectangle.

-Utiliser les blancs d'œuf pour coller les bords.

-Répéter la méthode avec les autres filets de poisson.

-Recouvrir la plaque de cuisson d'une feuille de papier sulfurisé et d'un filet d'huile puis déposer les croustillants.

-Enfourner 10 minutes jusqu'à ce qu'ils commencent à dorer.

Le Sudoku

En vous aidant des chiffres déjà placés, remplissez la grille de manière que: Chaque ligne, chaque colonne, chaque carré de 3 par 3, ne contiennent qu'une seule fois tous les chiffres de 1 à 9.

(La solution se trouve en page 17)

			6		9		4	8
3					8			
		1		3	4		6	2
2			5		3	6	7	
	5	8	4		1			3
4	1		3	6		9		
			1					7
5	3		8		7			



Retour sur l'AG en images

