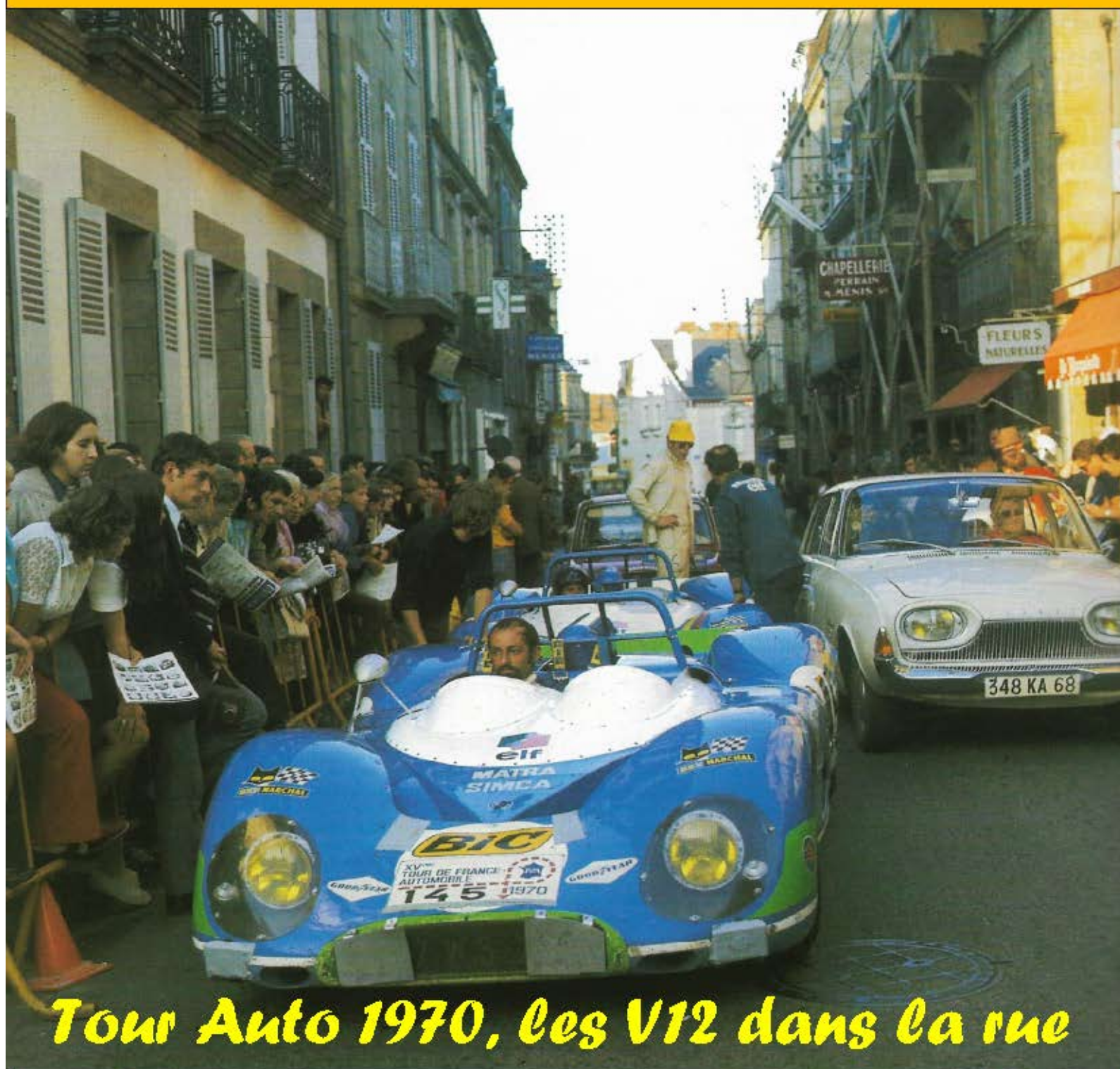




Le Bulletin

du Club René Bonnet Matra Sports



Tour Auto 1970, les V12 dans la rue



N°103 Août 2020





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 CRESIEL
icresiel@orange.fr



Responsable internet, communication et sorties :

Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com



Responsable technique :

Jean Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Sommaire

Couverture : Tour Auto 1970, les V12 dans la rue

Page 3 : Le Mot de la Présidente

Page 4 : La DB HER4 de G. Laureau

Page 5 : Silant Bloc de Boite de Vitesses Djet

Page 6 : Week End's Albigeois

Page 8 : Le Djet de Gagarine

Page 14 : Une Matra 530 chez Airbus DS

Page 19 : Il y a 50 ans 1970 une saison Matra

Page 29 : Quand Ventoura rimaît avec Matra

Page 33 : Modélisme

Page 34 : Livres

Page 35 : Croisade et Sudoku

Page 36 : Images de la saison 1970 Matra





Le Mot de la Présidente

Mesdames, Messieurs,

Eh bien quelle année bizarre ! J'espère que tout le monde va bien. Nous avons passé quelques mois très calmes à cause de ce virus. Nous allons pouvoir commencer à ressortir nos voitures.

Nous allons, pour certains, participer aux Classic Days fin Août. D'autre participeront à des événements près de chez eux. N'oubliez pas de faire des articles ou des photos pour nous faire partager vos sorties.

Nous sommes toujours dans l'organisation de l'Assemblée Générale qui aura lieu à Magny Cours les 10 et 11 Octobre. Je vous assure que pour faire un programme sympa ce n'est vraiment pas facile à cause du Covid. D'abord, plusieurs manifestations ont été reportées et du coup on a plusieurs événements en même temps que notre AG.

Vous allez recevoir le programme et votre feuille de participation. En espérant vous compter parmi nous nombreux sachant que c'est une année de changement pour tout le monde.

Nos rédacteurs ont fait un bulletin rempli d'histoires. C'est avec un vrai plaisir que nous allons lire ce magazine.

Je reste à votre disposition pour tous renseignements sur l'Assemblée Générale ou autres.

Prenez soin de vous et de vos proches. Passez un bel été.

Cordialement,

Delphine



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 Lanthénay





La DB HBR4 de G. Laureau

Par Jacques Augier

Une information lue sur le site « News d'Anciennes » au début du mois de Juin :

<https://newsdancienness.com/la-barquette-d-b-hbr4-de-retour-au-mans-60-ans-apres-la-victoire/>



Gérard Laureau au centre et la DB HBR4 1091 aux 24 h du Mans en 1961 à gauche et en 1960 à droite

La Barquette DB HBR4 N° 1091 au volant de laquelle Gérard Laureau gagna l'indice de performance aux 24 heures du Mans 1960 et 1961 en compagnie respectivement de Paul Armagnac puis Robert Bouharde et qui était jusqu'à ces derniers temps aux Etats Unis la propriété d'un collectionneur, a été rachetée et ramenée en France par Antoine et Jean Louis Laureau, petit fils et fils de Gérard Laureau (Antoine Laureau est, comme chacun sait, membre de notre club RBMS).

C'est une très belle histoire et une excellente nouvelle. La voiture a été présentée au Mans le Samedi 06 Juin 2020. La barquette

HBR4 est en excellent état. Son précédent propriétaire l'avait restaurée dans les règles de l'art: la caisse en aluminium a été décoquée, le châssis entièrement revu, les pièces mécaniques ont été testées et la carrosserie repeinte. Elle possède encore son moteur du Mans 1961 !



Antoine Laureau à droite et son père Jean Louis à gauche derrière la DB au Mans début Juin 2020



DB HBR4 1091 de retour au Mans en Juin 2020

D'après l'article, Antoine Laureau va engager la voiture au Mans Classic 2021 (elle était engagée dans l'édition 2020 reportée en 2021 pour les raisons que l'on sait). Rappelons qu'Antoine Laureau a déjà participé avec son équipe «Los Amigos» et un coach DB HBR5 au Mans Classic en 2016 et 2018 et au Tour Auto Optic 2000 en 2017 et 2019 (cf article du bulletin RBMS N° 99 de Mai 2019). Nous lui souhaitons tous nos vœux de réussite avec cette nouvelle barquette et suivrons avec grand intérêt la suite de cette aventure !





Silent Bloc de Boîte de Vitesses Djet

Par Michel Heno

Confinement oblige on s'occupe en essayant d'avancer sur les bricoles qui étaient en souffrance.
Ces derniers jours changements de silent-blocs groupe propulseur sur le Djet.

L'occasion de vous communiquer la référence que j'ai utilisée pour le silent-bloc support de boîte de vitesse.

Sans doute avez-vous déjà cette référence mais je ne l'ai pas trouvée sur le document mis en ligne sur le site concernant les références de pièces adaptables.



POLYFLEX

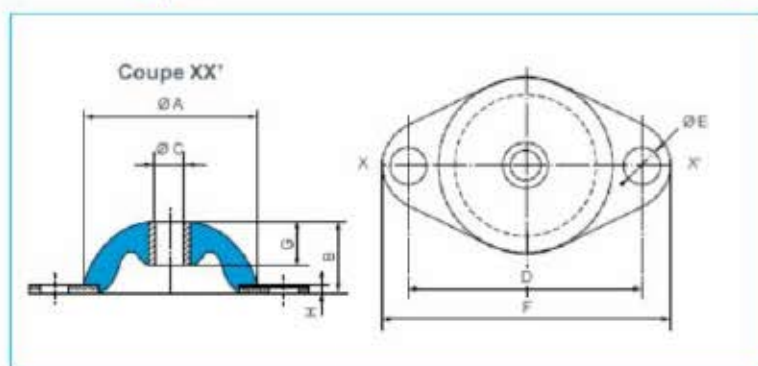
Fréquence propre : (1)
9 à 20 Hz

Hutchinson Paulstra Polyflex ref
532750

En remplacement du silent-bloc
boîte de vitesse Djet/Jet
(Ref 1100 page 1Y du manuel
pièces détachées)

dureté au choix 60 ou 75

chez Solution Elastomères



CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES

Référence	Ø A (mm)	B (mm)	Ø C (mm)	D (mm)	Ø E (mm)	F (mm)	G (mm)	H (mm)
532300	30	16	6	40	6,1	90	8	1,5
532500	50	20	8	66	8,2	82	13	2
532503	55	23	10,1	90	8,2	106	15	3
532561	60	25	12,2	75	8,5	95	20	4
532750	75	30	12,2	95	11,0	116	25	6

Pour connaître la disponibilité de nos pièces, veuillez nous consulter.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Plage d'utilisation (daN)	Flèche sous charge maxi (mm)	Type	Dureté	Plage d'utilisation (daN)	Flèche sous charge maxi (mm)	Type	Dureté
1-5	3	532300	45	7-30	5	532503	60
1-7	2	532300	60	10-40	2	532561	60
2-6	1	532300	75	10-50	1,5	532561	75
2-10	4	532500	45	10-50	4	532750	45
3-15	3	532500	60	15-60	5,5	532561	75
4-18	5	532503	45	15-65	3	532750	60
5-20	2,5	532500	75	20-80	1,5	532750	75
7-30	3	532561	45				

1) les fréquences propres indiquées, sont valables pour les charges max des plages d'utilisation citées dans le paragraphe CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES.

PAULSTRA - 01 rue Michel Aubin - 92300 Levallois-Perret Cedex - France - T. +33 1 40 86 53 31 - F. +33 1 47 57 26 96 - www.paulstra-industry.com





Par Jacques Augier

Week Ends Albigeois



Nous sommes chanceux dans le Sud Ouest, car en ces temps de pénurie de manifestations diverses, le circuit d'Albi vient d'organiser en un mois deux week-ends dédiés aux voitures de course anciennes.

Les 20 et 21 juin ce fut le Week End Retro tenu à huis clos mais où l'on pouvait accéder sur inscription soit pour du roulage sur circuit dans quatre plateaux différents soit simplement pour exposer sa voiture dans le paddock pour la modique somme de 20 €. Il n'y avait pas la grande foule mais c'était sympathique de participer à ce premier rassemblement après de longs mois d'abstinence, d'autant que la météo était de la partie avec un beau soleil et une chaleur supportable.



DB Monomill

Dans les plateaux de roulage on notait de nombreuses MEP qui se retrouvaient dans leur berceau, elles qui sont sorties il y a une cinquantaine d'années des ateliers de Maurice Emile Pezous, le concessionnaire Citroën d'Albi de l'époque, elles étaient accompagnées des racers DB et autres Monomill ainsi que du racer Boyer de Patrick Jamin.



Les MEP à domicile



Le racer Boyer de P. Jamin

Une belle DB HBR5 était présente, la voiture avec laquelle Antoine Laureau a fait le Tour Auto classique l'année dernière.



Coach DB HBR5

Le Jet lui se retrouvait en bonne compagnie dans le paddock, avec les coupés Marcadier Barzoï et autre barquette CG.



Le Jet avec les Marcadier Barzoï et la barquette CG





Le deuxième week-end était celui des 18 et 19 Juillet et accueillait la première manche du championnat de France de l'Historic Tour HVM. Il ne s'agissait plus de roulage mais de courses. Le programme était bien fourni avec 11 plateaux et 23 courses sur les deux jours.

Belle surprise que de trouver

notre ami trésorier Christian dans le paddock en train de bichonner avec grand soin la Martini Formule Renault de Lionel Robert engagée dans le trophée F3 Classic et Formule Renault Classic. Dans ce trophée on notait un autre participant célèbre : Carlos Antunès Tavarès, le grand patron de PSA, au volant d'une Ralt de Formule 3.



Christian très concentré !



Ce Jet engagé en Maxi 1300 ne put courir

Dans la série Maxi 1300, un Jet était engagé mais ne put hélas courir victime de soucis mécaniques.

Là encore un WE agréable malgré la chaleur plus intense avec de belles voitures et quelques courses très disputées notamment celle des Legends Cars et celle des Formule Ford.

Grâce à ces deux sorties on peut considérer que la saison a démarré en espérant qu'elle se poursuive du mieux possible, dans les deux cas il fallait porter le masque mais c'est un moindre mal en ces circonstances.





Histoire

Le Djet de Youri Gagarine

Par François Gaveau

(Article issu de <https://www.drive2.ru/b/1850024/> en cyrillique et traduit avec Google traduction. Outil performant mais pas sans éléments approximatifs.)

Bonjour, (auteur non cité)

J'ai écrit à plusieurs reprises sur les voitures des "premières personnes" du monde, y compris de l'ex-Union Soviétique. À la veille de la Journée des Cosmonautes (NDLR: 12 Avril date anniversaire du premier vol d'un homme dans l'espace), quelques mots sur la Matra (voir note 1) et son propriétaire, le premier cosmonaute au monde, Y.A. Gagarine!



Le premier cosmonaute

Youri Alexeïevitch Gagarine (né le 9 mars 1934 à Klouchino, district de Gjatsk (aujourd'hui Gagarine), région de l'Ouest, URSS ; mort le 27 mars 1968 dans un crash d'avion de chasse, près de la ville de Kirzhach, région de Vladimir, URSS), cosmonaute soviétique, héros de l'Union Soviétique, titulaire des plus hauts insignes d'une série d'États,

citoyen
d'honneur de
nombreuses
villes, issu
d'une simple
famille
paysanne,
originaire de la
région de
Smolensk
(Gjatsk,
aujourd'hui

Gagarine), il a vécu

une vie courte, mais brillante, intéressante et mouvementée, et a laissé une marque indélébile sur Terre. Youri Alexeïevitch est passé du statut d'apprenti dans une école professionnelle à celui de premier Homme de la planète. Il n'y a pas de pays où les gens ne connaissent pas son nom.



Certainement Y. A. Gagarine est très fort !



Sur cette photo, «l'homme de la planète», assis au volant de la Matra-Bonnet Djet 5, semble figé. Apparemment, après avoir reçu des critiques «d'en haut», le favori de la population était mal à l'aise d'utiliser cette voiture du capitalisme. Son dernier voyage dans la "française" bleu ciel avait eu lieu le 2 mars 1968, c'était son dernier jour d'étude à L'Institut d'Aéronautique Joukovski de Moscou, après quoi le premier cosmonaute a commencé à travailler au centre d'entraînement des pilotes de chasse.



Un peu d'histoire.



Selon la presse française, lors d'une visite en France en 1965, Youri Gagarine aurait visité le salon de l'aéronautique du Bourget ainsi que les sociétés Renault et Matra. C'est là que son regard tomba sur cette idée originale de l'industrie automobile française, la Matra Djet 5.

Voyant l'intérêt avec lequel le premier cosmonaute examinait la voiture de sport, le directeur général de Matra, près d'un mois plus tard, fit remettre à Gagarine, par l'ambassade de France à Moscou, les clés d'une nouvelle voiture.

Ainsi, Youri Gagarine est devenu non seulement le premier homme à aller dans l'espace, mais également le premier propriétaire d'une voiture de sport étrangère en URSS.

Au lieu d'observer les caractéristiques de la construction aéronautique et spatiale étrangère, Youri Gagarine a inspecté avec enthousiasme la voiture Matra Djet 5. Il s'est même mis au volant. L'enthousiasme n'est pas passé inaperçu et un mois plus tard, le directeur de Matra-Sports a fait remettre au cosmonaute les clés de sa nouvelle Matra Djet.



EXPORTATION de produits
non soumis à des TAXES INTÉRIEURES

6

Je, soussigné, **R. CAILLON**, directeur Commercial MATRA SPORTS 147 BD. HURAT PARIS 16

Atteste, sous les papiers de droit, les marchandises ci-dessus énumérées, en vue de leur exportation en

MATRA SPORTS
147, Boulevard Hurat, PARIS 16

22 JUILLET 1965

Supplément (nom, profession, adresse)
MATRA SPORTS
147 BD. HURAT PARIS XVI

Marchandises livrées ou expédiées en consignation à (Nom et adresse)
YOURI GAGARINE (Cosmonaute)
DOJANE GENERALE MOSCOU

A	Département (2)	Région	Pays	Transport	N° de certification institutionnelle	Poids net (kg)	Valeur
75	00		B	00 00 09		615	14 200

Quantité complémentaire (4) Bar. Alg. Véhicule (6)

Nombre, nature, quantité et n°
de colis
MATRA BONNET MB8
CHASSIS 10 146

TARIF N°
Poids brut (en chiffres)
Désignation des marchandises (2), valeur en toutes lettres
VOITURE AUTOMOBILE D'UNE CYLINDRÉE INFÉRIEURE À 3000 CMS NEUVE
NET : SIX CENT CINQUANTE KILOGS
PERSONNE : UNE
COACH MATRA BONNET DJET V TYPE M.B.S. CHASSIS 10 146
VALEUR 14 200

B	Département (2)	Région	Pays	Transport	N° de certification institutionnelle	Poids net (kg)	Valeur
---	-----------------	--------	------	-----------	--------------------------------------	----------------	--------



L'heureux propriétaire de la Matra Djét 5
Y.A. Gagarine

Certificat d'exportation de la Matra Bonnet MB8 N° 10146, valeur 14 200 Francs en date du 22/07/1965 pour Youri Gagarine, Cosmonaute, Moscou.

Brève fiche technique Matra Djét 5. (version corrigée de la page d'origine)

Matra Djét 5
Années de production : 1962-1968.
Carrosserie en plastique, coupé sportif léger.
Moteur 4 cylindres, cylindrée 1108 cm ³ .
Carburateur double Solex C40PHH.
Puissance maximale de 73 Ch.
Couple maximal de 84 Nm à 4500 tr / min.
Roues arrières motrices
Boîte de vitesses manuelle à 4 vitesses.
Freins à disque, avant et arrière.
Poids 680 kg.
Dimensions:
longueur 4,2 mètres
largeur 1,5 mètres
hauteur 1,15 mètres.
Vitesse maximale de 173 km / h.
Accélération 0 à 100 km / h en 14,6 s.
Consommation moyenne de 9 litres aux 100 km.

Deux photos du compartiment moteur et de l'intérieur ont été éliminées car anachroniques: l'auteur précise que Google l'a bien aidé, mais aussi un peu éloigné de la vérité.





1965, Moscou, Youri Gagarine et sa Matra Bonnet Djet 5.



Selon des rumeurs, Gagarine n'aurait voyagé dans sa Matra qu'à quelques reprises seulement. Peut-être que le luxe ostentatoire d'une voiture de sport était inconfortable pour lui.





Youri Gagarine et son épouse dans le Djet

Après la mort du cosmonaute, la voiture se trouvait à la Cité des Etoiles, puis a disparu dans les années 90. En 2001, elle fut achetée (à nouveau, selon des rumeurs) pour un million de dollars (?) par un collectionneur et ingénieur lituanien de Kaunas.

(Note): Cette marque est une abréviation du nom de la société aérospatiale Société Générale de Mécanique Aviation Traction.

La société a été fondée en 1946 () et spécialisée dans les missiles guidés et les satellites. Plus tard, cette entreprise est devenue le principal centre de l'industrie spatiale en France. En septembre 1964, elle a racheté une petite entreprise, Automobiles René Bonnet, qui appartenait à un certain Bonnet. En 1962, cette société produit son premier modèle Djet doté d'une ligne élégante et sportive, création du concepteur Jacques Hubert. Craignant que les Français ne soient pas en mesure de prononcer correctement le « Jet » anglais (moteur à réaction), on a ajouté la lettre D et le modèle a ainsi acquis deux noms alternatifs: Djet et Jet. La voiture est intéressante car elle avait une carrosserie en fibre de verre montée sur un châssis en acier. Tous les freins étaient à disque. Suspension "McPherson", ce qui n'était pas encore très courant. Le moteur était placé longitudinalement derrière les sièges, c'est-à-dire un moteur central. Ainsi, le "Jet" était une vraie voiture de sport. Le prototype a été testé au Nürburgring et, en 1962, il a terminé 17e au Mans.*

Après que l'entreprise Automobiles René Bonnet en 1964 soit devenue la propriété de "Matra", la voiture a été modernisée. Les dimensions ont légèrement augmentées, la ligne est devenue plus élégante et son aérodynamisme excellent (coefficient de traînée de 0,25). En 1964, le modèle Bonnet Djet 5 est sorti avec un moteur Renault de 70 chevaux. En 1965, Youri Gagarine s'est rendu en France, où il a visité l'entreprise "Matra". Là, il a aimé ce modèle qui fut offert par la société en cadeau au premier cosmonaute de la planète. Il était de couleur bleu ciel ... La production des modèles de la série Matra Jet s'est poursuivie jusqu'en 1968, c'est-à-dire jusqu'à l'année de la mort du cosmonaute N°1.

() NDLR : Matra a plutôt été fondé en 1941.*



Les sources sont diverses: une collection de photos et d'informations de Google !

Merci à tous pour votre attention !



Et pour compléter: <https://www.franceinter.fr/emissions/affaires-sensibles/affaires-sensibles-27-avril-2020>: La révolution Gagarine, 108 minutes dans le cosmos par Fabrice Drouelle.



Le cosmonaute Youri Gagarine en route vers le Centre spatial de Baïkonour le 12 avril 1961. © AFP / Sputnik

Aujourd'hui, dans «Affaires sensibles», l'histoire d'un exploit technologique et humain: le 12 avril 1961, Youri Gagarine est le premier homme envoyé dans l'espace.

L'exploit bien sûr, mais aussi l'acte politique majeur.

En pleine période de la guerre froide, avant le Mur de Berlin et avant la Baie des Cochons, c'est en effet la route vers l'espace qui devient le premier théâtre des affrontements entre les États-Unis et l'URSS et donc entre les deux blocs. Un duel à distance où chacun avance ses pions, plus ou moins bruyamment. L'un comme l'autre sont sûrs d'être les premiers. L'Est et

l'Ouest veulent ainsi prouver la supériorité de leur modèle.

Mais c'est après son départ que le monde découvre le nom et le visage de Youri Gagarine, le premier humain qui a passé la frontière fascinante de l'espace, au-delà des nuages, au-delà de l'atmosphère et de l'air qu'on respire.

Dans la presse, on le dépeint souvent comme un Christophe Colomb ou un Pierre Curie, une sorte de grand explorateur, découvreur et éclaireur de lieux inconnus pour notre monde. Pourtant Gagarine n'est en rien un navigateur ou un scientifique. Son parcours et son voyage ressemblent plus à la découverte de la grotte de Lascaux par quatre gamins qui se seraient retrouvés nez à nez avec des peintures du paléolithique. Un hasard en quelque sorte, le hasard d'une campagne de recrutement, d'un physique et d'une psychologie à toute épreuve, le hasard d'une vie qui symbolise parfaitement l'homme soviétique.

Pendant une heure, nous allons reprendre la route de ce hasard qui fit de Gagarine l'un des hommes les plus célèbres du XXe siècle. Nous le suivrons, de sa préparation rapide jusqu'à sa révolution autour de la terre et son retour parmi nous, simples terriens. Durant l'émission, vous entendrez la voix de Youri Gagarine lors de son voyage cosmique. Certains enregistrements sont authentiques, d'autres en revanche sont le fruit d'un enregistrement après le vol. En vérité, durant ce vol, le rôle de Gagarine s'est limité à celui d'un reporter radio, avec des mots, avec des sons.

Pour en parler nous recevrons en seconde partie Yves Gauthier, auteur de la biographie la plus complète sur Gagarine. Nous reviendrons avec lui sur ce voyage de 108 minutes et sur les lendemains de cet exploit qui en fit un héros de l'URSS.



Youri Gargarine © Bettmann/CORBIS

Les références :

- Une autre histoire de l'espace: L'appel du cosmos écrit par Alain Dupas (Découvertes Gallimard)
- La lune par L'Impératrice
- Gagarine ou le rêve russe de l'espace écrit par Yves Gauthier (Ginkgo)
- Mystères d'archives saison 3 réalisé par Serge Viallet (INA)
- Space Oddity (original version) par David Bowie (Philips)
- My Moon My Man par Leslie Feist (Polydor)





Restauration

Une Matra 530 chez Airbus DS

Par Didier Scouarnec pour le Bureau de la Section Véhicules Anciens du CE Airbus Defence & Space Toulouse.

(NDLR: l'établissement Airbus Defence and Space (DS) de Toulouse est l'ancien centre Matra Espace créé dans cette ville par Jean Luc Lagardère en 1980. Avec les différentes réorganisations industrielles, le site s'est appelé successivement Matra Espace, Matra Marconi Space, Astrium, EADS Astrium et enfin Airbus Defence and Space depuis 2013. Mais l'esprit Matracien y est toujours vivace surtout chez ses salariés les plus anciens.)



Le centre Matra Espace de Toulouse

MATRA ESPACE 

MATRA 
CENTRE DE TOULOUSE



Véhicules Anciens
AIRBUS DEFENCE & SPACE

Parmi les quelques milliers de têtes présentes sur un site industriel, il y a forcément des groupes de personnes qui partagent une même passion. Le site toulousain d'Airbus Défense et Espace ne fait pas exception avec son lot de passionnés de véhicules anciens. Nous étions plusieurs à réfléchir à la manière de fédérer une activité autour de ce thème, sans passage à l'acte, jusqu'à un jour de 2017 où au hasard d'une rencontre a germé l'idée d'utiliser notre Comité d'Entreprise (CE) pour la création d'une section Véhicules Anciens.

De nombreuses idées ont été émises pour l'animation de cette section et il fallait un fil rouge avec un objectif ambitieux pour créer une émulation collective.

NAISSANCE DU PROJET MATRA 530:

Ce projet est né dès la première réunion du groupe de passionnés, avant même l'officialisation de la section par le CE, lorsque l'un des membres autour de la table a dit : « ... Et moi j'ai un rêve qui serait de restaurer tous ensemble une voiture ancienne » et cette phrase lancée à la cantonade a fait écho et tous les participants ont contribué à pousser l'idée encore plus loin : « Oui mais ce sera une Matra ! ... Une des toutes première Matra alors ! ... Une où il faudrait repasser partout pour pouvoir tous apprendre des autres sur des sujets qu'on ne maîtrise pas encore ! »

La MATRA 530, premier véritable modèle de production de Matra Automobile est retenue. Ce choix est un clin d'œil à Jean Luc Lagardère et une évocation du patrimoine industriel du groupe MATRA par lequel tout a commencé pour la branche Espace sur le site Toulousain de Montaudran, devenu aujourd'hui Airbus DS. (Nous aurions pu restaurer un satellite mais heureusement la rubrique est vide sur « Le Bon Coin » car cela nous aurait rappelé le boulot !)



Condition sine qua non, disposer d'un atelier, de préférence sur le site, pour permettre aux adhérents de la section de venir travailler à leur gré à l'heure de la pause déjeuner ou en fin de journée.

Le projet est présenté à l'équipe du CE qui adhère immédiatement, séduite par l'idée du lien social et du partage de connaissances que ce projet va engendrer. Pour ce qui est du local atelier (nous demandons 100 m² environ) l'affaire est plus complexe car les m² sont rares sur notre site en pleine expansion. Il faut nous résoudre à envisager une location à l'extérieur du site, au moins pour les quelques années à venir ; notre CE accepte de prendre en charge le coût de cette location.

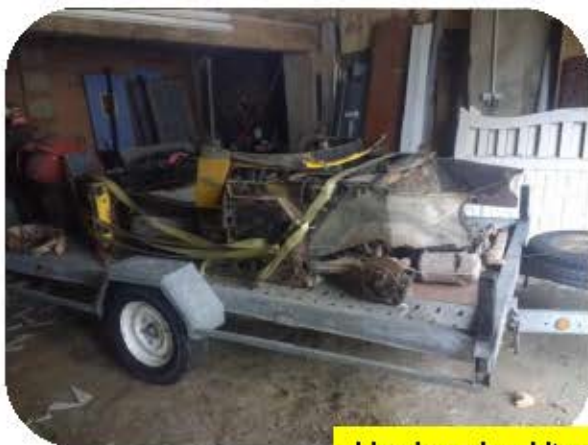
Les recherches vont nous amener à faire la connaissance d'un des adhérents de l'Amicale Matra 530, éminent spécialiste du modèle qui nous propose un local de 60 m² à la location, mitoyen de ses propres ateliers de restauration et situé à quelques kilomètres de notre lieu de travail. Cela se présente plutôt bien !

Affaire conclue et seulement maintenant nous pouvons nous mettre sereinement en quête de l'auto à restaurer.

Nos recherches prennent un peu de temps car le modèle est assez rare et nous hésitons encore sur l'état de départ du véhicule que nous recherchons :

- Une première touche dans le Gers voisin, pour un véhicule en état de marche avec des améliorations nécessaires dans tous les domaines est sur le point de se concrétiser lorsque nous rendons visite au vendeur mais celui-ci semble hésiter et finit par se convaincre qu'il va garder son auto pour finir de la restaurer.
- Quelques annonces passent et un beau jour de Décembre 2018, la récompense : une auto en kit, réputée complète, est localisée à Carcassonne. La transaction est rapide. Le 3 janvier 2019, notre ruine - certains diraient « bonne base pour restauration » - est livrée par le vendeur dans notre atelier avec sa carte grise mais sans les clés.

Cette fois c'est vraiment parti ! Nous nous donnons environ deux ans pour mener ce chantier à son terme.



Livraison du « kit » à l'atelier le 3 janvier 2019





STRUCTURATION DU CHANTIER DE RESTAURATION:

Une trentaine d'adhérents de la section (sur les 75 qu'elle compte à l'époque) ont souhaité participer à ce projet de restauration en donnant du temps à hauteur de leur disponibilité, de quelques heures par trimestre à une à deux demi-journées par semaine.

Jeunes et moins jeunes, actifs ou retraités répondent présent et nous nous réjouissons de la participation de quelques femmes à cette aventure.

La toute première phase consiste à finir le démontage de l'auto, à inventorier et organiser le stockage des pièces de toutes sortes ; surtout ne rien jeter... et identifier les pièces réutilisables, à réparer ou à remplacer

La nomenclature du manuel de réparation du modèle nous sert de référence et très vite nous apprécions, à l'atelier, le support actif et le «coaching» de notre hôte dont l'expérience et le savoir-faire vont se montrer de précieux atouts tout au long du projet.

La structuration de l'équipe se fait autour des thèmes classiques (ateliers) de la restauration d'une auto :

Châssis, Carrosserie, Moteur, Trains roulants, Electrique, Sellerie et finitions.

Nous décidons d'impliquer un expert de la restauration auto qui suivra notre chantier et nous aidera à bâtir un dossier technique justificatif de la qualité des travaux effectués en vue de la remise en circulation du véhicule. Nous définissons avec lui la liste des points clé auxquels il devra participer.

Chaque atelier est coordonné par un «sachant» qui a pour mission de faire partager ses connaissances aux autres membres de l'atelier afin que ceux-ci puissent apprendre, contribuer efficacement à la restauration de l'auto et acquérir les compétences qui leur permettront de mener à bien de futurs projets personnels. Ce «sachant» se charge d'organiser le calendrier des activités de son atelier et de convoquer les adhérents.

Il participe à une réunion de coordination mensuelle, au local atelier, avec les autres responsables afin que chacun puisse être informé de l'avancement des autres ateliers. Lors de cette réunion mensuelle sont discutées les possibles améliorations à apporter à l'auto dans chaque domaine, avant de décider leur implémentation ou pas. Le plan de travail est établi pour les quelques semaines à venir.



La convivialité étant de mise, cette réunion se termine par un apéro ou un repas en fonction de la saison et de la température extérieure.



Décapage châssis et Atelier carrosserie

Les sessions de travail et formation sont programmées pour chaque atelier, au nombre desquelles initiation à la soudure, au sablage de petites pièces pendant que l'aéro gommage du châssis mis à nu et de grosses pièces des trains roulants est confié à un professionnel de la région toulousaine.

L'atelier moteur est le plus prompt à démarrer sous l'impulsion de quelques retraités tandis que des essais de techniques de réparation des pièces de carrosserie sont menés avant de décider collectivement la meilleure façon de procéder. En parallèle l'atelier Electrique procède à l'examen visuel et aux tests des faisceaux existants avant de conclure à la possible réutilisation des faisceaux moyennant quelques réparations. Les trains roulants sont démontés, examinés et le plan de travail agréé. La sellerie sera réalisée en coopération avec une professionnelle qui accepte de nous former aux techniques du métier, dans ses locaux à quelques encablures de Toulouse.

A l'heure où nous écrivons ces lignes la restauration du moteur est quasiment achevée.



Maquette électrique faisceaux et Moteur sur banc après restauration





Exposition de la 530 et d'autres anciennes sur le site Airbus DS en Octobre 2019



Le Covid 19 et le confinement qui en découle ont mis le projet en veille pendant plus de deux mois mais la motivation est intacte et nous allons repartir de plus belle notamment pour l'atelier châssis qui dicte la cadence.

Si notre aventure vous intéresse, nous proposons de continuer à vous en raconter les principaux chapitres par atelier dans les prochains numéros du bulletin, en attendant la phase cruciale de réassemblage de l'auto.

Solution du Sudoku

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





Il y a 50 ans, 1970 une saison Matra

Par Jacques Augier

Après 1969, année glorieuse pour Matra avec les titres pilote et constructeur au Championnat du Monde de Formule 1 et une honorable saison en Sport Prototype avec notamment un beau tir groupé aux places d'honneur aux 24 heures du Mans, 1970 allait être plus difficile.

La saison commençait avec plusieurs changements pour l'équipe. L'accord commercial avec Chrysler France signé fin 1969 modifiait l'appellation des voitures qui devenaient des Matra Simca et arboraient sur leur carrosserie l'étoile Chrysler. Le nom de l'équipe demeurait « Equipe Matra Elf » pour la dernière année car Elf devrait céder sa place en 1971 à Shell pétrolier officiel de Chrysler France. Les pneus passaient de Dunlop à Goodyear.



Logos Simca, Goodyear et Elf sur la Matra MS120 F1 de 1970

Pour la Formule 1, Jean Luc Lagardère, suite à l'accord avec Chrysler, décidait d'utiliser exclusivement le moteur Matra V12 et d'abandonner le V8 Ford Cosworth victorieux en 1969. Ceci allait entraîner la rupture avec l'équipe de Ken Tyrrell et son pilote Champion du Monde Jackie Stewart qui n'avaient pas confiance au V12 et souhaitaient garder le Ford. Matra tenta vainement de les faire changer d'avis jusqu'à organiser à l'automne 1969 à Albi pour Stewart un essai comparatif entre un châssis MS11 équipé du nouveau moteur V12 MS12 et un châssis MS10 avec moteur Ford. Tyrrell et Stewart restaient sur leur position et allaient utiliser pour 1970 les châssis du nouveau constructeur anglais March avec moteurs Ford.

Au niveau réglementation pour la Formule 1, la Fédération Internationale dans un souci de sécurité vis-à-vis du risque d'incendie en cas d'accident imposait l'utilisation de réservoirs d'essence souples (outrés en caoutchouc). Ceci mettait un terme au principe utilisé par Matra depuis 1965 de réservoirs métalliques cloisonnés, étanchés par un polymère, qui faisaient partie intégrante de la coque et lui assuraient une grande rigidité.



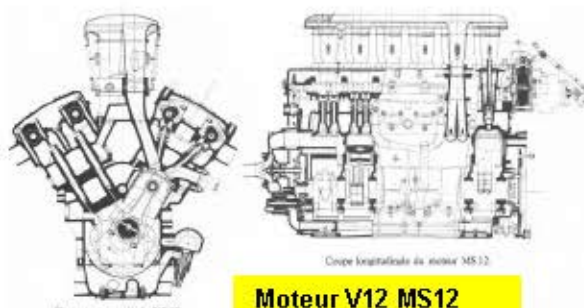


Châssis MS120 F1

La nouvelle coque MS 120.

Une toute nouvelle Formule 1 était conçue : la MS120. Sa forme plate et de section rectangulaire avec réservoirs latéraux triangulaires, rompait avec les formes en fuseau des Formule 1 des années précédentes et lui donnait une allure très moderne. Un nouveau moteur V12 type MS12 est développé, l'angle des

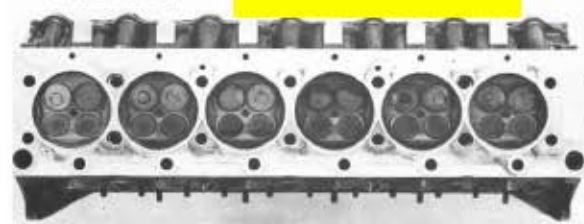
soupapes est resserré, les culasses sont plus étroites et l'admission se fait au centre du Vé avec des trompettes verticales et regroupées au lieu d'être inclinées au milieu des culasses. Le moteur est porteur, directement boulonné sur la coque à l'arrière du cockpit, c'est lui qui porte le train arrière.



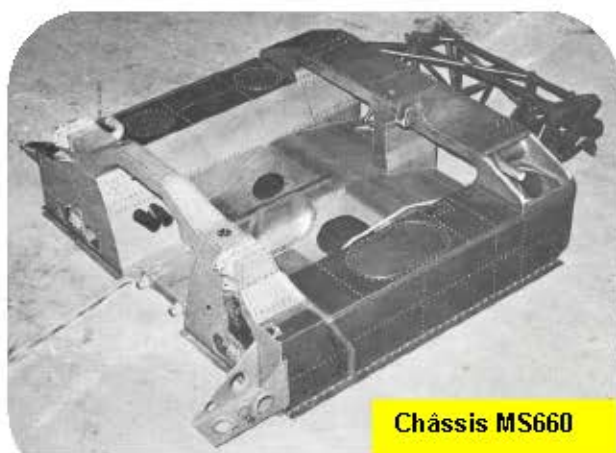
Coupe transversale du MS 12.

Coupe longitudinale du moteur MS12.

Moteur V12 MS12



Cette vue de la culasse montre les quatre soupapes par cylindre.



Châssis MS660

Coque nue de la MS 660.

En Sport Prototype, la MS650 brillante en 1969 va poursuivre sa carrière et sera rejointe en milieu de saison par la nouvelle MS660 qui se distingue par un châssis monocoque et non plus tubulaire et préfigure les futures MS670 triple gagnantes des 24 heures du Mans de 1972 à 1974. La MS660 est équipée du nouveau moteur V12 MS12, il en sera de même pour les MS650 à partir d'Avril 1970.

Côté pilotes, l'équipe de Formule 1 est composée de Jean Pierre Beltoise et Henri Pescarolo. En Sport Prototype on retrouve un quinté composé de Beltoise, Pescarolo, Johnny Servoz Gavin, du jeune et talentueux François Cevert (beau frère de JP Beltoise) et de l'expérimenté Australien Jack Brabham triple champion du monde de Formule 1 (1959, 1960, 1966) dont ce sera la dernière saison en sport automobile. Trois autres pilotes interviendront ponctuellement: Dan Gurney, Jean Pierre Jabouille et Patrick Depailler.

Le « cas » Johnny Servoz Gavin mérite qu'on s'y arrête un instant. Pour la saison 1970 tout s'annonçait bien pour lui. Il disposait d'un contrat en Formule 1 dans l'équipe de Ken Tyrrell comme coéquipier de Jackie Stewart avec une March Ford et un contrat en Sport Prototype avec Matra.

Hélas début Janvier 1970 il s'engage pour le plaisir dans un rallye tout terrain en région parisienne (le Rallye Infernal) avec un Land Rover découvert et, en cours d'épreuve, est heurté au visage par une branche de buisson (il portait un casque intégral mais sans visière). Une épine va se loger dans



Servoz au Rallye Infernal Janvier 1970



son œil droit. L'opération étant trop risquée, il fut traité aux antibiotiques et dut rester dans le noir pendant plus d'un mois ! Après avoir organisé le premier Salon de la Voiture de Course aux Halles à Paris en Février, il reprit la compétition au GP d'Afrique du Sud début Mars. Dans son livre « Mes excès de vitesse » paru en 1974 il écrit «... dans tous les virages à droite, j'avais l'impression de



**J. Servoz Gavin, Brigitte Bardot, François Cevert
au premier Salon de la Voiture de Course à Paris
Février 1970**

mettre une roue dans l'herbe alors que j'avais au moins cinquante centimètres de marge ». Au Grand Prix d'Espagne à Jarama (Madrid) début Avril il écrit « mes réflexes étaient plus lents...mes gestes étaient saccadés et brutaux. J'avais toutefois conscience que ces lacunes techniques ne venaient pas d'un manque d'entraînement ni même de la déficience de mon œil mais d'une cause beaucoup plus profonde ». En Sport Prototype il courut avec Matra à Sebring fin Mars (5^{ème}) puis à Brands Hatch et Monza en Avril (21^{ème} et 6^{ème}). Enfin arrive le GP de Monaco début Mai, il rate la qualification en ayant un accident à la chicane du port, totalement déconcentré et démotivé. Il écrit en majuscules dans son livre « LA COURSE AUTOMOBILE NE M'INTERESSE PLUS ». Le lendemain il met fin à sa carrière de pilote de course ! Il sera remplacé dans l'équipe de Ken Tyrrell par François Cevert. Il écrit encore :

«Ensuite, j'allai voir Lagardère chez Matra, avec qui j'étais

toujours sous contrat pour les courses en Sport Prototype.

-Pourquoi, mais pourquoi, Johnny ?

-J'ai peur.

Cette réponse était plus simple qu'un long discours. Expliquer logiquement le fond de ma pensée eût d'ailleurs été impossible »

Ainsi se termina la carrière de pilote automobile du talentueux mais fantasque Johnny Servoz Gavin.

Il faut rappeler que la course était impitoyable à cette époque, la saison 1970 vit la disparition de trois pilotes de Formule 1 en course ou en essais: Bruce Mc Laren, Piers Courage (qui fut le coéquipier de JP Beltoise au Mans 1969) et Jochen Rindt. Jochen Rindt fut cette année là, le seul champion du monde à titre posthume de l'histoire de la Formule 1.

Revenons à la saison de Matra.

Le programme se concentre sur la Formule 1 et les Sport Prototypes, il n'y a plus d'engagement en Formule 2 comme en 1969 où Johnny Servoz Gavin obtint le titre de champion d'Europe.

En Formule 1 la concurrence est rude et la MS120 manque de compétitivité. Le nouveau châssis n'a pas l'homogénéité et la rigidité du MS80 de 1969. Le moteur est assez puissant mais peine sur la piste à retrouver les chevaux obtenus au banc et est glouton en essence avec de plus une difficulté à puiser les derniers litres d'essence des réservoirs. La voiture est plutôt fiable mais ne peut rivaliser en performance pure avec la nouvelle Lotus 72 à moteur Ford de Jochen Rindt ni en fin de saison avec les Ferrari 312 B de Jacky Ickx et Clay Regazzoni et leur moteur 12 cylindres à plat.

Matra obtient 3 podiums : Henri Pescarolo 3^{ème} au GP de Monaco en Mai, Jean Pierre Beltoise 3^{ème} au GP de Belgique à Spa en Juin et au GP d'Italie à Monza en Septembre.



Henri Pescarolo 3^{ème} au GP de Monaco 1970



Charade 1970 JP Beltoise Matra MS120



s'arrêter à nouveau à 3 tours de la fin de course en panne d'essence, la pompe à injection ayant désamorcé (l'appétit du V12 !), il fut classé 13^{ème} et Pescarolo 5^{ème}. Pour l'anecdote en début de saison cette épreuve était prévue à Albi qui devait accueillir son premier GP mais dut y renoncer en raison de difficultés financières.

La plus belle course fut sans doute le GP de France à Charade en Juillet où Jean Pierre Beltoise, parti sur la première ligne aux cotés de la Ferrari de Jacky Ickx, domina longtemps l'épreuve du 15 au 25^{ème} tour (sur 38 au total) avant de devoir s'arrêter au stand pour une crevaison ; reparti 10^{ème} il entama une belle remontée mais dut

Charade 1970 paddock Matra



Charade 1970 départ, 1^{ère} ligne, Ickx à droite, Beltoise à gauche



Au classement final du championnat du monde, Beltoise fut classé 9^{ème}, Pescarolo 12^{ème}, et Matra 6^{ème} chez les constructeurs, places assez modestes.

Pescarolo, CC du Beaujolais, MS11/12



Pour compenser ce manque de victoires en GP, durant le mois d'Août Matra participa à 3 courses de côte en France avec la F1 MS11 équipée du nouveau V12 MS12 (celle qui est exposée au musée de Romorantin): 2 victoires pour Beltoise au Mont Dore et à Urcy et une victoire pour Pescarolo au Beaujolais.

En Sport Prototype, la réglementation autorisait depuis 1968 la cohabitation des voitures dites Sport fabriquées à 25 exemplaires minimum et avec moteur de 5 litres maximum de cylindrée et les Prototypes sans nombre



minimal de fabrication avec moteur de 3 litres maximum. A l'origine les « Sports » étaient censées être des voitures compétition client comme la Ford GT40 ou la Lola T70 dont les performances équivalaient celles des Prototypes 3 litres, mais Porsche dès 1969 avec l'appui financier du groupe Volkswagen, puis Ferrari en 1970 avec l'appui de Fiat détournèrent l'esprit de ce règlement en construisant à 25 exemplaires de véritables Prototypes de 5 litres qui avaient pour nom Porsche 917 et Ferrari 512. De ce fait peu d'espoir pour les 3 litres comme la Matra de gagner des courses de Championnat du Monde à part sur des circuits sinueux comme la Targa Florio ou le Nurburgring où Matra ne s'engagea pas !

La saison commença plutôt bien en Janvier par deux courses hors championnat en Argentine où Matra engagea une 630/650 pour Beltoise et Pescarolo: une victoire aux 1000 kms de Buenos Aires et une 3^{ème} place une semaine plus tard aux 200 miles de Buenos Aires.



Pescarolo et Beltoise à Buenos Aires



F.Cevert et D. Gurney à Sebring

Puis en Championnat du Monde Matra s'engagea sur 4 courses avant les 24 heures du Mans : aux 24 heures de Daytona deux 650 pour Beltoise/Pescarolo et Brabham/Cevert classées 18^{ème} et 10^{ème} ; aux



Brands Hatch sous la pluie, la MS650 à 2 ailerons de Beltoise et Brabham.

12 heures de Sebring les mêmes voitures pour Servoz/Pescarolo et Cevert/Gurney (il fallut augmenter la hauteur de l'arceau pour le grand Américain qui conduisait sans siège avec un simple calage de mousse) classées 5^{ème} et 12^{ème} ; aux 1000 kms de Brands Hatch (BOAC 1000) Servoz/Pescarolo et Beltoise/Brabham classés 21^{ème} et 12^{ème}, la 650 de Beltoise et Brabham était équipée de 2 ailerons à l'avant et à l'arrière et étrenne le nouveau moteur MS12 ; aux 1000 kms de Monza Beltoise/Brabham et Pescarolo/Servoz classés 5^{ème} et 6^{ème} et meilleurs 3 litres avec tous deux le nouveau V12 MS12; ces places étaient ce que Matra pouvait espérer de mieux face aux Porsche et aux Ferrari.



Aux 24 heures du Mans Matra engage 3 voitures : une 660 pour Beltoise/Pescarolo et deux 650 pour



**Première course de la MS660 aux 24H du Mans.
Pas un bon souvenir.**

Brabham/Cevert et Jabouille/Depailler, toutes les trois ont le moteur V12 MS12. La course tourne à la catastrophe, les 3 voitures abandonnent à la 7^{ème} heure pour le même problème moteur lié à un défaut de segmentation. On dit que Georges Martin fit remarquer à Jean Luc Lagardère que la fabrication des moteurs Matra était très précise puisqu'ils cassaient en même temps et pour la même cause ; le Grand Patron n'apprécia pas et le fusilla du regard

La saison se termine mi Octobre par une course hors championnat, les 1000 kms de Paris à Montlhéry, où les deux MS660 engagées terminent 1^{ère} pour la jaune de Brabham/Cevert et 4^{ème} pour la blanche à arrière court et allégée de Beltoise/Pescarolo malgré une casse de transmission à 14 tours de l'arrivée. Ce fut la première victoire de la 660 et la dernière course de la carrière de Jack Brabham. Un podium où le sourire éclatant de François Cevert fait plaisir à voir, et le circuit de Montlhéry est très photogénique avec les sauts des deux 660 en sortie de la cuvette de Couard.



Champagne pour Brabham et Cevert, au tout premier plan à droite, Jacqueline Beltoise filme son frère François.



Les deux MS660 volent à Montlhéry



Une saison 1970 en demi teinte pour Matra et qui s'achève par le limogeage d'Henri Pescarolo remplacé pour 1971 par le Néo Zélandais Chris Amon au palmarès un peu plus fourni mais à la malchance (certains diront le dilettantisme) légendaire. Heureusement, Henri Pescarolo fut rappelé en 1972 avec les succès que l'on connaît.

Mais j'allais oublier un autre événement marquant pour Matra en 1970 : le Tour de France Automobile ! Cette épreuve routière en équipage consistait à alterner pendant une semaine des étapes avec courses sur circuit, courses de côte ou épreuves spéciales sur route, entrecoupées de liaisons routières comme un rallye. La première édition eut lieu en 1899 ! Il y eut plusieurs périodes dans son



histoire séparées par des arrêts plus ou moins longs. Après guerre le Tour Auto eut une époque prestigieuse entre 1951 et 1964 essentiellement dominée par les Grand Tourismes et Tourismes (et quelques barquettes Sport au début des années 50). Après un arrêt de 4 ans, l'épreuve fut relancée en 1969 et vit la victoire de Gérard Larrousse et Maurice Gélín sur Porsche 911R.

Les pilotes Matra ont poussé la direction à s'engager dans l'épreuve et Jean Luc Lagardère donna son feu vert pour 1970. Il fut décidé d'aligner deux Matra 650 à capot arrière raccourci et donc d'adapter des prototypes de circuit à une utilisation sur route ouverte et une distance de 4500 kms avec disponibilité non stop pendant 9 jours!

Il fallut doter les voitures de 2 places avec modification de l'arceau, de harnais et saute-vent pour le copilote, des différents accessoires imposés par le code de la route (éclairage supplémentaire,



Cockpit de la 650 TDF de 1971, à gauche le compteur de vitesse de Lamborghini (dessin JL Beghin)

immatriculation, clignotants...), renforcer le circuit électrique et le refroidissement avec des ventilateurs d'appoint, protéger les trompettes d'admission avec une boîte à air, ré-hausser la garde au sol, mettre un blindage de protection des carters, mettre l'instrumentation interne nécessaire au copilote (compteur de vitesse de Lamborghini gradué jusqu'à 300 km/h, tripmaster, liaison radio ..). Un véritable pari technique car le challenge était la fiabilité et non pas la performance, les adversaires des

Matra étant des voitures de Grand Tourisme et de Tourisme beaucoup moins puissantes.

Le parcours 1970 comportait 8 étapes en 9 jours du 19 au 27 Septembre pour une boucle partant de Bandol pour arriver à Nice :

1. Bandol - Albi (450 km dont 2 épreuves chronométrées : circuit Paul Ricard et col du Minier)
2. Albi - Pau (250 km dont 1 épreuve chronométrée : circuit d'Albi)
3. Pau - La Baule (675 km dont 2 épreuves chronométrées : circuit de Pau et spéciale de la Coubre)
4. La Baule - Rouen (450 km dont 2 épreuves chronométrées : circuit de la Baule-Escoublac et circuit Bugatti)
5. Rouen - Dijon (1 100 km sur 2 jours dont 4 épreuves chronométrées : circuit de Rouen-Les Essarts, côte de Haybes, Ballon d'Alsace et circuit de Dijon)
6. Dijon - Le Mont-Dore (400 km dont 2 épreuves chronométrées : côte d'Urcy et circuit de Magny-Cours)
7. Le Mont-Dore - Aix-les-Bains (575 km dont 4 épreuves chronométrées : côte du Mont-Dore, circuit de Charade, côte de Chamrousse et Mont Revard)
8. Aix-les-Bains - Nice (625 km dont 3 épreuves chronométrées : côte des Limouches, Mont Ventoux et côte d'Ampus)

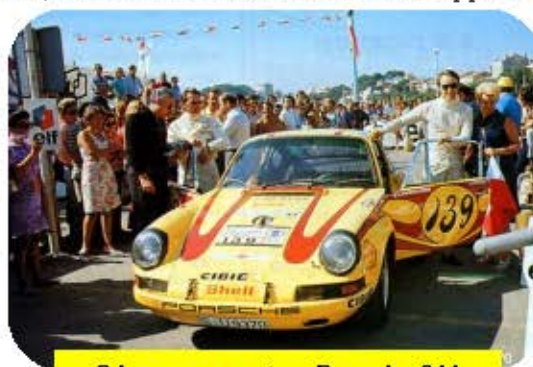




Les deux MS650 à la parade sur circuit

épreuves routières les départageraient, ce qui allait clairement avantager JP Beltoise plus expérimenté sur ce genre d'épreuves.

Le plan a parfaitement fonctionné, les 2 voitures ont dominé une opposition dont le principal acteur était le vainqueur 1969, Porsche 911 usine de 2,5 allégée qui espérait une celle-ci n'a pas eu lieu et qui a connu des problèmes. La Matra blanche a eu des à partir de la mi-course mais une huile spéciale et au gagné l'épreuve devant la



G Larrousse et sa Porsche 911

Beltoise remporta la quasi-totalité des courses de côte et des spéciales.

Le principal acteur Gérard Larrousse, sur sa litres de cylindrée, très défaillance des Matra, c'est même la Porsche de fiabilité (embrayage). soucis de segmentation a réussi à tenir grâce à doigté du pilote et a verte. Les Matra ont épreuves en circuit et

Johnny Rives en tant que témoin privilégié décrit dans son livre « Beltoise comme un frère » comment un petit matin froid au Mont Dore la Matra blanche refusait obstinément de démarrer malgré toutes les tentatives des mécaniciens même après avoir déchargé deux batteries et changé les bougies. Beltoise les écarta, se mit au volant de l'auto, se concentra longuement tête contre le volant, pompa sur l'accélérateur puis appuya obstinément sur le bouton du démarreur tout en ajustant la position de l'accélérateur ; après de longs moments où le moteur restait muet et alors que le démarreur grognait toujours on entendit un premier « bloom », le pouce de Beltoise appuyait toujours sur le bouton du démarreur puis il y eut un double



Epuisés à l'arrivée à Nice : Todt, Beltoise, Rives, Pescarolo



«bloom, bloom», le démarreur couinait toujours, puis un long «bloom, bloom, bloom, bloom.....», le V12 s'était réveillé, Rives écrit: «il avait été le seul capable de lui redonner vie». Le même Johnny Rives témoigne de la dure vie du copilote dans ce type de machine: «C'était fatigant à force d'avoir le nez au vent. Les 200 derniers kms je saignais du nez et j'avais mal à la tête à force d'entendre le V12. A Lille on avait mis des journaux sous nos combinaisons, on se gelait, mais quel pied!»



Une Matra V12 en ville

Dans tous les cas ce fut un énorme succès populaire, il n'y avait pas beaucoup d'autoroutes en 1970, en



Balade des V12 au milieu de la circulation

liaison les autos roulaient sur les départementales et les nationales au milieu de la circulation, elles traversaient villes et villages et partout c'était une foule dense pour voir ces monstres sortis des Hunaudières. Jeune adolescent de 15 ans j'en garde le souvenir lors de leur passage à Toulouse entre Albi et Pau.

Gérard Ducarouge a dit que cette expérience de logistique et d'organisation avait été très importante pour la cohésion de toute l'équipe et fut très utile pour les saisons suivantes.

L'expérience fut renouvelée en 1971 avec Gérard Larrousse/Johnny Rives sur la blanche N°134 et



En 1971, la Ferrari 512M (à droite) fait de la résistance

Bernard Fiorentino/ Maurice Gélén sur la jaune N°135. Cette fois-ci il y a une opposition plus musclée puisque qu'une Ferrari 512M espagnole de l'Escuderia Montjuich est engagée pour JP Jabouille / JM Juncadella / JC Guénard Gérard Larrousse l'emportera devant la Ferrari mais la Matra de Fiorentino est sortie de la route dans

la montée du col des Limouches (massif du Vercors) en fin d'épreuve et finit à plat sur des sapins. Fiorentino invoqua une erreur de lecture de notes de son coéquipier, la mésaventure ne fût pas très appréciée du staff Matra.



Le Tour de France Automobile prit définitivement fin en 1986. Il redémarra en 1992 sous sa forme de compétition de voitures historiques avec organisation Peter Auto.

Ceci a permis de revoir la Matra 650 du musée de Romorantin, sous la vigilante assistance de notre ami Jean Paul, rouler à nouveau sur les routes et les circuits de France, tout d'abord en 1992 avec Jean Pierre Beltoise et Stéphane Collaro, puis en

1999 en tant que voiture ouvreuse N°0 avec Henri Pescarolo/Pierre Barbaza alors rédacteur en chef du journal Auto Passion et qui en a fait un bel article dans le N°130 de Juillet Août 1999. Pierre Barbaza

En 1992, JP Beltoise et S Collaro avec la 650 du musée



ASSISTANCE : LA PASSION SELON JEAN-PAUL 3...

Voilà bien des années que Jean-Paul Humbert a quitté les chaînes de l'unité de production Matra à Romorantin pour s'occuper dans son coin du "patrimoine" de la marque. Personne au monde ne connaît les Matra de course comme lui. Dans l'atelier tout neuf qu'on vient de lui concéder, il redonne la vie à tout ce qui est bleu et a couru un jour. Le petit Musée de Romorantin lui doit beaucoup, et c'est de là qu'il a ressorti la 650 TdF mise à notre disposition. Avec Dominique Pinaud, cadre à Vélizy, il a suivi toute l'épreuve dans les pots d'échappement de la Matra, avec un Espace sur-



chargé de pièces et de matériel. « Si vous avez une grosse panne, on arrête tout et on rentre à la maison », nous avait-il prévenus. En fait, à part deux petits problèmes électriques et une panne d'essence (la consommation moyenne durant le Tour se situait autour de 45 litres aux cent...), le V12 a tourné sans problème sur les 2 500 km.

Omniprésents, les deux amis ont réellement été ceux "sans qui rien de tout cela n'aurait été possible"... Jean-Paul traite la Matra comme une vieille maîtresse, sans fausses pudeurs, mais avec une tendresse infinie. Merci à tous les deux pour tous leurs talents...

Extrait de l'article d'Auto Passion de Juillet Août 1999

conduisit même l'auto sur la dernière étape, Henri Pescarolo ayant des obligations par ailleurs. Cette Matra 650 aura donc fait 4 Tours de France, deux en compétition moderne (dont la victoire en 1970 et le saut dans les sapins en 1971) et deux en historique : elle mérite bien son repos actuel au musée de Romorantin.



En 1999, au tour de H Pescarolo et P Barbaza avec la même 650





Quand Ventura rimait avec Matra

Par Guy Prat



Cet article a été publié dans la Lettre de la Matra N°7 de Mars 2020 (bulletin des « Anciens de la Matra »). Après avoir contacté Guy Prat, son auteur, ancien mécanicien du Service Compétition Matra, celui-ci a très aimablement accepté qu'il soit reproduit ici nous l'en remercions très sincèrement.



Dans le film «Le Ruffian» (1983) de José Giovanni, Lino Ventura incarnait un pilote automobile comme son ami Bernard Girardeau lors de scènes tournées à Montlhéry avec des Matra MS670 et MS680.

Guy Prat raconte :

J'avais eu connaissance du tournage avec l'équipe Ligier lors du Grand Prix de Formule 1 du Canada à Montréal en Juin 1982. Comme de nombreuses scènes du film se déroulaient au Canada et dans les Rocheuses, l'équipe de tournage était venue nous rendre visite sur le circuit le 13 Juin 1982, Lino Ventura, Bernard Girardeau, Claudia Cardinale, Béatrix Van Til et quelques autres. Ils ont bien entendu été très bien reçus par un accueil sympathique et une grande hospitalité.



1982 Novembre Linas-Monthéry Tournage du film "Le Ruffian"
 Dans le film "Le Ruffian" sorti en 1983 de José Giovanni, Lino Ventura incarnait un pilote automobile comme son ami Bernard Girardeau dans cette scène tournée à Montlhéry avec des Matra MS 670.
1 Guy Evrard 2 Dany Profichet 3 Lino Ventura 4 Guy Prat 5 Jean-François Robin

Remerciements Guy Prat
 Collection Privée P.P. © copyright 2019 - Les Anciens de la Matra - lesanciensdelamatra@orange.fr

Un jour, George Martin me convoque et me dit : «J'ai un projet pour vous. Vous allez chez Jacky Setton (collectionneur et PDG de Pioneer France) à Courbevoie pour préparer sa Matra 670C (châssis 670B-01) pour un film de José Giovanni avec Lino Ventura puis vous participez au tournage à Montlhéry pour quelques jours au mois de Novembre».



A l'époque chez Matra, nous n'étions que 20 personnes à travailler aux moteurs, développement et exploitation du V12 chez Ligier et par de courtes intermittences chez Shadow. Mais il n'y avait plus que trois personnes et moi qui avions travaillé sur ces voitures et qui connaissions les particularités très pointues de ces autos. Chez Matra nous n'avions plus de voiture à disposition. Lorsque José Giovanni a fait la demande à Matra, notre service publicité a trouvé un accord avec Jacky Setton pour qu'il nous confie une 670.

La clause principale du contrat de prêt était que je devais être le seul habilité à entretenir la voiture, le soir elle devait être bâchée dans un local fermé et surtout je devais être le seul à la conduire. Lorsque je suis allé prendre possession de la 670, je fus convoqué dans le bureau de Jacky Setton, un grand moment, en pénétrant dans l'immense bureau, la seule chose qui attirait l'attention: une Ferrari F1 inclinée sur un podium. Là les termes du contrat étaient clairs: la condition du prêt étant que personne d'autre que moi ne devait conduire cette auto. «Oui Monsieur ! Bien Monsieur !».



B.Giraudeau, B. Van Til, L.Ventura, la Matra 670 et au fond la 680



B.Giraudeau, B. Van Til et la MS 670

Le jour du tournage, Lino devait tourner quelques vues au volant de la 670 sur l'anneau du circuit de Montlhéry. Conscient de ma responsabilité, je vais voir José Giovanni pour lui faire part de mes consignes et il me demande: «La voiture est prête ?». Je lui dis: «Pas de problème, tout est OK !, mais je vous rappelle qu'à part moi personne d'autre ne doit conduire cette voiture». Il me regarde droit dans les

yeux et me dit: «Monsieur je ne vous connais pas mais je peux vous dire que vous n'allez pas faire de vieux os ici ! Allez dire à Lino qu'il ne conduira pas la voiture, allez expliquer cela à Lino !».

J'étais très soucieux, particulièrement embarrassé et je n'en menais pas large, alors je me dirige vers Mr Ventura pour lui faire part de mes consignes. Sur le moment j'ai cru être fusillé, toute l'équipe de tournage s'est arrêtée de parler et droit dans les yeux, il me répond: «Ecoutez bien, dans ma vie j'ai conduit un peu de tout, pour le tournage j'ai conduit plusieurs mois des semi-remorques dans les Rocheuses et j'ai beaucoup aimé, alors votre zinzin là, vous m'expliquez comment ça marche, si je m'en sens capable c'est OK, sinon je vous laisse le volant». Que faire? J'ai indiqué à Mr Ventura comment «mon zinzin» fonctionnait, pression d'essence, bien caler son pied sur le repose pied à côté de la pédale d'embrayage, que l'embrayage fonctionnait avec seulement 2 cms de course,



B.Giraudeau, B. Van Til, et la MS 680





le régime moteur, etc... Puis avec Jean- François Robin, nous lui avons prodigué quelques conseils de conduite qu'il écoutait avec une conscience irréprochable.

Dans la vie de mécanicien de course il y a parfois des moments difficiles mais ce dialogue avec un monstre sacré du cinéma l'a été encore plus.

Silence, on tourne, Lino 6^{ème}, et voilà que Lino démarre comme s'il avait fait cela toute sa vie. Chapeau Mr Ventura! Pour ceux (rares) qui ont pu un jour piloter un Proto ou une F1, ils apprécieront.

A la fin du tournage, Lino Ventura est venu vers moi: «Je vous ai fait transpirer, moi aussi d'ailleurs, mais votre mode d'emploi était tellement clair que je ne pouvais pas me louper».

Pour des prises de vue en statique, plusieurs fois j'ai eu à sangler dans la Matra «l'acteur Giraudeau» comme il se définissait lui-même, pour des scènes retraçant son passé de pilote dans le film. Un pilote a l'habitude de se faire attacher et je dirais qu'au niveau de l'entrejambe «il met tout en place lui-même» pour que tout se passe bien. Un acteur, lui, s'assoit dans la voiture et attend. C'est donc au mécanicien de tout mettre en place, en général avec la main droite. Une fois l'affaire en place on attache le harnais de l'autre main.



L.Ventura et B.Giraudeau

Pendant que je mettais tout en place, j'entendis «l'acteur Giraudeau» me dire avec son sourire éclatant et son regard bleu profondeur des mers: «Tout se passe bien? Prends ton temps!».

Un apéritif et un repas rassemblera toute l'équipe au restaurant La Potinière dans l'enceinte du circuit et clôturera la fin du tournage. Artiste de complément, Guy percevra un cachet pour sa contribution de mécanicien dans

le film. Guy fera don discrètement de sa rétribution à l'association Perce-Neige d'aide aux enfants handicapés créée par Lino Ventura qui était aussi le père d'une enfant «pas comme les autres». L'acteur remercia Guy en lui prenant les mains et il lui dit: «Je sais ce que vous avez fait: Merci!»

J'ai eu l'immense chance de connaître Lino Ventura, Monsieur Ventura! Un homme de très grand cœur. Monsieur Ventura, je garde un souvenir très ému d'avoir fait votre connaissance. Qui ne vous a pas vu à la cantine, avaler vos pâtes, n'a rien vu!



Le Ruffian n'est pas le seul film où participèrent des Matra de course.



Guy Prat et la MS630/650 du film Le Mans

Sans prétendre être exhaustif on peut citer le film « Le Mans » de Steve Mac Queen en 1970 où une Matra 630/650 usine faisait partie du tournage, déjà à cette occasion c'était Guy Prat qui avait été missionné par sa hiérarchie pour gérer l'auto.



Le Tout Matra Sports avec Belmondo

Il y a aussi le film « Ho! » de Robert Enrico avec Jean Paul Belmondo où des scènes tournées à Montlhéry en 1968 font intervenir l'équipe Compétition Matra avec une Matra 630, une Formule 3, des Formule 2 et le Berliet Stradaïr. Dans ce film Belmondo incarne un



JP Belmondo dans la MS630

ancien pilote automobile reconverti en chauffeur de braqueurs ; dans une scène il fait étalage de ses talents « au volant »



de la 630 en suivant une MS5 de Formule 3 sur un tour du circuit de Montlhéry. La scène est visible sur You Tube à l'adresse suivante :

<https://www.youtube.com/watch?v=ghSydC2liJc> sous le titre « Ho ! 1968 vous avez une licence ? »



Un dragster Matra Sports ???



Dans le film « Les Aventuriers » également de Robert Enrico en 1967 avec de nouveau Lino Ventura et Alain Delon on voit une scène avec un dragster dont l'équipe de mécaniciens porte des combinaisons « Matra Sports » !





Par Jacques Augier

Modélisme

Deux nouvelles monoplaces Matra annoncées chez Spark au 1/43^{ème} :

La Formule 1 MS11 / MS12 , châssis MS11 de 1968 modifié en 1969 pour installer le moteur MS12 directement fixé derrière le cockpit ; ceci pour tester ce nouveau moteur et essayer de séduire Jackie Stewart (voir article sur la saison Matra 1970). Cette voiture est au musée de Romorantin, elle gagna 3 courses de côte pendant l'été 1970.



SPARK S7195 MATRA MS11-12 Test Albi
1969 - Jackie Stewart

Référence S7195

Une autre monoplace étonnante : la Formule 3 de Roby Weber, nouvelle recrue Matra en 1967, avec laquelle il gagne à Nogaro pour Pâques. Roby Weber, hélas, devait se tuer quelques jours plus tard aux essais d'Avril des 24 heures du Mans avec la nouvelle MS630.



SPARK SF188 MATRA MS5 N°23
Vainqueur Coupe du Printemps F3 -
Nogaro 1967 Roby Weber (300ex)

Référence SF188



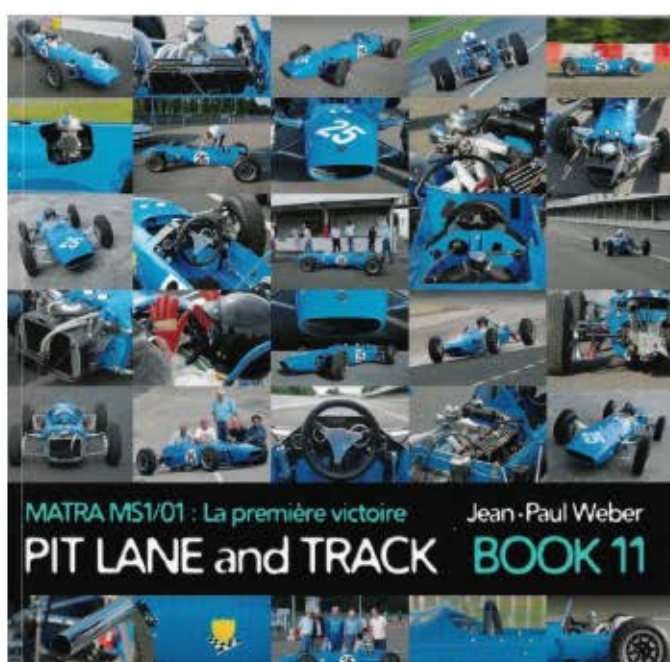
Livres

Des très beaux livres de photos de Jean Paul Weber consacrés aux Matra; ce ne sont pas des nouveautés, ils sont sortis entre 2011 et 2015 mais je les ai découverts récemment. Il y a du Bleu à chaque page !

- « Passion en bleu e.p.a.f. » sur les œuvres de l'EPAF, de Jean Paul et de Bernard
- « Matra MS 01/01: La première victoire » sur les roulages en 2011, après sa restauration complète, de la première Matra F3 de Jean Pierre Beltoise, victorieuse à Reims en 1965.
- « Le Mans s'habille en Matra » sur la restauration par EPAF de la Matra 670-01 du Musée de Romorantin en version « victoire Le Mans 1973 » (le châssis 670-01 a bien gagné Le Mans mais en 1972).

On peut acheter ces livres et d'autres de JP Weber sur le site internet Blurb :

<https://www.blurb.fr/user/TEMPSDEPOSE>





La Cuisine

Par Maryvonne Hardouin

Recette de saison

Côtes de veau aux abricots

Préparation : 20 min – Cuisson : 45 min – Pour 4 personnes

- * 4 côtes de veau * 3 brins de thym frais * 1 feuille de laurier * 1 tête d'ail violet
- * 1 quinzaine d'abricots juteux * 1 kg de pommes de terre grenaille
- * 1 cuill. à s. d'huile d'olive vierge extra * sel gris de Guérande * poivre du moulin
- * 2 oignons roses de Roscoff * 40 g de beurre * 15 cl de cidre

1. Lavez et séchez les pommes de terre grenaille. Rincez et coupez les abricots en deux. Dénoyautez-les.

2. Pelez et taillez les oignons roses en petits quartiers. Coupez la tête d'ail en deux dans le sens de la largeur sans l'éplucher.

3. Beurrez légèrement les côtes de veau. Déposez-les dans un grand plat à rôtir.

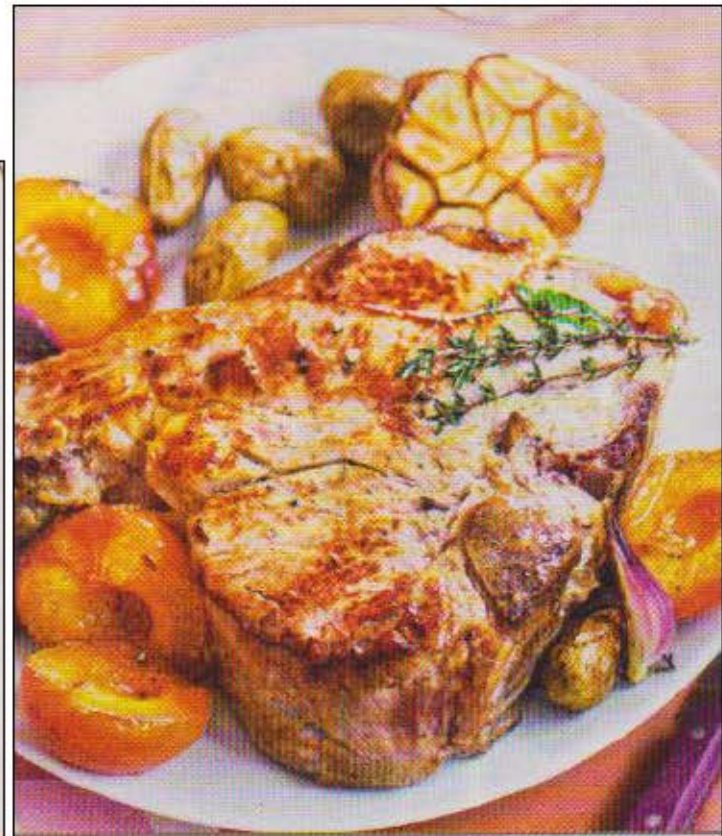
4. Disposez autour les pommes de terre et les abricots. Ajoutez le laurier et la tête d'ail

coupée en deux. Répartissez le thym frais.

5. Arrosez les fruits et légumes de cidre et d'huile d'olive. Salez légèrement au sel gris de Guérande et poivrez au moulin.

6. Enfourez à 220 °C (th. 7-8) sans préchauffer le four. Faites cuire 45 min en arrosant régulièrement. Retournez les côtes de veau à mi-cuisson.

Variante : remplacez les abricots par des pêches ou des brugnons.



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.

(Solution : voir page 18)

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





Images de la saison 1970 Matra

