Le Bulletin

du Club René Bonnet Matra Sports

N°104 Novembre 2020

Le Bureau

Présidente :

Delphine HUMBERT
grabouille37@club-internet.fr

Secrétaire :

Danielle HUMBERT
jphumbert@sfr.fr

Trésorier :

Christian PEAN
christianetmichele@hotmail.fr

Responsable pièces détachées :

Jacques CRESIEL
jcresiel@orange.fr

Responsable internet, communication et sorties :

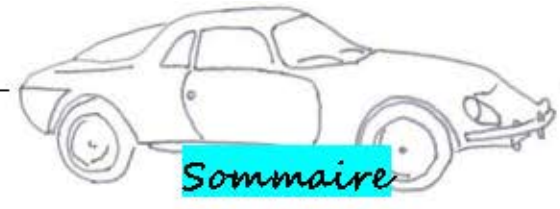
Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com

Développement nouveau Site Internet :

Laurent Thimonnier
lthimonnier@yahoo.fr

Responsable technique :

Jean Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Sommaire

Couverture: AG 2020 Romorantin

Page 3 : Le Mot de la Présidente

Page 4 : Assemblée Générale 2020 Romorantin

Page 8 : Le Musée Matra a 20 ans

Page 10 : Classic Days Magny Cours

Page 14 : Charade Heroes 2020 26&27 Septembre

Page 16 : Maurice Foulgoc

Page 17: Commande de vitesses Djet

Page 18: Musée du Circuit du Comminges

Page 20: Lagardère vend la 670 du Musée

Page 22: Salon Auto Moto Classic Toulouse

Page 24: Un Djet au Tour Auto

Page 25: 26ème Sport et Collection Le Vigeant

Page 27: Liberté, Egalité, Rouley, Montlhéry 2020

Page 28: 2ème Charade Heroes

Page 29: La MS9 au Musée du Mans

Page 30: Antoine Raffaëlli

Page 39: Souvenirs avec Antoine Raffaëlli

Page 44 : Vu dans la Presse

Page 46 : Petites Annonces

Page 47: Cuisine et Mots Croisés

Page 48: Henri Pescarolo dans ses œuvres au Vigeant

Le Mot de la Présidente

Chers et Chères membres,

Nous avons pu réaliser l'assemblée générale malgré le contexte. Nous avions une petite quinzaine de voitures présentes. Celle-ci s'est faite à Romorantin comme les autres années car nous n'avions pas l'autorisation à Nevers.

Le bilan de l'année n'est pas très long car nous avons dû tout annuler. Nous avons projeté quelques événements pour l'année 2021. En espérant que cela puisse avoir lieu afin de sortir et de se retrouver tous en pleine forme.

Concernant les pièces détachées, tout s'est très bien passé avec la nouvelle formule.

Nous avons un nouveau membre au sein du bureau qui s'occupe déjà de développer le nouveau site internet du club. Je remercie Laurent Thimonnier pour son investissement au sein du club.

Et de même, je remercie Jacques Augier pour son super travail de recherche, de rédaction pour le bulletin. Merci aux membres qui participent à des manifestations et qui nous écrivent quelques lignes pour partager avec nous leurs expériences.

Je vous laisse donc lire et relire le bulletin ainsi que le compte rendu d'assemblée générale.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous envoyer un mail.

Je vous souhaite une bonne 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 Lanthenay

Assemblée Générale 2020 Romorantin

Par les Membres du Club

Nous ne pouvons qu'être très reconnaissants à notre bureau et admiratifs devant le travail accompli pour, malgré les vents contraires, être arrivé à organiser une Assemblée Générale en cette année 2020 particulièrement perturbée. Après tout le travail de préparation d'un rassemblement à Magny Cours brutalement interdit par la préfecture, il a fallu courage et obstination pour tout réorganiser en à peine deux semaines à Romorantin et ce fut une totale réussite, alors oui vraiment un très grand bravo tout particulièrement à la famille Humbert pour avoir réussi ce tour de force.

Nous nous sommes retrouvés une cinquantaine environ le Samedi 10 Octobre et un peu plus le Dimanche 11 avec treize Matra dont huit Djet/Jet René Bonnet et Matra, deux 530 et trois Murena et quelques modernes dont une belle Alpine et une belle Porsche. Compte tenu des difficultés à se déplacer et des craintes sanitaires, c'est un très beau résultat, sachant que nos amis Européens ne pouvaient pas venir sous peine de quarantaine au retour.

La météo bien capricieuse de ce début d'automne aura été assez clémente en particulier le Samedi après midi pour la balade solognote.

Samedi matin rendez vous traditionnel au musée Matra qui fêtait cette année ses 20 ans et a improvisé dans l'urgence une exposition de voitures prêtées par des collectionneurs locaux dont notre ami Jean Paul (voir plus loin article dédié au musée). Chacun portait son masque et était content de retrouver ce lieu et les membres du club présents après presqu'une année entière sans sortie (Classic Days de Magny Cours fin Août mis à part).

Très bon déjeuner au Centre Aéré des Papillons dans le respect des consignes: 6 par table et tables bien espacées, la salle est grande, donc aucun problème.

Dès la fin du repas Danielle et Chantal battent le rappel et annoncent le programme de l'après midi: visite de la Maison du Cerf, un musée situé à Villeny à une trentaine de kms au nord de Romorantin direction Orléans. Nous irons en convoi avec un petit itinéraire écrit au cas où l'on se sépare. Bien sûr cette année pas de rallye ni de jeu, déjà bien content de pouvoir faire une balade ensemble.

Très agréable visite où l'on a tout appris de la vie et des mœurs des cervidés et où nous avons fait la connaissance d'Albert qui vous raconte cette visite en fin du présent article. Le groupe (une quarantaine) était divisé en deux, pendant qu'une partie suivait la visite guidée sur les cerfs et les biches, l'autre partie regardait un film sur la vie des animaux dans le vaste domaine de Chambord au cours des quatre saisons de l'année. Nous étions bien immergés dans la Sologne, ses forêts et son gibier.

Comme il nous restait du temps en fin de cette visite Danielle nous emmena voir la Maison des Etangs à Saint Viâtre sur le chemin du retour. En parfait complément de ce que nous venions d'apprendre sur le monde de la forêt, un guide passionnant et plein d'humour nous a tout dit sur ce monde aquatique créé il y a plusieurs siècles par la main de l'homme en construisant des barrages en aval de bassins naturels avec une bonde pour pouvoir vidanger tous les 2 ou 3 ans ces étangs qui forment un véritable réseau. Initialement créés pour avoir du poisson, ils sont aujourd'hui surtout utilisés pour la chasse du gibier d'eau. Nous avons néanmoins découvert qu'il y avait à Saint Viâtre une pisciculture d'esturgeons et une production de caviar de Sologne ! Nous avons aussi admiré le clocher de l'église bien vrillé, l'origine de cette déformation étant probablement liée au fait que le bois de charpente n'était pas assez sec lors de la construction.

Après ces intéressantes visites, retour à Romorantin par la route des étangs, magnifique en cet automne avec succession d'étangs et de belles demeures et la couleur dorée des arbres; le soleil rasant de la fin d'après midi surprenait parfois au détour d'un virage surtout dans les pare-brises limpides de nos jeunes quinquagénaires….

La soirée eut lieu au centre aéré avec apéritif et diner pléthorique, il n'était bien sûr pas autorisé d'avoir d'animation ou de danse mais l'ambiance n'en demeurait pas moins joyeuse, chacun eut droit à un petit cadeau liquide fort apprécié et le temps passa très vite puisqu'on était quasiment dimanche quand chacun se retira pour aller dormir quelques heures.

Le dimanche matin retour au centre aéré pour récupérer les pièces que chacun avait au préalablement commandées, puis tenue de l'AG avec chaises bien espacées et chacun masqué. Il nous semble avoir entendu que Danielle demandait sa retraite…. espérons que l'hiver portera conseil pour que ce projet évolue.

Après le repas et la remise en état de la salle, chacun se prépare à faire le chemin du retour en espérant que le programme envisagé pour 2021 puisse se réaliser sans annulation «sanitaire» et que l'on ait toujours autant de plaisir à se revoir en bonne forme au sein de ce super club.

Le groupe boit les paroles du guide des étangs

L'église de Villeny

La Maison des Etangs

La Maison du Cerf

L'AG en images

La MS 120D est toujours là, elle !

Le clocher vrillé de Saint Viâtre

Villeny en Sologne pays du Cerf

Attention Jean Luc vous observe !

Une barquette DB bien connue !

Albert, le Roi de la Forêt

C'est moi Albert, le Roi de la forêt. J'ai passé de longues années à arpenter les bois de Sologne et sur mes vieux jours je me suis retiré à la Maison du Cerf pour expliquer à mes amis bipèdes ce qu'est notre vie de cerf. J'en vois défiler de ces humains à longueur de temps, des vieux, des jeunes, des mâles, des femelles, des grands, des petits et je finis par m'habituer à leur drôle d'allure et à leurs questions bizarres.

Il y a quelques jours un groupe d'une quarantaine d'individus est passé un samedi après midi, ils n'étaient plus très jeunes, mais avaient l'air assez sympa mais pas trop disciplinés et puis surtout ils avaient de belles petites voitures de toutes les couleurs: orange, rouge , vert , bleu….qui me changeaient des habituels SUV noir, blanc ou gris … je me suis renseigné et l'on m'a dit que ces petites voitures étaient en plastique et qu'elles étaient fabriquées il y a longtemps très prés d'ici, à Romorantin: des solognotes comme moi qui s'appelaient Matra.

Du coup ce groupe m'a intéressé et je me suis appliqué à bien leur expliquer notre existence à nous les cerfs et les biches.

Et oui chez nous les mâles s'appellent cerfs et les femelles biches pour les adultes, les petits sont des faons avec une tenue tachetée de camouflage (comme vos parachutistes), les jeunes sont des daguets ou des bichettes. Nous vivons toujours en groupe ou harde, le plus souvent les mâles d'un coté et les femelles de l'autre, ça crée moins de problèmes.

Mais comme il faut bien que l'espèce se perpétue, à l'automne arrive la saison du brame et des amours. Avec mes 1,5 mètres au garot et mes 150 à 200 kilos, il faut que je m'impose vis-à-vis des autres mâles pour marquer mon territoire et avoir mon harem de femelles, il faut dire que ces dames ne nous accordent leurs faveurs que quelques heures dans l'année et bien sûr toutes presque en même temps; alors je vous l'assure le mâle dominant a du travail à s'occuper pendant un mois de sa trentaine de biches… Quand je raconte cela je vois toujours les bipèdes mâles me regarder avec envie mais ce qu'ils ne savent pas c'est que pendant ce mois je ne mange presque plus, je ne dors presque plus, bref je m'épuise complètement et je perds une vingtaine de kilos. Je passe mon temps à bramer pour marquer ma présence, impressionner mes jeunes concurrents, et notifier mes exploits amoureux.

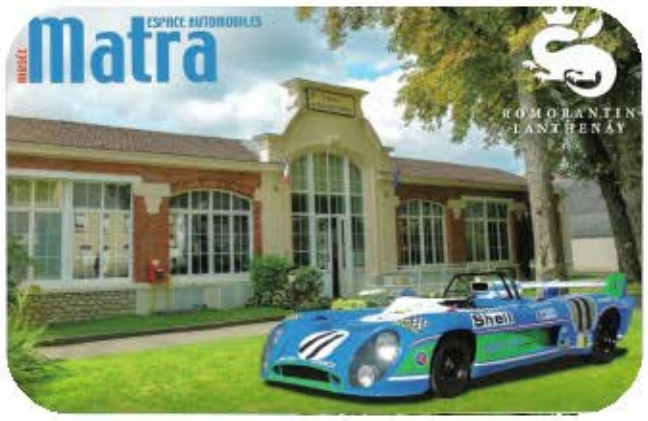
Puis vient le long hiver où il faut marcher des heures pour trouver une maigre nourriture. A la fin de cette épreuve voilà que ma belle ramure avec ses deux magnifiques bois (qui sont de l'os et pas de la corne comme chez ces pauvres vaches), qui pèsent la bagatelle de 5 ou 6 kilos chacun, se met à tomber…me voilà presque comme une biche, et encore heureux si les deux bois tombent en même temps sinon j'attrape un torticolis! Heureusement avec les beaux jours tout cela repousse sous une fragile peau de velours pour nourrir ces nouveaux trophées que l'on espère toujours plus beaux avec beaucoup de pointes (ou cors ou andouillers) pour à nouveau dominer la harde le temps du brame venu.

Mais avec les années, vers 12 ans, la taille de ma ramure commence à diminuer, je me fais défier par les jeunes prétentieux qui viennent me piquer mes biches et pour couronner le tout mes dents s'usent et j'ai des difficultés à manger… bref c'est le temps de la ravale, ce que les bipèdes appellent pour eux la retraite, et le sapin n'est plus très loin sauf si comme moi on arrive à pantoufler dans un beau musée.

Après avoir entendu tout cela, mon groupe de bipèdes Matraciens s'en est allé dans ses belles petites autos pétaradantes, elles m'ont dit qu'elles aussi avaient un beau musée à Romorantin où se trouvent d'autres cousines toutes bleues qui ont couru sur tous les circuits du monde il y a une cinquantaine d'années.

Ils sont partis voir la Maison des Etangs et se promener sur la route des étangs, j'avais bien envie d'aller avec eux mais j'ai eu peur que mes bois ne rentrent pas dans leurs autos… il n'y avait malheureusement pas de décapotable.

Le Musée Matra a 20 ans



Comme l'a dit récemment quelqu'un d'assez connu en France: « il est difficile d'avoir 20 ans en 2020 ». C'est le cas du musée Espace Automobiles Matra de Romorantin qui a ouvert en 2000 dans les anciens locaux des caméras Beaulieu succédant au premier musée Matra qui fut actif de 1976 à 1999.

Avec la crise sanitaire et le confinement toute festivité pour marquer cet anniversaire a été annulée et l'exposition initialement prévue « Légendes du Rallye » a été reportée. Mais l'équipe du musée n'a pas voulu d'une année blanche et lors du dé-confinement a sollicité des collectionneurs passionnés du département pour prêter leurs véhicules le temps d'une exposition de quelques mois.

Les réponses ont été nombreuses et de qualité permettant de rassembler des voitures de toutes époques, mais aussi des vélos et des motos; chaque véhicule est présenté avec une fiche décrivant l'objet exposé ainsi qu'un texte sur son propriétaire collectionneur; l'exposition s'intitule «Une passion, des voitures et des hommes», elle fut inaugurée le 03 Juillet dernier et doit durer jusqu'à la mi Novembre.

Ce fut un plaisir de la découvrir lors de l'AG.

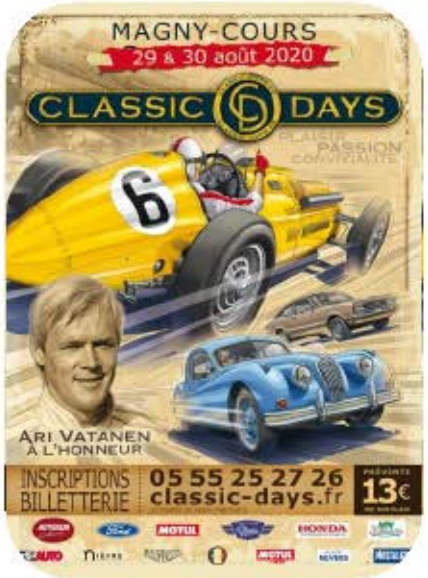
Et même si bien sûr durant l'été la Matra N°11 a disparu en catimini de la circulation (voir l'article dédié plus loin à cette MS 670), le musée avait belle allure dès l'entrée avec la magnifique Hispano de Jean Paul et une très belle Amilcar.

Quelques images ci après donnent une idée de l'exposition, les autres Matra sont heureusement toujours là.

Coté animation le 19 Septembre Yves Ronga est venu dédicacer son livre « Bleu Matra la couleur de la victoire » et en scoop il semble que l'on ait trouvé la remplaçante de la Matra 670-01 mais chut c'est encore un secret....

Classic Days Magny Cours

Par Jacques Augier



Le dernier week-end d'Août à Magny Cours se sont déroulés les Classic Days qui devaient avoir lieu début Mai. C'était la première sortie 2020 du Club RBMS en cette année bien particulière. La météo annonçait de la pluie, finalement les nuages étaient là mais la pluie nous a épargnés, la température était un peu fraiche mais bien agréable après des semaines de canicule et bien adaptée pour passer 2 jours sur le circuit. Bien sûr il fallait être masqué et il y avait un contrôle de température à l'entrée, mais tout s'est parfaitement bien déroulé, les plateaux de roulage étaient remplis, les parkings des voitures anciennes aussi, seuls les spectateurs étaient un peu clairsemés.

Pour cette 13ème édition, les organisateurs avaient bien fait les choses:

Thomas Jamin et Henri Pescarolo

Les invités vedettes ne manquaient pas : Henri Pescarolo, Ari Vatanen, Jacques Laffite, Jean Pierre Jarier, Alain Ferté…. Parmi eux seul Henri Pescarolo a fait des démonstrations en piste avec son ancienne March 721 Politoys Formule 1 de 1972 lorsqu'il courait pour Frank Williams après avoir été « remercié » par Matra (fin 1970). La voiture est maintenant propriété de Richard Mille. Elle est dans un état superbe et bichonnée de près par les mécaniciens présents dont Thomas Jamin.

Henri Pescarolo dans ses œuvres avec la March 721

Les amateurs d'autographes ont été servis, certains avaient amené des affiches, d'autres des livres, d'autres des bâches et d'autres leur T-shirt !

Autographes pour Bruno, Daniel et Jacques. Merci Jacques Laffite et Henri Pescarolo

Parmi les animations spécifiques, l'Aventure Peugeot Citroën présentait de belles voitures : 205 T16 Evolution 2, 405 Grand Raid du Paris Dakar, 405 version Pikes Peak, DS Citroën du Londres Mexico, Peugeot 402 Darlmat … certaines ont fait des tours en piste mais pas les 405.

205 T16 Ev2

402 Darlmat

405 Dakar

405 Pikes Peak

DS Londres Mexico

On pouvait admirer aussi 4 magnifiques Talbot pour célébrer le 70ème anniversaire de la victoire au Mans de la marque en 1950 avec les Rosier père et fils: 2 Talbot T26 de course et 2 Talbot T150 de prestige.

Talbot T150C SS Goutte d'Eau

Talbot T26 Grand Prix

Talbot T150C Coupé

Talbot T26 GS Sport

Côté Club, un bon petit groupe était présent avec une grosse dizaine de voitures, les Murena étaient majoritaires suivies des Djet/Jet (René Bonnet et Matra) et d'une 530… pas de Bagheera. Nous étions contents de nous retrouver, onze mois après l'AG de 2019. L'organisation était comme toujours impeccable avec des sympathiques pique-niques le midi où l'on pouvait tomber le masque une fois assis et profiter des abondantes victuailles. Le Samedi soir nous avons eu un agréable diner au bord du canal latéral à la Loire au sud de Nevers, une terrasse bien couverte, deux grandes tables rondes de 10 personnes chacune (il parait qu'il y en avait une pour les jeunes et une pour les vieux !), un petit air frais qui encourageait à garder son blouson, une joyeuse ambiance et personne n'est tombé à l'eau en repartant.

La zone RBMS

Ouf, on peut tomber le masque !

Quelques petites voitures françaises tournaient dans les différents plateaux: des DB (dont l'ancien DB HBR surbaissé de Roland Roy), un René Bonnet Aérodjet (reconstruction ?)…

DB HBR, DB camionnette, DB HBR surbaissé et René Bonnet Aérodjet

Bien sûr il y eut la traditionnelle parade le dimanche midi et son gros embouteillage. Cela m'a donné l'occasion de découvrir le circuit en passager de la 530 de Daniel au milieu de tout ce joyeux tohu-bohu !

Daniel, comme à la parade !

Un bon week end où l'on a pris plaisir à renouer avec le monde (presque) d'avant, après ces longs mois d'activité en veilleuse.

Charade Heroes 2020, 26&27 Septembre

Par Bernard Artis

1 an ! 1an que le Djet n'est pas sorti de son antre d'Andernos depuis le Classic Festival de Nogaro à l'automne 2019. Virus commence comme virage, certes, mais aucune autre affinité avec notre activité préférée: limer la piste ou la route de rallye. Donc la famille Artis a laissé ses deux pseudo pistardes, le Djet 5S bleu et l'Europe S2 jaune se morfondre dans leur garage en attendant des jours meilleurs.

Vous comprendrez donc que c'est avec une certaine excitation que nous voilà tous en train d'installer notre petit barnum (on ne se doutait pas encore du réconfort qu'il nous apporterait pendant le weekend) à coté de nos autos dans le paddock du circuit de Charade.

Cette 2ème manifestation de Charade Heroes, nous permet de tourner sur un des plus beaux circuits français, tout en profitant en principe d'un beau plateau avec des anciens pilotes reconnus.

Pescarolo est attendu avec la Matra MS120D, Arnoux avec la Ferrari 312 de 1974 et Larrousse avec une Porsche 917.

Samedi 9h du mat., il fait un froid de canard: 3°C, il pluviote et vente. Génial ! La batterie du Djet, pas habituée à ce climat, refuse tout service, mais un coup de booster va la réveiller. C'est donc hyper stressé que mon fils Manu se précipite en pré-grille, je le suis avec la Lotus. Juste le temps d'essayer de désembuer nos sous-marins et nous voilà partis pour 20 mn de bonheur au milieu des R8 Gordini, Alpine A110 et A310, Jidé, Mini, BM, Alfa, Volvo et même un autre Djet rouge que je ne connais pas. Malgré la glisse nous nous régalons avec nos autos à moteur central pas trop puissantes.

Tout le week-end a été ainsi, un temps de plus en plus pourri, mais Manu, Raf et moi nous nous sommes partagés les séances avec beaucoup de plaisir. Pour une fois les super moteurs, ne faisaient pas les malins sous la pluie ! Nous avons bien eu nous aussi nos petites frayeurs avec pas mal de gros travers, des freinages catastrophe et un joli tête à queue vu en direct devant la Lotus.

Mais 5 séances par voiture et aucun problème…pour une fois !

Cela n'a pas été le cas pour tout le monde, dont le Djet rouge qui aura son arrière à refaire après un freinage raté (par qui ?) et qui a envoyé au bac à sable avec lui, une Alfa et un coupé Saab. Les trois autos étaient rouges, on ne peut donc pas accuser la mauvaise visibilité !

Malgré la pluie, nous avons été impressionnés par les prestations de René Arnoux et de Gérard Larrousse qui n'ont pas manqué de courage et de talent avec leurs autos surpuissantes. La Matra F1 n'a parait-il pas pu démarrer, la Ligier non plus, ce qui n'avait pas l'air de désoler Laffite et Pescarolo «obligés» de rester à l'abri ! Sans doute «notre» Jean Paul aurait réussi à les démarrer, lui !

Bref, malgré une spectaculaire, quoique hors propos, démonstration en vol à 10 m au dessus de la piste de Franky Zapata et son Fly Board Air, le temps et le virus ont découragé les spectateurs, bien peu nombreux. La tempête redoublant, toutes les monoplaces et barquettes remontent sur leurs remorques en début d'après-midi ce dimanche. Sans plateau, l'organisation regroupe les braves voitures fermées restantes, dont nous, pour une dernière cession assez musclée.

Certes, pour nos accompagnatrices, ce ne fut pas la meilleure des sorties circuit, mais pour nous, quel pied de conduire sur ce fabuleux circuit !

Et deux dernières photos pour donner une idée du temps:

Maurice Foulgoc

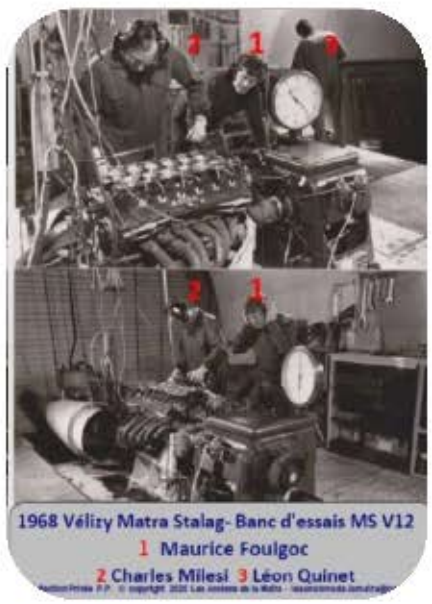
Par Jacques Augier

Maurice Foulgoc nous a quittés le 22 Juillet dernier à l'âge de 92 ans. Il fut membre de l'équipe Matra compétition au service Moteurs pendant une dizaine d'années de 1968 à 1978 puis il est descendu à Matra Signes qui produisait de l'armement conventionnel jusqu'à sa retraite en 1983. Mais Maurice Foulgoc a eu, avant Matra, une longue carrière dans le sport automobile.

Un grand hommage lui est rendu par « Les Anciens de la Matra » dans le document accessible par le lien ci-après : https://drive.google.com/file/d/1tZ4Ep9k9B5en6y_sxYipjnVp40LVsJF0/view. Un article lui est aussi consacré dans Autodiva N°38 de Janvier-Mars 2019.

Maurice Foulgoc est né en Juin 1928 à Brest. A 14 ans il entre en apprentissage chez Renault où ses parents travaillent déjà et obtient des CAP d'ajusteur et de mécanicien auto. Il travaille d'abord au service des prototypes puis aux essais. A partir de 1951 il entre au service compétition avec François Landon, il fait partie de l'équipe des mécaniciens. C'est l'époque des 4 CV, des 24 heures du Mans, des Mille Milles, des rallyes; puis au milieu des années 50 arrivent les Dauphine; il est alors tantôt mécanicien, tantôt co-pilote comme lors des Tour de Corse en 1956 et 1958 où il finit second avec Claude Storez et même pilote aux 12 heures de Sebring 1957 avec Claude Michy.

En 1963, se sentant bloqué dans son évolution chez Renault, il passe chez Ford France comme responsable du service compétition sous la direction d'Henri Chemin. Il est l'homme orchestre: encadrement des mécaniciens, préparation des voitures, co-pilote et pilote. L'époque des Greder, Schlesser, Ligier, Vinatier, des rallyes, des courses en circuit, des Ford Falcon, des Galaxy, des Mustang, des Cobra, des GT40, des Cortina Lotus, des monoplaces (Brabham F2) et même des Lotus Seven de l'opération Ford Jeunesse, mais Ford arrête en Février 1968 et Maurice Foulgoc répond à l'appel de Bernard Boyer qui le sollicite depuis quelque temps pour rentrer chez Matra.



Au bout de quelques semaines Georges Martin le présente à Jean Luc Lagardère qui dit «Tiens vous avez embauché un vieux !» Humour de notre Grand Patron né lui aussi en 1928 et qui avait donc le même âge que Maurice Foulgoc! L'histoire ne dit pas si Georges Martin le lui a fait remarquer…..

Il est d'abord responsable de l'atelier montage des moteurs V12 puis suit toute l'épopée de la Formule 1 et des Prototypes en tant que responsable de l'équipe de passage au banc (les «bandeurs»). Avec Jean François Robin, il assure aussi l'assistance moteurs sur les Grand Prix de F1 jusqu'en 1972 et sur les courses de Sport-Prototypes jusqu'en 1974. Puis il suit les moteurs durant la première époque Ligier Matra F1 jusqu'en 1978.

Ensuite il descend dans le Var à Signes s'occuper de fabrication d'armement dont les lance-roquettes type F1 et F2 (!) jusqu'à sa retraite en 1983 et s'installe définitivement au Beausset.

Commande de Vitesses Djet

Par Marc Lamour

Voici la façon dont je m'y suis pris pour faire la modification sur la platine de commande de vitesses de mon Djet.
N'ayant pas la platine version « longue » et voyant qu'une rotule Unibal mâle avait un filetage trop court, j'ai trouvé une rotule femelle que j'ai équipée d'une tige filetée M10 bien plus longue.
Bien entendu j'ai taraudé M10 la platine et re-bagué le bas du levier à 10 mm.
Je n'ai même pas eu besoin de mettre un écrou mince entre la rotule et la platine, une simple rondelle frein mince et le levier était bien vertical du premier coup (ne pas oublier de mettre du frein filet démontable!).
La rotule et les rondelles proviennent de chez GT2I.
Pour le remontage de la platine j'ai fait comme Thierry Bareau, j'ai remplacé par deux vis BTR les deux vis avant (beaucoup plus facile à démonter).
Je joins une photo qui parlera plus.

Musée du Circuit Du Comminges

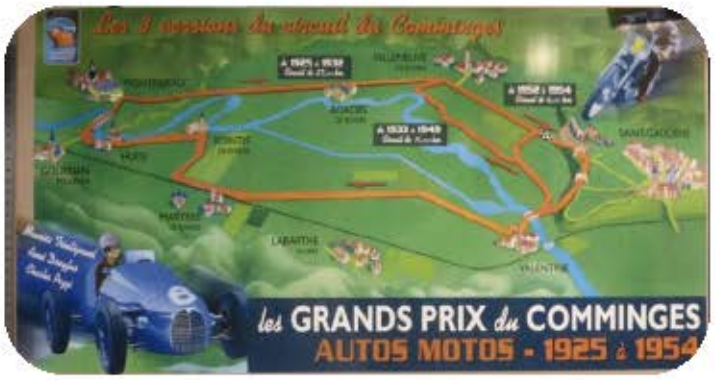
Par Jacques Augier

A Saint Gaudens, au sud de la Haute Garonne et au pied des Pyrénées, il y avait au début du 20ème siècle un beau circuit automobile comme dans de nombreux endroits en France à cette époque. Ce circuit fut créé en 1925 et cessa son activité en 1955 comme beaucoup d'autres circuits après le terrible accident des 24 heures du Mans. Pendant de nombreuses années ne restèrent comme vestiges que des tribunes en béton à la sortie de la ville sur la route de Tarbes.

Mais il y a une quarantaine d'années (fin de années 70), un groupe de passionnés, membres d'un club local menés par Michel Ribet, se mobilisa pour créer un lieu de mémoire de ce circuit. La première action fut de rassembler les morceaux de cette mémoire (articles, photos, témoignages..) et survint la première grosse déception: au niveau local, municipal, il n'y avait plus rien. Par une relation travaillant à l'AFP à Toulouse, à une époque où Internet n'existait pas, une requête fut envoyée à toutes les agences du monde comme une bouteille à la mer, et là la pêche fut fructueuse et les témoignages et encouragements arrivèrent les uns après les autres de très loin par d'anciens participants, d'anciens spectateurs, d'anciens pilotes, d'anciens journalistes....Il fallut de nombreuses années pour collecter et trier cette masse d'informations et d'autres nombreuses années pour obtenir les autorisations et les financements pour finalement ouvrir en 2017 un petit musée associatif juste au dessus des anciennes tribunes en béton, au niveau de la ligne de départ/arrivée et à l'emplacement de l'ancien paddock. La même équipe de créateurs anime aujourd'hui ce musée avec passion et dévouement et le résultat est admirable. Le bâtiment est petit, une seule pièce, et rassemble essentiellement des documents, des panneaux de présentation, des petits objets, des maquettes, une zone de projection de films d'époque d'actualités officielles et d'amateurs, et une véritable Amilcar à échelle1. On m'avait annoncé que la visite prenait environ une heure, j'y suis resté plus de deux heures et demie!

Début Septembre le musée a été honoré par la FFVE comme « lieu de l'histoire automobile » et une plaque y a été apposée au cours d'une cérémonie très émouvante, qui fut l'occasion d'un beau rassemblement de voitures anciennes.

L'histoire du circuit est passionnante. Des courses autos et motos y furent organisées de 1925 à 1954 avec interruption de 1940 à 1946 ainsi qu'en 1950, 1951 et 1953. Les courses avaient généralement lieu en plein mois d'Août et concluaient ce qui s'appelait « La Grande Semaine du Comminges » comprenant différentes épreuves dont des gymkhanas, un rallye entre les stations thermales, des courses de côtes, un concours d'élégance et enfin le Grand Prix sur le circuit. Celui ci était non permanent et constitué de routes fermées à la circulation. Il eut trois longueurs différentes : 26,3 kms de 1925 à 1931, 11 kms de 1932 à 1949, puis 4,4 kms en 1952 et 1954. Le déclin du circuit commence en 1950, du fait du coût d'organisation de plus en plus élevé, les pilotes et les écuries d'usine devenant davantage professionnels et chers, puis l'accident du Mans 1955 et les mesures drastiques de sécurité qui s'en suivirent pour les organisateurs furent le coup d'arrêt définitif. Avant cela le succès de l'épreuve était réel, par exemple en 1948 alors que Saint Gaudens compte environ 5000 habitants, le Grand Prix enregistre 80 000 entrées payantes!



Le palmarès de la course contient des noms de pilotes aussi prestigieux que: Louis Chiron, Pierre Veyron, Luigi Fagioli, Jean Pierre Wimille, Raymond Sommer, Luigi Villoresi, Charles Pozzi, Alberto Ascari, Giuseppe Farina, Jean Behra, Maurice Trintignant. Quant aux voitures ce furent les Bugatti, Salmson, Maserati, Amilcar, Alfa Romeo, Talbot-Lago, Ferrari, Gordini, équivalentes des Formule 1 et 2, seule la dernière épreuve en 1954 se limita à une course de DB Monomill. A deux reprises en 1928 et 1949 le GP fut réservé aux voitures de sport (barquettes) et avait le titre de «GP de France des voitures de sport de l'ACF».

Des femmes participèrent aussi à ces Grand Prix dont la belle Hellé Nice (alias Hélène Delangle), qui était aussi artiste de music hall au Casino de Paris. Elle courut au début des années 30 sur Bugatti et Alfa Roméo.

Tout ceci est expliqué en détail dans ce beau musée qu'il ne faut pas manquer d'aller visiter si vous passez dans la région (ouvert le Jeudi et le Samedi après midi).

Hellé Nice, Bugatti type 35, 9e. VIIe Grand Prix du Comminges, 16 août 1931.

Lagardère vend la 670 du musée

Par Daniel Harquin & Jacques Augier

L'information qui circulait dans « les milieux autorisés » depuis le mois de Juillet vient d'être révélée dans la presse mi Septembre. Le Groupe Lagardère va faire mettre en vente aux enchères par Artcurial au prochain Salon Rétromobile de Février 2021 la Matra 670 du musée de Romorantin. Cette Matra est équipée du châssis 670/01 gagnant des 24 heures du Mans 1972, elle a ensuite participé au Championnat du Monde 1973, avec une victoire aux 1000 kms d'Autriche; à la fin de sa carrière en compétition elle a été équipée d'une carrosserie semblable à la gagnante du Mans 1973 pour servir de modèle d'exposition non roulant. En 2010 elle a fait l'objet d'une restauration complète par EPAF pour redevenir roulante et a fait depuis de nombreuses démonstrations pilotée par Henri Pescarolo dans des rassemblements historiques, entretenant la ferveur de milliers de passionnés.

la Nouvelle République
Vendredi 11 septembre 2020
Loir-et-Cher

Le fleuron du musée Matra vendu aux enchères

Lagardère vend le fleuron du musée Matra de Romorantin : la MS 670 d'Henri Pescarolo

La Matra gagnante des 24 Heures du Mans de 1972 confiée à Artcurial Motorcars à la vente officielle du prochain Salon Rétromobile, le 5 février 2021, à Paris !

Lagardère vend la MS 670 pour payer les indemnités des ex-Matraciens

Officiellement, par la voix de son co-gérant Thierry Funck Brentano, le Groupe Lagardère explique cette vente par le besoin de financer sa condamnation à payer une indemnité de l'ordre de 4,2 M€ à 296 anciens salariés de Romorantin pour licenciement «sans cause réelle et sérieuse» suite à une décision de justice prononcée début 2020, après 8 ans de procédure et 17 ans après la fermeture de l'usine. Le communiqué officiel du Groupe Lagardère précise « qu'aucune autre vente n'est envisagée » et que « la Matra MS 670 sera à nouveau présente au musée sous la forme d'une maquette grandeur nature dont la construction est prévue ».

Matra : « Aucune autre vente n'est envisagée »

Le groupe Lagardère réagit à la vente aux enchères de la MS 670 par la voix de Thierry Funck-Brentano. Et se veut rassurant pour le musée Matra.

Pescarolo : « C'est absolument scandaleux »

Inutile de préciser le tollé que cette vente soulève parmi les anciens Matraciens et tous les amoureux de la marque. Même si l'on peut comprendre l'agacement du Groupe Lagardère suite à sa condamnation, la raison invoquée choque particulièrement: un groupe comme Lagardère n'aurait pas d'autre possibilité de trouver 4 M€ que de vendre un morceau de son patrimoine historique? On n'ose imaginer que ne ce soit qu'une mesquine vengeance vis-à-vis d'anciens salariés de Matra Automobile, d'autant plus que les voitures de compétition, n'ont jamais été produites à Romorantin, l'équipe compétition ayant toujours été bien distincte de Matra Automobile.

Vente de la MS 670 : « Il faut une intervention politique »

Déjà que la cote d'amour d'Arnaud Lagardère n'était pas très élevée au sein des Matraciens, une telle décision ne va pas arranger les choses.

L'Héritier Arnaud Lagardère et sa femme Jade

Portrait de Jean Luc Lagardère Au Musée de Romorantin

La Grande Matra a complètement éclaté au début des années 2000 avec la filialisation de ses branches majeures: Défense (dans MBDA), Spatial (dans Airbus Defence & Space), Transports (dans Siemens).., avec l'arrêt de la branche Automobile et le décès de son patron emblématique, Jean Luc Lagardère. De cette épopée il ne reste aucun autre lieu de mémoire que le Musée Matra de Romorantin et voilà que le seul héritier vient lui porter un inqualifiable coup bas en guise de cadeau d'anniversaire pour ses 20 ans. Nous sommes à des années lumière du panache et de l'élégance que beaucoup s'accordent à attribuer à son père.

Pauvre Matra, que fait-on de ton histoire ?

Salon Auto Moto Classic Toulouse

Mi Septembre s'est tenu à Toulouse le 3ème Salon Auto Moto Classic et pour la première fois il avait lieu dans le tout nouveau parc des expositions appelé MEETT qui a ouvert début Septembre. C'est un immense bâtiment qui regroupe des halls d'exposition, un palais des congrès et un très grand parking aérien, le tout bien accessible, localisé près de l'aéroport de Blagnac et des usines Airbus.

Le thème principal du salon était « les grands carrossiers », ce qui a permis de pouvoir admirer des chefs d'œuvre classiques de la période des années 30 à 50 aux noms prestigieux de Bugatti, Delahaye, Delage, Talbot, Hotchkiss, Salmson et autres.

Bugatti Atalante

Delahaye

Talbot

Delage

Hotchkiss

Salmson

Les clubs «Amicale 530» et «D'Jet» avaient un stand commun, sur lequel trônait le moteur de la 530 en cours de restauration par la section Véhicules Anciens du CE Airbus D&S de Toulouse.

Une originale Matra 530 « Milka » avait été rebaptisée pour l'occasion « Violette de Toulouse ». D'une boîte de miniatures Norev échelle 1 sortait un beau Djet rouge ; il voisinait avec le superbe Djet «inspiration Groupe 4 usine», en fin de restauration, du «sorcier de Ramonville», Alain, par ailleurs coordinateur du stand et «coach» de l'équipe du CE Airbus D&S.

Sur le stand d'un professionnel de Montauban (Atelier Bordanova Sports) un autre Djet en cours de restauration était exposé. Un dossier photos de suivi de sa restauration est consultable à l'adresse suivante:

https://bordanova-sport.jimdo.com/restauration-v%C3%A9hicules-anciens-et-v%C3%A9hicules-de-prestige/restauration-en-cours/matra-djet/

Sur le parking visiteurs, à l'extérieur, un Jet a rencontré un autre Jet légèrement plus gros et plus puissant: un Mirage F1 de l'Association des Ailes Anciennes de Toulouse qui est localisée à proximité du Parc des Expositions et qui regroupe une très belle collection d'avions, méritant la visite.

Sous les ailes du Mirage étaient accrochés des lance-roquettes Matra type F1…bref on était en famille !

Un Djet au Tour Auto

Au Tour Auto 2020 Optic 2000 qui s'est déroulé début Septembre, on notait la participation d'un Djet 5S de 1966 de couleur gris métallisé, intérieur rouge, équipage N°109 Philippe Champeroux / Sébastien Adam, immatriculé dans le Loiret. La voiture était engagée en régularité période G (1966-1971), elle s'est fort bien comportée puisqu'elle a été classée deuxième de sa catégorie derrière une Lancia Fulvia HF.

26ème Sport et Collection, Le Vigeant

Le week-end du 11 au 13 Septembre avait lieu sur le circuit du Val de Vienne au Vigeant le 26ème « Sport et Collection, 500 Ferrari contre le cancer ». La particularité cette année est que cette manifestation rendait hommage à l'épopée Matra Compétition.

Total/Elf avait réuni sur un stand six Matra de compétition, deux d'époque et quatre reconstruites par EPAF. On pouvait ainsi admirer deux Formule 1 de 1969 (la MS 80 championne du monde et sa cousine MS 84 à 4 roues motrices) et quatre Sport Prototypes (la MS 630 à moteur Ford de 1967, la MS 640 V12 de 1969, la MS 650 type Tour de France de 1970/1971 et la MS 670C de 1974 Championne du Monde).

Trois d'entre elles ont fait des démonstrations sur piste avec Henri Pescarolo et Loïc Depailler au volant: la MS 80, la MS 630 et la MS 650.

Sur le stand trônait également le moteur V6 Turbo prévu pour la Formule Un de 1983 et Yves Ronga dédicaçait son livre « Bleu Matra » paru au début Juillet.

Les Matraciens avec Henri Pescarolo, Loïc Depailler et Yves Ronga

D'après Roland Roy, quatorze anciens Matraciens du Service Compétition étaient présents, ce qui est remarquable, on notait entre autres Bruno Morin et Jean Pierre Deveaux.

On imagine que ceux qui ont assisté à cette manifestation dont notre ami Daniel ont du se régaler!

La Matra 670 C du musée de Romorantin

Magnifique portrait de Henri Pescarolo
par Yves Ronga

De beaux Djet et de belles Matra

Liberté, Egalité, Roulez, Montlhéry 24/10/2020

Paris Auto Events a organisé un beau rassemblement à Montlhéry le 24 Octobre avec possibilité de roulage sur le grand circuit routier de 7 kms. Notre ami Claude Chevallier y était présent avec son Djet rouge. Yves Ronga n'a pas manqué de l'immortaliser devant la meute des Alpine et autres Murena dont on célébrait le quarantième anniversaire.

2ème Charade Heroes

Le deuxième « Charade Heroes » des 26 et 27 Septembre aura été un peu gâché par les intempéries de ce début d'automne qui a vu la France brutalement passer de l'été à l'hiver. Pas facile avec les conditions de froid et de pluie de faire tourner des voitures de course et encore moins facile pour les spectateurs de braver les conditions atmosphériques.

Les présents n'en ont eu que plus de mérite (cf l'article de Bernard Artis) !

La Matra MS 120D du musée de Romorantin annoncée n'était pas là. La Matra MS 80 était présente mais est restée sagement en statique dans son stand comme la Ligier JS9 à moteur V12 Matra. Henri Pescarolo se retrouvait comme un cow-boy solitaire à pied, sans monture !

Seuls René Arnoux et la Ferrari F1 312 B3 1974 ex Niki Lauda et Gérard Larrousse et sa Porsche 917 Longue Queue (LH) psychédélique 1970 ont fait des démonstrations en piste.

La date coïncidait avec le 78ème anniversaire d'Henri Pescarolo (né le 25/09/1942), celui-ci fut fêté comme il se doit !

René Arnoux

Bon anniversaire M. Pescarolo !

H. Pescarolo, G. Larrousse, J .Laffite

Daniel avait hissé les couleurs Matra

Henri Pescarolo en starter de luxe pour René Arnoux

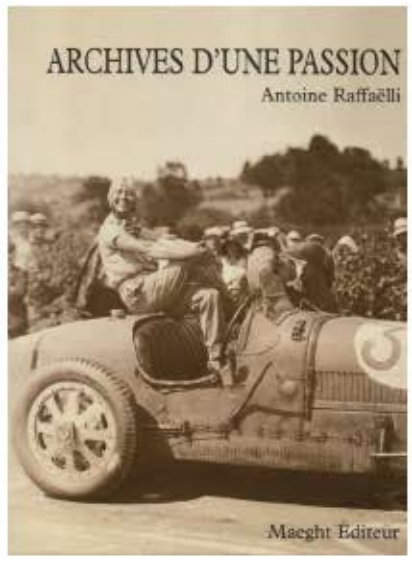
La MS9 au Musée du Mans

Dans les expositions temporaires en cours au Musée des 24 Heures du Mans, en parallèle des Porsche 917 et des Rondeau, on peut voir la Matra MS9, première F1 Matra à moteur V8 Ford Cosworth 3 litres, pilotée par Jackie Stewart au Grand Prix d'Afrique du Sud le 01 Janvier 1968. En principe cette voiture expérimentale n'était pas destinée à courir mais Ken Tyrrell et Jackie Stewart ont passé outre les consignes de B.Boyer. J.Stewart est parti en première ligne suite à son troisième temps des essais derrière les Lotus 49 de J.Clark et G.Hill, il mena le premier tour mais dut abandonner plus tard sur casse moteur (surchauffe).

Antoine Raffaëlli

Par Jacques Augier

L'histoire d'Antoine Raffaëlli a toute sa place dans un bulletin de club Matra; mais qui est donc ce personnage? Parfois surnommé le «chasseur de Bugatti» ou le «dénicheur» c'est avant tout un grand amoureux de l'automobile, un très grand collectionneur de belles voitures d'avant guerre et de Bugatti en particulier, on dit qu'il aurait sauvé de l'ombre plus de 300 voitures! Mais il est aussi probablement la seule personne sur terre à avoir, à un moment de sa vie, possédé ou hébergé 17 Matra de course.....



Antoine Raffaëlli raconte ses aventures dans un livre bien nommé «Archives d'une passion» paru début 1997 chez Maeght Editeur, c'est de ce livre que sont principalement issues les informations contenues dans le présent article.

Antoine Raffaëlli est d'origine Corse comme son nom l'indique mais il a longuement habité à Marseille où il a en particulier passé son enfance et sa jeunesse; il est né en 1934, il ne précise pas la profession de son père, sa mère était institutrice. Son premier souvenir automobile à l'âge de 3 ans est la traction 11BL couleur bordeaux à ailes noires acquise par son père juste avant guerre et dont il assistera pendant la guerre à la réquisition des roues par des « hommes en uniforme ». Dès sa plus jeune enfance il a le goût des belles voitures qu'il peut croiser dans Marseille, en particulier celles cachées dans des garages pendant la guerre, il est aussi un fervent admirateur de la vitrine de l'atelier Bugatti local. Après un bombardement en 1944 il raconte comment il se lançât dans un inventaire des différentes voitures présentes dans les garages du quartier aux rideaux éventrés!

Peu attiré par les études classiques, au grand dam de sa mère, il intègre un collège technique et décroche un diplôme de mécanicien. C'est à cette époque vers l'âge de 18 ans qu'il apprend la vente à Aix d'une Mercedes SSK de course abandonnée là avant la guerre; un de ses copains l'y conduit en mobylette et ils découvrent le trésor à vendre à 35 000 anciens francs (soit environ 800 € actuels). N'ayant pas cette somme, ils organisent un financement participatif avant l'heure auprès de tous leurs copains et arrivent à réunir le budget en 3 mois; ils retournent en mobylette chercher la Mercedes. Hélas le vendeur l'avait déjà envoyée chez un ferrailleur, ils s'y précipitent: la voiture est déjà complètement découpée au chalumeau et il ne peut leur offrir que les phares!

la superbe Mercedes S.S.K. débitée au chalumeau dans un champ de Fuyricord et dont il ne reste que les phares Zeiss.

Un peu plus tard en se promenant à Cassis, il repère une Alfa Roméo 1750 SS immatriculée à Tunis, il décide d'attendre le propriétaire. Après toute une nuit à faire le guet, il s'aperçoit qu'il y a à l'intérieur une plaquette avec le nom et l'adresse du propriétaire, il lui envoie une lettre de plusieurs pages pour décrire sa motivation à acquérir la voiture. En retour il reçoit une lettre lui offrant la voiture! Il se lance dans une modification de l'auto qui n'aboutit pas et n'ayant pas de garage, il la dépose chez un copain qui faisait des courses de stock car et finit par l'abandonner.

Antoine Raffaëlli travailla pour différents artisans garagistes dont plusieurs faisaient un peu de course automobile locale, ce qui lui permit de bien connaitre ce milieu. En 1958 il gère un garage appartenant à un membre de sa famille et possède une Jaguar SS. Un jour un homme entre dans le garage et demande à acheter cette Jaguar mais il n'est pas vendeur; l'homme alors commence à jeter des liasses de 100 000 anciens francs (1800 € actuels) sur le capot et demande de l'arrêter lorsque la somme sera suffisante; au bout d'un certain temps il finit par acquérir la voiture! Cet homme est un certain Jean Louis Dumontant, il achète en France des voitures de collection et les exporte aux Etats Unis avec un bénéfice conséquent. Antoine Raffaëlli va pendant 2 ans travailler avec lui pour chercher des voitures dans tous les coins de France. Une photo prise en 1959 montre un lot de 6 voitures acquises pour un million d'anciens francs (17 000 euros actuels): une Fiat Ballila 508S, une Bugatti 35A, une Alfa Roméo 6C 1750 GS, une Hispano Suiza K6, une Bugatti 57C et une Voisin Chartreuse. En 1960 JL Dumontant décéda suite à un accident d'escrime.

Eymoutier 1959. Dans le parc, nos derniers achats : 10 000 francs pour les six.
De gauche à droite : Fiat Ballila 508 S, Bugatti 35 A (4541), Alfa-Roméo 6 C 1750 GS, Hispano-Suiza K 6, Bugatti 57 C (57785), Avions Voisin Chartreuse.

Un train pour Schlumpf. Marseille 1960.

En 1960 il était agent Renault et voit débarquer dans son garage Fritz Sclumpf, le patron des Laines Peignées de Malmerspach (à côté de Mulhouse) qui s'était mis à acheter tout azimut des voitures anciennes. L'homme est autoritaire et souhaite immédiatement parler à Antoine Raffaëlli qui est occupé avec un client; ne supportant pas d'attendre et après un échange assez vif, il tourne les talons.... mais revient le lendemain. Il veut acquérir toutes les voitures anciennes (Bugatti, BNC, Amilcar, Maserati) présentes dans le garage et d'autres encore que connaitrait Antoine Raffaëlli! A partir de ce jour, ce dernier deviendra pour quelques années le conseiller d'achat du redoutable Fritz Sclumpf. Les voitures étaient expédiées par train complet vers l'Alsace. Antoine Raffaëlli raconte des anecdotes sur ses relations avec Fritz Schlumpf: lors de leur première entrevue il lui dit: «Monsieur Raffaëlli, lorsque j'arrive à l'usine, trois mille ouvriers se mettent au garde à vous»; au restaurant c'est lui qui choisit les menus pour ses convives sans les consulter; quant aux voitures, il écoute distraitement les conseils mais n'en fait qu'à sa tête et achète quasiment tout quelque soit le prix. Ceci dit il donne des commissions confortables sans lésiner, ce qui augmente le pouvoir d'achat d'Antoine Raffaëlli et lui permet de conserver quelques voitures pour lui.

Et dire qu'en 1958 des gens téléphonaient !

Antoine Raffaëlli est particulièrement amateur de Bugatti et principalement de la période 1924/1934. Il en a possédé une quarantaine en tout dont 13 Grand Prix. Beaucoup de ces acquisitions ont demandé efforts et persévérance.

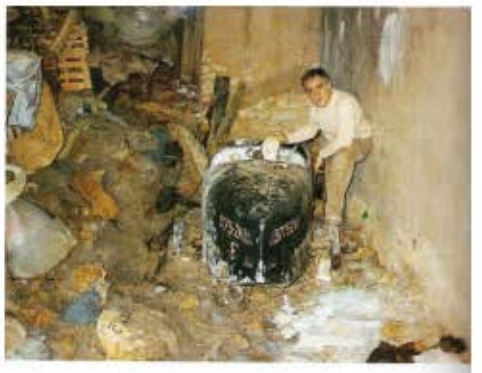
Il raconte comment lors d'une visite à Toulouse avec un de ses copains, il trouve sous un cerisier une Bugatti type 35 1924 «Grand Prix de Lyon» (c'est-à-dire une des 10 premières fabriquées). Il souhaite l'acheter mais elle vient d'être vendue à un collectionneur Parisien qui doit envoyer le chèque par courrier. Antoine Raffaëlli convainc le propriétaire de «freiner» l'arrivée du courrier le temps qu'il trouve l'argent et les moyens de récupérer la voiture. Avec son copain, ils rentrent d'une traite à Nice en Dauphine pour se faire prêter une 203 camionnette, reviennent de nuit d'une traite à Toulouse (en plein hiver), chargent la Bugatti, repartent aussitôt à Aubagne décharger la Bugatti, rentrent à Nice à l'aube restituer la 203, reprennent la Dauphine et reviennent enfin à Marseille: «plus de 24 heures sans dormir et des centaines de kilomètres pour satisfaire un coup de cœur. Il faut payer de sa personne pour arriver à ses fins, acquérir une de ces prestigieuses voitures doit se mériter ».

Nîmes, 1959. Bugatti 37105. 250 francs.

La recherche de voitures anciennes demande patience, persévérance voire obstination. A l'été 1958, un ami d'Antoine Raffaëlli lui dit qu'une jeune estivante qu'il vient de rencontrer lui a raconté des souvenirs d'enfance dans une Bugatti qu'avait son père. Aussitôt il décide d'aller rentre visite à cet agriculteur au pied du Mont Ventoux. L'accueil est au début chaleureux, car il se recommande de sa fille, mais dès qu'il aborde le sujet de la Bugatti il se heurte à un blocage total et est mis à la porte! Qu'importe, bien que ne sachant pas si cette Bugatti existe vraiment, ni de quel modèle il s'agit, il va revenir rendre visite régulièrement à cet homme pendant des années au point de s'en faire un ami mais n'obtient aucune information sur la Bugatti mystérieuse. En 1971, Antoine Raffaëlli invite l'homme à venir voir le premier GP de France au circuit Paul Ricard et lui montre sa propre Bugatti type 35 avec laquelle il va faire quelques tours de démonstration en prélude du Grand Prix. Le lendemain l'homme se décide à parler: il était un ami dans les années 30 de Louis Trintignant le frère ainé de Maurice. Louis Trintignant était pilote de course sur Bugatti. L'homme lui avait demandé de lui céder une de ses voitures de Grand Prix. Trintignant lui demanda de patienter un peu, il devait se rendre à Péronne dans le Nord pour une course et ils en reparleraient à son retour. Hélas Louis Trintignant devait trouver la mort lors des essais de ce GP de Picardie le 20 Mai 1933 en sortant de la route pour éviter un gendarme qui traversait. Suite à ce drame la femme de Louis Trintignant décida

En prélude du Grand Prix de France de Formule 1 sur le Circuit Paul Ricard,

de céder la Bugatti à notre homme, il l'a prise et ramenée dans sa ferme. Antoine Raffaëlli lui demande à la voir, mais l'homme lui dit que c'est impossible.... Et les années continuent à passer et les visites se poursuivent sans avancée notoire jusqu'en 1986 (28 ans après la première rencontre !) où l'homme, devant entrer en clinique et sentant probablement sa fin proche, déclare à Antoine Raffaëlli que la voiture sera pour lui après sa mort, après discussion il se laisse convaincre de la lui céder dès maintenant de son vivant, mais lui demande de revenir le lendemain et de l'emporter de nuit ! Le lendemain après avoir réglé les formalités de cession, l'homme se dirige vers une grange remplie de morceaux de bois et de sacs d'engrais ... la Bugatti est dessous dans une sorte de cage en bois et emmaillotée dans des draps. Il fallut des heures d'effort pour tout déblayer et enfin découvrir la Bugatti Type 35 C n°4341 immatriculée 9775 ZA 1 qui était dans un piteux état après une cinquantaine d'années de stockage dans ces conditions. Le vieux monsieur ne ressortit pas vivant de l'hôpital et Antoine Raffaëlli, lassé sans doute par tout ce temps et ayant déjà eu 13 Bugatti de Grand Prix, la céda à Adrien Maeght, elle fut exposée en l'état au musée de Mougins dans une reconstitution de vieux garage. Comme l'a écrit George Sand: «Le désir est beaucoup, la possession est peu de chose».


Après 29 ans d'attente, je peux enfin la toucher.

Tirée par le tracteur, la partie arrière nous apparaît attaquée par les engrais.

En 1960 il acheta plusieurs Bugatti à Genève et les ramena une par une par la route à Marseille. Ayant appris que Jules Goux, célèbre pilote du début du 20ème siècle vainqueur des 500 miles d'Indianapolis 1913 sur Peugeot, habitait dans la Drôme, il décida de lui rendre visite lors du convoyage d'une Bugatti 55. Au premier contact, Jules Goux qui était en train de jardiner, ne fut pas ravi d'être dérangé mais quand il apprit que son visiteur avait une Bugatti, il se montra beaucoup plus enthousiaste car il fut pilote officiel Bugatti dans les années 20. La conversation fut longue et animée avec consultation de photos et documents d'archives. Jules Goux expliqua à Antoine Raffaëlli que le jour de la course d'Indianapolis 1913, il était épuisé et chaque fois qu'il s'arrêtait pour ravitailler il buvait un verre de champagne, il finit la couse sans s'en rendre compte en faisant un tour supplémentaire, on dut le sortir de sa voiture car il était un peu dans les vapes! Après tous ces souvenirs, Jules Goux alors âgé de 75 ans, souhaita montrer à Antoine Raffaëlli comment conduire sa Bugatti; celui-ci interloqué allait assister à une véritable démonstration de pilotage, à une allure impressionnante et à un festival de glissades des quatre roues dans tous les virages, le vieux pilote de plus de cinquante ans son aîné n'avait rien perdu de son talent et forçat son admiration.

Rien ne vaut un bon verre de Champagne pour se désaltérer.

Au début des années 70, aux débuts du Circuit Paul Ricard, Antoine Raffaëlli apprend dans une conversation, l'existence en Roumanie d'une Mercedes Grand Prix d'avant-guerre; celle ci serait détenue par un pompier de nom inconnu habitant la ville de Cluj. Le temps de rassembler de l'argent (en vendant une Alpine), de faire le minimum de formalités, il part avec son épouse à bord d'une Coccinelle Volkswagen en plein mois de Décembre à la recherche de ce pompier de Cluj à 2000 kms de Marseille par des routes infernales enneigées et boueuses et ceci bien sûr sans parler un mot de roumain ! Enfin sur place il recherche un professeur de français de la faculté locale pour lui expliquer ce qu'il cherche et lui servir d'interprète, celui-ci le prend pour un fou mais accepte de l'aider en déléguant l'enquête à l'un de ses étudiants passionné d'automobile. Après plusieurs jours dans l'ambiance grise et surveillée des pays de l'Est de cette époque, on finit par le mettre en contact avec le fameux pompier et sa superbe Mercedes W163 (GP 1939). L'homme, passionné d'automobiles, avait récupéré cette voiture durant la guerre pendant un bombardement sur un train en provenance d'Allemagne, à destination de la Russie et stationné en gare de Cluj. Plusieurs autres voitures de course étaient sur ce train (des prises de guerre des Russes aux Allemands). Avec des amis ils profitèrent du chaos du bombardement pour prendre les voitures; il tracta la Mercedes chez lui avec un cheval! Antoine Raffaëlli lui propose d'acheter la voiture, le pompier veut bien céder la Mercedes mais seulement en échange de 3 voitures récentes (Alpine, Mercedes, Volvo). Pris au dépourvu et ne voyant pas comment «importer» trois voitures en Roumanie, il s'adresse au Consul de France pour conseil. Hélas ceci va déclencher un incident diplomatique, l'Etat Roumain (dirigé par Ceaucescu) qui jusque là fermait les yeux sur cette voiture « prise aux Russes » décide de la réquisitionner et de la vendre pour 30 000 dollars (équivalent de 185 000 euros actuels). Antoine Raffaëlli n'a pas la somme, ne trouve pas rapidement de prêteurs et la voiture est finalement rachetée par un Américain fortuné.

La Mercedes W 163 à la sortie de la station service, portant encore son dernier numéro de course en Grand Prix d'avant-guerre.

Antoine Raffaëlli fit quelques courses régionales à la fin des années 60, essentiellement des courses de côte avec différentes voitures qu'il qualifie lui-même de «peu performantes ou dépassées» comme une barquette Porsche 550 RS, une Dauphine prototype, ou des monoplaces Stanguellini Formule Junior.

Début 1970, affairé à la restauration de «sa» Bugatti type 35 Grand Prix de Lyon N°4327, il reçoit la visite de son ami François Chevalier, également passionné de Bugatti et qui vient voir l'avancement des travaux. Au cours de la conversation il lui apprit qu'un nouveau circuit était en projet sur le plateau du Camp du Castellet proche de chez lui.

F. Chevalier

François Chevalier l'encourage à participer à ce nouveau projet dont l'initiateur est Paul Ricard. Par l'intermédiaire de Jean Guichet, pilote et industriel Marseillais, il obtient un entretien et est embauché dans l'équipe fondatrice du circuit avec Jean Pierre Paoli et François Chevalier qui sera pendant 30 ans directeur du circuit avant de se consacrer à sa passion d'artiste en «automobilia» bien connu. Après avoir participé à la définition et la réalisation du circuit, Antoine Raffaëlli contribue à la création de la première école de pilotage de la

région, propriété de Paul Ricard, avec le soutien de Renault et d'Elf. Philippe Vidal, ancien pilote, en est le premier directeur et Antoine Raffaëlli en est responsable technique et instructeur. En 1972 il prend la direction de l'école pour une année. En 1973 Paul Ricard cède l'école à Winfield et Antoine Raffaëlli y reste instructeur jusqu'en 1981 en compagnie de Simon de Lautour.

Une brochette de lauréats.
De gauche à droite : Alain Prost, Gérard Choukroun, Patrick Tambay, Richard Dallest, (Antoine Raffaëlli) et Didier Pironi.

Antoine Raffaëlli a ainsi contribué à la formation de très grands champions français: Patrick Tambay volant Elf 1971, Didier Pironi volant Elf 1972, Richard Dallest volant Elf 1973, Alain Prost volant Elf 1975, Alain Ferté volant Elf 1977... Comme il l'écrit : «ce n'est pas ma propre expérience de pilote qui me permit d'être dix ans moniteur dans une école de pilotage» mais plutôt la capacité d'analyser et de comprendre les raisons qui font que certains vont plus vite que d'autres.

Dans ses «trucs» d'instructeur, Antoine Raffaëlli raconte que lorsqu'il avait un nouveau groupe d'élèves, après toutes les instructions orales, il demandait 5 volontaires pour monter dans les monoplaces. En formulant la demande il observait les pieds des élèves: «certains ne bougeaient pas, signe d'une bonne mobilisation des réflexes; d'autres faisaient un pas en avant, signifiant leur désir de conduire tout de suite; d'autres faisaient un pas en arrière et je savais que pour eux la leçon serait écourtée et l'apprentissage vain, en effet je n'ai jamais vu un garçon ayant fait un pas en arrière se révéler ultérieurement bon pilote».

B.Chevanne

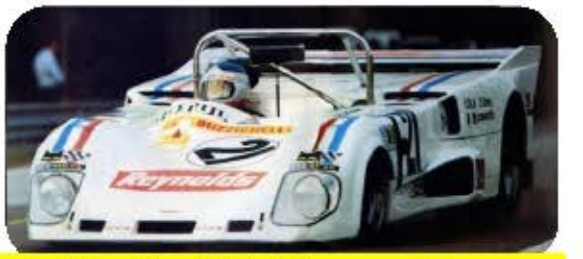
1972 allait être une année décisive dans la relation entre Antoine Raffaëlli et Matra. Alors qu'il était directeur de l'école de pilotage appartenant à Paul Ricard, ce dernier l'avertit qu'il va avoir un élève qui est son invité personnel: le petit fils de Sylvain Floirat. Rappelons que Sylvain Floirat, grand industriel et homme d'affaires est depuis la fin des années 50 le co-président avec Marcel Chassagny de Matra dont le directeur général est Jean Luc Lagardère. Sylvain Floirat a une fille unique Simone qui elle-même n'a que deux fils du premier de ses multiples mariages: Sylvain et Bernard Chevanne, seuls héritiers de l'empire Floirat. C'est donc Bernard Chevanne, le cadet, âgé de 22 ans qui arrive un jour au circuit Paul Ricard au volant d'une superbe Maserati Ghibli. Antoine Raffaëlli, un peu inquiet de son intégration dans le groupe des autres élèves, le reçoit plutôt fraichement et lui confie comme première activité le balayage de l'atelier, ce dont il s'acquitte sans rechigner... Finalement voyant que le garçon ne demande qu'à apprendre sans mettre en avant son statut social, les relations deviennent beaucoup plus cordiales et Bernard Chevanne se montre un élève appliqué. Sa mère vint plusieurs fois au circuit suivre discrètement l'apprentissage de son fils sans parler à Antoine Raffaëlli, jusqu'au jour où il se voit invité à passer quelques jours dans leur propriété de Sologne à la saison de la chasse. Lors de ce séjour, Simone Floirat lui confie que son fils avait changé en bien depuis qu'il fréquentait l'école de pilotage, elle en était à la fois étonnée et ravie et voulait savoir comment cela avait pu se produire. Le séjour se passe au mieux et permet à Antoine Raffaëlli de

construire une excellente relation avec la famille Floirat et de longuement leur faire part de sa passion pour l'automobile.

La même année 1972 durant l'été, juste après la première victoire aux 24 heures du Mans, le service compétition Matra (à l'exception de l'équipe moteurs) s'installe dans des nouveaux locaux tout neufs sur la commune de Signes en bordure du circuit Paul Ricard. L'équipe est placée sous la direction de Bernard Boyer. En fin d'année 1972, Jean Luc Lagardère décide d'arrêter la participation de Matra en Formule 1 et de se consacrer uniquement aux Sport-Prototypes. Antoine Raffaëlli, de part ses fonctions au circuit, va ainsi rencontrer et sympathiser avec de nombreux Matraciens. Mais la grosse surprise va venir d'un coup de téléphone de Simone Floirat à Bernard Boyer lui demandant de donner à Antoine Raffaëlli une des Formule 1 de Chris Amon désormais retraitées ; une belle MS 120C rejoignait son garage en guise de cadeau de Noël! La voiture fit l'admiration de tous les élèves de l'école qui venaient s'y asseoir et rêver d'avenir....

La Formule 1 Matra de Chris Amon, cadeau de Noël 1972

Bernard Chevanne fit quelques courses dont les 24 heures du Mans 1976 avec Xavier Lapeyre sur une Lola, cela ne dura pas très longtemps car il n'envisageait pas de faire carrière dans le sport auto. Il se lia d'amitié avec Antoine Raffaëlli, favorisant ainsi ses relations avec la famille Floirat et les gens de Matra.


Lola 3l, Le Mans 1976, B Chevanne/X.Lapeyre

Musée du Circuit Paul Ricard

Grâce à ces relations, lorsque Matra arrêta la compétition fin 1974 et qu'il était question de détruire un grande partie du matériel existant (voitures, stock de pièces de rechange, outillages, documentation), Antoine Raffaëlli intervient et put récupérer la quasi-totalité des éléments soit sous forme de don, soit sous forme de prêt. Ceci lui permit de réaliser un autre rêve: celui d'ouvrir un Musée de l'Automobile et de la Moto de Course dans un local que Paul Ricard lui mit à disposition sur le circuit. Ainsi les Matra, leurs outillages et leurs plans furent sauvés de la destruction et certaines n'eurent pas beaucoup de chemin à parcourir!

Musée de l'Automobile
et de la Moto de Course
COLLECTION
RAFFAELLI
CIRCUIT PAUL RICARD
R.N. 8 - 83330 Le Beausset
PRIX 6 FRANCS № 014678

Antoine Raffaëlli se retrouve alors propriétaire ou gérant de 17 Matra de compétition « complètes » d'après la liste figurant dans le livre «Matra la puissance et la gloire» de Frédéric Delaroche en 1982 (ceci sans compter les sous ensembles séparés: châssis, moteurs, boites, éléments de carrosserie…)

- onze monoplaces: une MS5, une MS6, une MS7, une MS9, deux MS10, une MS11, une MS80, une MS120, une MS120B, une MS120C,
- six protos: une MS630M, une MS630/650, une MS650, une MS670, une MS670B, une MS680.

Les Matra côtoyaient dans le musée les autres voitures que possédait déjà Antoine Raffaëlli, comme les Bugatti, et celles d'autres amis collectionneurs.

Avec les outillages et l'expertise de Roland Roy, Antoine Raffaëlli fit refaire la carrosserie de la Matra 630 du Mans 1968 (qui avait été reconvertie par l'usine en 630/650) et en fit équiper un de ses châssis par un éminent spécialiste Matra de Romorantin.

Reconstruction Matra 630 Le Mans 1968 par R Roy et JP Humbert

En 1981 Antoine Raffaëlli cesse son activité de moniteur à l'école Winfield Paul Ricard et ferme son musée. Toujours aussi passionné de Bugatti il fait l'acquisition du local de l'ancienne concession Bugatti (d'Ernest Friderich) à Nice, avenue des orangers, dans la cave duquel il retrouve de nombreuses archives.

Un autre musée va voir le jour à Mougins au bord de l'autoroute du Soleil en 1984 : le Musée de l'Automobiliste créé par Adrien Maeght. Ce dernier, né en 1930, n'est autre que le fils aîné d'Aimé et Marguerite Maeght, couple lithographe, graveur, éditeur et marchand d'art, mécène, fondateur d'une très célèbre galerie d'art moderne et de la Fondation Maeght de Saint Paul de Vence, bref héritier d'une sommité du monde de l'art et aussi passionné de voitures anciennes. Antoine Raffaëlli devient le conservateur de ce musée qui abrita sa propre collection, celle d'André Maeght et celle d'André Binda, un de ses amis de jeunesse Marseillais. Le musée était un magnifique bâtiment de style ultra-moderne au milieu d'un très beau parc en bordure de l'autoroute A8 entre Antibes et Cannes, une centaine de véhicules y était exposée en permanence avec des expositions nouvelles à chaque saison. Hélas le musée ferme en Septembre 2008.

Musée de Mougins : les Matra et l'équipe du musée avec au centre A. Raffaëlli et A. Maeght

Matra et Bugatti : deux passions d'Antoine Raffaëlli au musée de Mougins

Antoine Raffaëlli, l'âge avançant et avec lui quelques alertes de santé, désireux d'assurer la sécurité financière de ses enfants, décide de céder sa collection qui a été dispersée dans différents musées (dont le musée de Romorantin pour les Matra en prêt) ou chez différents collectionneurs à travers le monde, certaines Matra courent en compétition historique.

Son fils Michel a marché dans ses traces comme pilote (Formule Ford, Formule Renault, Formule 3) dans les années 80, comme instructeur au Circuit Paul Ricard dans les années 90, puis comme responsable de programme chez Oreca, la société de Hugues de Chaunac, dans les années 2000. Il est malheureusement trop tôt décédé en 2014 à l'âge de 49 ans.

Michel Raffaëlli

Antoine Raffaëlli est maintenant retiré dans sa Corse d'origine.

Souvenirs avec Antoine Raffaëlli un peu dans le désordre…mais comme ils me viennent à l'esprit !

Par Roland Roy

J'ai rencontré pour la première fois Antoine Raffaëlli en mai 1972 à l'occasion d'essais de la MS120C au circuit Paul Ricard en vue du GP de Monaco. Evidemment, des chicanes avaient été disposées car les 2 tracés n'ont aucun point commun. L'ensemble du service compétition (départements structure et moteur) était encore groupé à Vélizy. On m'avait prêté le break Simca 1100 de service dans un double but: rechercher un appartement en vue de mon installation dans le Var dès le mois de juillet puis remonter à Vélizy le moteur V12 qui avait servi pour les essais de la monoplace. Pas question de tourner dans les agglomérations proches du circuit avec ce moteur qui tenait, bien ficelé, l'arrière du break, encore moins d'abandonner la voiture stationnée dans une rue ou un parking pendant que Michèle et moi cherchions un logement! La solution trouvée fut de déposer le moteur à l'école de pilotage du circuit dont Antoine était alors directeur. D'entrée le contact avec lui fut sympathique et quand je revins chercher le V12, il me dit avec son accent et son humour qu'il le garderait bien …

Ce n'est que quatre ans plus tard que les choses se sont arrangées dans le sens qu'il espérait. Après l'inauguration en 1976 du premier musée auto de Romorantin par Jacques Médecin (alors ministre et secrétaire d'état au tourisme), Jean-Luc Lagardère et Jeanny Lorgeoux (déjà maire de Romorantin) nous devions participer au repas officiel, Antoine et moi qui représentais Bernard Boyer empêché. En fait, nous nous étions esquivés pour aller faire de l'espionnage dans une ferme proche de Romorantin dans laquelle étaient stockés un monceau de pièces, de V12, de voitures complètes ou coques nues et dont nous avions fait l'inventaire. Dans cette même période, Antoine alors directeur de l'école de pilotage du Circuit Paul Ricard, avait eu parmi ses élèves Bernard Chevanne, petit-fils de Sylvain Floirat. Alors qu'il me demandait comment pouvoir récupérer toutes ces «choses» destinées à la ferraille après la fin proche du bail de location de la ferme, je répondis à Antoine: «proposez à Bernard Chevanne qu'il demande à son grand-père… ce sera oui ou non, tout simplement». En fait, par le biais de la maman de Bernard, Antoine avait déjà de très bons contacts avec Sylvain et Simone Floirat et la chose fut vite entendue…il y avait urgence car la fin du bail était toute proche. Dans un vieux camion Citroën, Antoine fit plusieurs aller-retour Romorantin / La Penne sur Huveaune près d'Aubagne et ce qu'il ne put récupérer fut effectivement ferraillé, dont une coque de Formule 1 MS120 détruite à coups de pic!

Si je ne pouvais participer à ces voyages, j'ai passé beaucoup de temps avec lui dans son hangar à parler Matra, bien sûr, mais aussi de Bugatti et marques disparues. Il y avait des tiroirs pleins d'anciennes revues des débuts de l'Automobile jusqu'à l'entre deux guerres dont j'ai heureusement pu faire des photocopies…Oui, heureusement car hélas, maison et hangar étaient au bas d'une pente et, un jour, un gros orage a rempli de près d'un mètre d'eau et de boue toutes ces merveilles. La priorité d'Antoine a été de vite nettoyer les voitures et pièces. La Bugatti était sur tréteaux et n'a pas eu à en souffrir.

Pour en revenir à ce type 35, Antoine avait récupéré ce rare survivant du GP de Lyon 1924…bien modifié, d'où beaucoup de travail pour lui redonner son aspect d'époque dans tous les détails. A l'origine il n'y avait pas de pompe à eau et les moteurs chauffaient. Après cette épreuve, Ettore Bugatti fit monter des radiateurs plus larges, ce qui entrainait une modification des capots et il n'en existait

plus dans la première forme d'origine. Antoine dû acheter un capot neuf en Angleterre ou depuis les années 20 une entreprise continuait d'en fabriquer, mais évidemment pour le radiateur large et avec une rangée d'ouïes latérales supplémentaires pour mieux évacuer l'air chaud. Ce capot neuf demandait de sérieuses modifications pour l'adapter au radiateur étroit et revenir à la version GP de Lyon. Antoine me demanda si, chez Matra, il n'y avait pas un chaudronnier capable de réaliser ces modifications. Je le recommandais à un collègue, Jacky Bruno, qui venait de l'aviation. Nous admirions son travail étonnant et qui semblait facile tellement il maitrisait la tôle d'aluminium… Refaire les courbes en les resserrant pour filer avec l'étroit «fer à cheval» typique des calandres Bugatti. Il y avait donc du métal en trop que Jacky regroupait progressivement pour en faire des loupes qu'il coupait à la cisaille avant de planer la tôle pour la ramener à l'épaisseur normale. Il avait mis un point d'honneur à ne pas remplacer la série d'ouïes supplémentaires en découpant un grand rectangle et en mettant à la place une bande d'alu qui aurait suffi de souder. Non, il remit une à une chaque ouverture dans le profil du capot…là aussi, un superbe travail !

Nous nous invitions à tour de rôle et son épouse Jeanne préparait de délicieuses pâtes à la carbonara… à moins que ce ne soit lui, car il avait renoncé à s'embarquer sur la Calypso du Commandant Cousteau comme cuisinier pour rester avec «sa Jeannette». Mais le plus clair du temps était passé à me montrer et m'expliquer dans le détail tout ce qui le rendait si «addictif» à la marque Bugatti, aux modèles de Grand Prix en particulier. C'est aussi lui, le «dénicheur» qui m'avait trouvé à Marseille un Coach DB alors que j'en cherchais un pour relever ses dimensions et en faire plein de photos pour aider un maquettiste professionnel à en réaliser un au 1/43 pour sa marque MRF (pour Mini Roues Fils). J'ai d'ailleurs fini par acheter ce Coach et c'est une ou deux années après que la famille Roy se soit installée à Salbris que l'ami Antoine me l'avait amené à la sortie de l'autoroute à Bourges alors qu'il devait continuer son trajet pour aller rechercher un autre véhicule plus loin.

J'avais proposé quelques petites modifications aérodynamiques à la Formule Ford (Rondeau) de son fils Michel. Tous deux avaient organisé une journée de remerciements sur l'ancien circuit du Luc (alors plein de nids de poule !) pour toutes les personnes qui l'avaient aidé d'une manière ou l'autre: sponsor, mécanique…Chacun notre tour nous avons pu faire quelques tours du circuit au volant de cette monoplace jusqu'à ce qu'un problème de frein n'interrompe la séance. Les deux derniers «pilotes» d'occasion n'ont peut-être pas pu s'installer dans la voiture à cause de leur grande taille: Robert Grisi et Roland Bugatti (dernier fils d'Ettore). Avec ce dernier, Antoine avait récupéré plusieurs pièces dont celles d'un bateau Bugatti et j'ai profité de quelques mini accessoires en cuivre de ce dernier.

Bernard Boyer recherchait la trace de la monoplace Lotus 18 avec laquelle il avait été champion de France de Formule Junior en 1961. Notre dénicheur en retrouva la trace du côté d'Annonay chez un éleveur de truites. Nous étions allés tous trois voir la voiture dont le capot arrière avait été tronqué…d'où sans doute l'intérêt de ma présence!

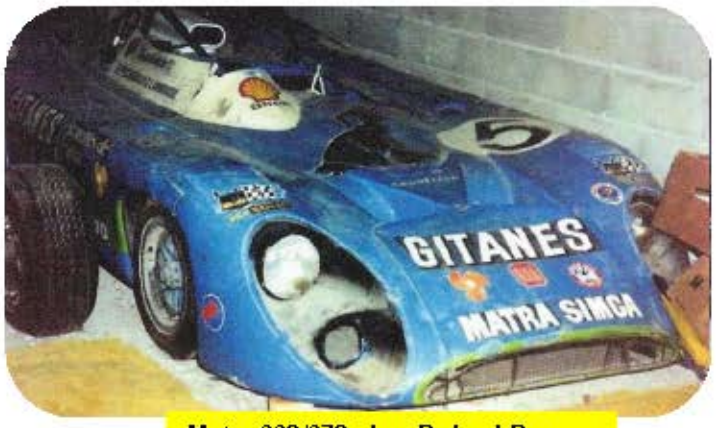
Pour en revenir aux voitures d'Antoine, comme déjà dit, il m'expliquait les astuces de fabrication des Bugatti comme ce carter d'huile traversé de tubes destinés à faire circuler l'air afin d'améliorer le refroidissement de l'huile qui est tout aussi important dans le rendement du moteur que celui du refroidissement de l'eau. Il avait (et a toujours) un étau Bugatti dont la précision est telle qu'en pinçant aux 2 extrémités des mords 2 feuilles de papier à cigarette, il est impossible de retirer l'une ou l'autre. Comparant la qualité de fabrication des Ferrari de compétition avec celle des Matra, Antoine était admiratif de la réalisation de ces dernières car les soudures des Ferrari étaient bien moins belles que celles des bleues!

D'autres souvenirs. Alors que la compétition Matra était hélas terminée et que nous étions reconvertis à l'armement aéronautique, Antoine avait acheté une barquette Maserati 200S et une Alfa Roméo 33-2L que Jean Guichet avait accidentée à la Ronde Cévenole. Il manquait le «tonneau cover» en tôle d'aluminium sur la place passager de la Maserati et il fallait réparer le museau de l'Alfa en polyester. Antoine cherchait qui pourrait le dépanner. J'étais partant pour la 33 et proposais Christian Stagnetto, le chaudronnier qui était spécialisé dans la réalisation des échappements mais connaissait bien le travail de l'aluminium, pour la 200S. Les travaux terminés, en guise de remerciement, nous avions demandé à Antoine la possibilité de tourner avec nos propres voitures sur le circuit école. «D'accord, mais avant je vous emmène au sous-sol de l'école pour une leçon au tableau. Stagnetto va me dire que sa R8 S survire, Roy, que son break Simca 1100 sous vire… NON ! Ce n'est pas la voiture qui doit décider mais vous!» Et de nous expliquer les transferts de masse au freinage dont on doit profiter pour provoquer le dérapage du train arrière et donc faire obéir la voiture ou également profiter du délestage de l'avant à l'accélération etc…C'était ensuite parti pour plusieurs tours de circuit, Antoine au volant de mon break…A peine le premier tour attaqué que, dès l'arrivée sur la chicane, la voiture partit dans un travers plutôt imprévu que notre instructeur maitrisa aussitôt pour bien prendre de face les vibreurs: de côté, c'était le tonneau garanti! Il termina tranquillement ce 1er tour pour s'arrêter à l'école afin de vider le coffre de tout ce qui se baladait dedans mais aussi pour sur-gonfler les pneus que je conservais à la «pression constructeur» pour une utilisation routière et confortable...mais en aucun cas pour faire du circuit! Il nous passa ensuite le volant, chacun avec sa voiture et lui en passager, pour analyser et critiquer notre savoir-faire…et il y en a eu des remarques!!! Il nous laissa ensuite nous débrouiller seuls.

Plus tard, je lui avais demandé s'il m'était possible de tourner avec une monoplace Alpine de l'école équipée de pneus bien usés, donc lisses, pour bien glisser sans aller trop vite. Le jour où, le temps d'un repas de midi, j'eus l'occasion de pouvoir en profiter, il avait plu…aussi Antoine me dit: «Juste un conseil: si la voiture part en tête à queue, débraillez et freinez et laissez faire sans essayer de la rattraper…mais je ne veux même pas aller voir!». J'ai eu à pratiquer presque à chaque fois que je ré-accélérais à l'épingle du raccordement ligne droite du Mistral /circuit école. Les pneus lisses n'avaient vraiment aucune adhérence sur le mouillé! Par contre, avec mon break Simca, j'avais bien assimilé la technique du dérapage contrôlé que je m'amusais à pratiquer en descendant du boulot le soir dans la descente du plateau du circuit vers le Beausset où j'habitais.

Quand Antoine pu ouvrir le musée de la voiture de course de ses rêves dans l'enceinte du Circuit Paul Ricard grâce à un hangar loué à ce dernier, je l'aidais à rentrer des voitures et nous avions, un jour avant l'ouverture au public, fait un beau convoi depuis les hauteurs de Nice pour apporter sur plateaux trois belles voiture de son ami André Binda. Personnellement je tractais derrière ma Rancho une superbe Alfa Romeo 1750 compresseur des années 30. L'un de nous une Bugatti type 55…quant à la 3ème, je ne me rappelle plus ce que c'était. Je ne faisais alors pas assez de photos…nous n'étions pas encore au numérique où la quantité ne compte plus, mais j'ai celle-ci de l'entrée avant l'ouverture du musée de cette monoplace Ferrari 500 de Formule 2 du début des années 50. Il faisait manifestement chaud ce jour-là ! Antoine est au centre avec le bonnet vert.

Quand, en 1981, Antoine dut fermer son musée dont la location du hangar coûtait plus cher que ce que le peu d'entrées lui rapportait, il eut le problème de trouver où parquer une partie des voitures qui lui appartenaient. J'étais alors en train de construire au Beausset et le gros œuvre était terminé. Je lui proposais d'en prendre provisoirement trois. Je me retrouvais alors dans mon sous-sol (…de niveau) avec une Matra MS5 de Formule 3, la 660/670 qu'il était allé chercher à Hong Kong perchée en haut d'un immeuble, et une MS18: Coupé CG MC de rallye, ex Simca Toulon.



Matra 660/670 chez Roland Roy

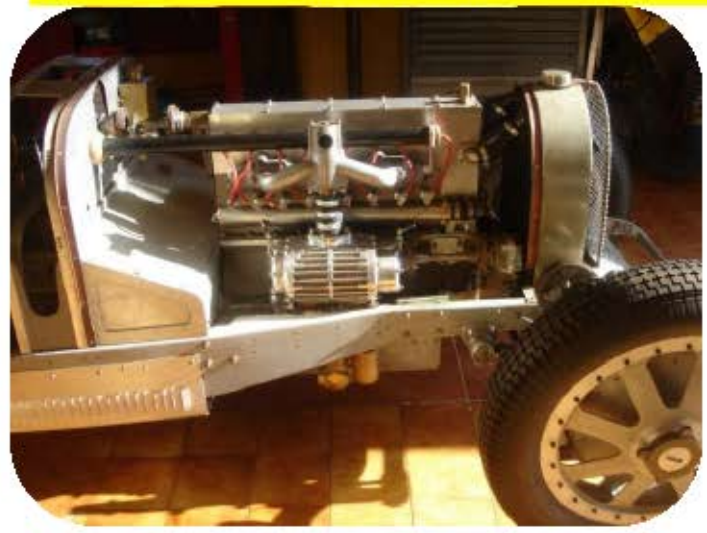
Une grosse surprise vers 2010 alors que le maire de Salbris, Jean-Pierre Albertini…d'origine Corse, nous appela, Michèle et moi à 12h15 alors que nous étions en train de manger sur notre terrasse: «Venez immédiatement dans mon bureau à la mairie»…Obéissant à cette ferme injonction et la tête pleine de questions, nous passons à peine la porte du bureau que nous nous trouvons nez à nez avec Antoine et Jeanne Raffaëlli ! Nous tombons dans les bras les uns des autres pour le plus grand étonnement du maire qui dit alors: «Bon, je vois qu'il est inutile de faire les présentations!» et dans la foulée de nous emmener tous manger ensemble au restaurant sympa «Les copains d'abord» au Nord de Salbris! En fait Antoine nous expliqua qu'il avait entendu dire que se trouvait, dans un château des environs de Salbris, une des quatre Alfa Roméo victorieuse des 24 Heures du Mans au début des années 30…En fait, quand il put voir la voiture, elle n'avait rien à voir avec ce qu'il imaginait.

La dernière fois que nous avons revu Antoine, c'est en mai 2018 à l'occasion du voyage de deux semaines que Michèle et moi avons fait en Corse pour fêter nos 50 ans de mariage. Nous étions d'abord pour une semaine chez deux de ses cousines, Raffaëlli également, rencontrées à côté de Salbris l'année précédente et c'est bien naturellement que nous avons passé une soirée ensemble avec Antoine chez lui à Pietranera, tout à côté de Bastia. J'ai évidemment eu droit à la découverte de cette autre Bugatti 35 qu'il restaure minutieusement actuellement du haut de ses 86 ans…

Antoine Raffaëlli au centre en 2018 avec Michèle et Roland Roy

Antoine Raffaëlli à l'arrière plan en 2020 avec son neveu au volant de sa dernière Bugatti 35 en restauration

La dernière Bugatti 35 en restauration d'Antoine Raffaëlli (2020)



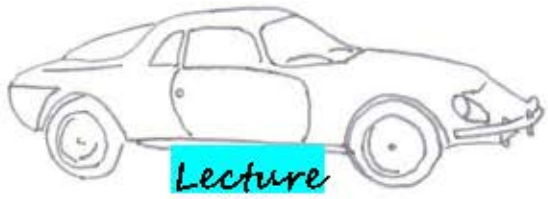
Nous étions passés la veille voir Jeanne à l'hôpital où elle était victime la maladie d'Alzheimer qui l'a emportée l'année suivante. Elle ne s'était jamais remise du décès de leur fils Michel.

Un grand merci à Roland Roy d'avoir accepté de nous écrire ce beau et émouvant témoignage sur son ami Antoine Raffaëlli. Dernière anecdote qu'il mentionne dans son message d'envoi : Antoine Raffaëlli et lui, malgré ces longues années d'amitié, se vouvoient toujours, Antoine Raffaëlli l'appelle «Roille», on l'imagine avec l'accent Corse, et Roland l'appelle tout simplement «Antoine».

Dans le "Conte de fées Matra"

Roland Roy est celui qui m'a fait la première piqure en me laissant 3 jours le moteur 12 cylindres à l'école.
Bernard Boyer est celui qui a dit "de mon vivant vous n'aurez jamais rien de Matra !
Jean Luc Lagardère est celui qui a dit quand Matra a voulu me reprendre mes voitures. "Je ne vais pas me disputer avec Simone Veil pour quelques bouts de fer"
Merci à tous les trois

Dédicace d'Antoine Raffaëlli à Roland Roy : tout est dit sur Matra !



Vu dans la presse

Autodiva dans ses trois derniers numéros traite de Matra :

N°43 (Avril-Juin 2020): Guy Prat nous raconte ses souvenirs des 1000 kms de Buenos Aires 1971 de triste mémoire, car théâtre de l'accident de JP Beltoise poussant sa Matra 660 en panne d'essence heurté de plein fouet par la Ferrari 312 PB d'Ignazio Giunti qui perdit la vie. Beaucoup d'ennuis pour JP Beltoise après cette tragédie: procès, suspension de licence… Guy raconte comment le Grand Fangio prit, avec beaucoup d'élégance, la défense de Beltoise, objet d'un véritable lynchage médiatique en Argentine.

N°44 (Juillet-Septembre 2020): l'histoire passionnante du développement du moteur Matra V6 Turbo de Formule 1 en 1981/1982 par Philippe Coblence alors jeune ingénieur en charge de ce projet. Un très beau et très émouvant témoignage qui, au-delà de la technique, montre les liens humains très forts tissés pendant ces deux années au sein de l'équipe moteurs, liens qui perdurent encore aujourd'hui.

N°45 (Octobre-Décembre 2020): l'histoire de la Matra MS 640, celle de 1969 conçue par Robert Choulet et avec laquelle Henri Pescarolo s'envola dans les Hunaudières lors d'essais privés préliminaires aux 24 heures du Mans et celle reconstruite 30 ans plus tard par EPAF à l'initiative de Pierre Rageys et Jean Paul Humbert.

Dans le magazine Allemand «Classic Cars» d'Août 2020 :

Le René Bonnet Missile de notre ami Pascal Massin est à l'honneur et fait l'objet d'un essai.

Dans le magazine Gazoline du mois de Novembre 2020 :

Un essai du René Bonnet Djet 2 1963 à moteur Gordini 54RG de Bernard Lavail, ancien agent René Bonnet et Alpine à Béziers, qu'il possède depuis 56 ans !

Solution des Mots Croisés

Horizontal. **1.** Citroën. Va. **2.** DB. CU. RAS. **3.** Non. Panhard. **4.** Nobel. EU. **5.** An. EU. US. OC. **6.** Delage. Matra. **7.** Etire. Brouet. **8.** Gnôle. He. **9.** Oui.Talbot. EV.**10.** ES. Osa. **11.** Ecran. Alpines. **12.** SE. CA. Cave. SE.

Vertical. **A.** ADN. Adénomes. **B.** Bonnet. CE. **C.** NO. Ligier. **D.** IL. Béarn. Sac. **E.** Peugeot. NA. **F.** Réal. Lac. **G.** Bel. AC. **H.** Echos. Béla. **I.** Nua. MO. PV. **J.** Renault. IE. **K.** Ardu. Te. On. **L.** Va. Orthèses. **M.** Simca. Evasés.

Carter Alu Renault 12 TS

Carter alu pour moteur Renault 12 TS :
Recherche carter alu cannelé pour arbre vilebrequin grosse ligne.
S'il est cloisonné c'est encore mieux !

Contact: José MOHEDANO, Tél : 07.87.71.29.08

Djet à restaurer

Je recherche un Djet à restaurer même sans moteur-boite.

Contact: Bernard ARTIS, Tél : 06.74.68.49.65, mail : bernardartis33@gmail.com

T Shirts Matra

On peut trouver des T Shirts avec différents motifs Matra sur le site « Redbubble ».
Grand choix de formes et de coloris, à un prix d'environ 20 € pièce et de qualité très correcte
https://www.redbubble.com/fr/shop/matra+t-shirts

La Cuisine

Par Maryvonne Hardouin

Les pâtes à la normande

C'est un plat sucré-salé qui peut être servi en accompagnement d'une viande blanche ou en plat principal le soir et que j'ai consommé durant toute mon enfance !!!! C'est succulent !

Pour 4 pers :
200 g de pâtes coquillettes
5 pommes **type Locard** qu'on trouve dans les vergers du Perche et Normandie ou à défaut **Canada grise** ou **Reine des Rainettes**
(Il faut autant de volume de pâtes cuites que de pommes en lamelles)
50 g de beurre
70 g de sucre en poudre

Chauffer le four à 180 °.
Cuire les pâtes à l'eau salée et les égoutter.
Eplucher les pommes et les couper en lamelles assez fines.
Dans un plat à four, étaler la moitié des pâtes au fond et dessus étaler la moitié des pommes.
Couper la moitié du beurre en morceaux et disposer sur les pommes ainsi que la moitié du sucre.
Recommencer la 2e couche avec le reste des pâtes, des pommes puis le beurre et le sucre.
Bien cacher les pâtes sous les pommes pour qu'elles ne sèchent pas.
Cuire au four 45 mn. Les pommes doivent être dorées.

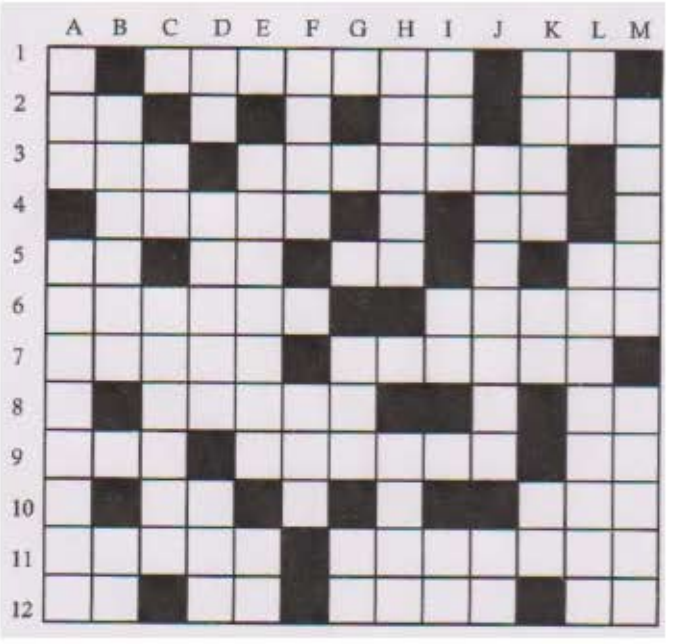
Les Mots Croisés

Les marques des voitures françaises

Solution : voir page 45

Horizontal : **1.** Il s'appelait André. Avant.
2. Deux associés bien connus. Certificat d'Urbanisme. Rien à signaler
3. Refus. Il fabriqua la 1ère voiture française à essence.
4. Prix littéraire. Europe.
5. Division d'un siècle. Du verbe avoir. Coutumes. Langue du midi.
6. Voiture de grand luxe. Il est répété dans le bulletin.
7. Allonge. Bouillon.
8. Alcool fort. Sert à appeler.
9. Approbation. Associé à la Muréna. Symbole de l'électrique.
10. Du verbe être. Tenta.
11. La Télé. Elles sont championnes du monde.
12. Pronom. Cela. Dépôt de bouteilles. Pronom personnel.

Vertical : **A.** Molécule génétique. Tumeur bénigne.
B. Prénom René. Démonstratif.
C. Drame lyrique. Père des JS.
D. 3e personne. Province du sud-ouest. Besace.
E. Le «Lion». Fi.
F. Monnaie du Brésil. Etang.
G. Beau. Arbre à Cames.
H. Répétitions de sons. Un mouton cria.
I. Disposa de couleurs. Main-d'Oeuvre. Une prune qui ne se mange pas.
J. Constructeur français. 2 voyelles.
K. Compliqué. Pronom. Les gens.
L. C'est d'accord. Attelles.
M. «L'Hirondelle». Large.



Henri Pescarolo dans ses œuvres au Vigeant