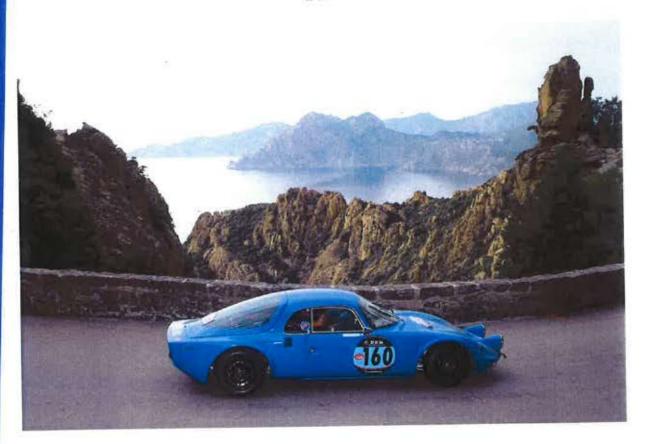
# DE RENE BONNET A



# **MATRA SPORTS**

# BULLETIN DE LIAISON Nº 72

Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons 41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23 Association Loi 1901 www.rbms.fr

# **SOMMAIRE**

Page 1 : Le Tour de Corse

Page 2 : Sommaire, Mot de la Présidente,

Page 3: Bilan financier et Calendrier 2011

Pages 4 et 5 : Compte rendu Assemblée Générale

Page 6: Lettre Espace Automobile Matra

Pages 7 à 10 : Assemblée Générale

Claude et Arlette

Pages 11 à 14 : Nogaro

Team Grente

Pages 15 à 21 : Tour de Corse 2010

Daniel Bombaud

Pages 22 à 24 : La Matra Djet à Dijon

Team Grente

# MOT DE PRESIDENTE

Chers membres,

INFO importante, il n'y a plus de fax au club.

Nous avons passé une assemblée générale calme. Nous sommes déjà dans l'organisation pour celle de l'an prochain afin de vous faire quelque chose de bien pour les 20 ans du Club.

Comme vous pourrez le constater un programme 2011 encore bien chargé. J'espère que vous serez nombreux à venir participer.

Pensez à aller encourager Olivier sur les circuits.

Profitez de l'hiver pour finir ou faire une révision à vos voitures.

Tout le bureau vous souhaite de passer de bonne fêtes de fin d'année.

La présidente

### **BILAN FINANCIER euros**

Recettes		Dépenses	
Nature	Montant	Nature	Montant
Ventes de pièces	17 609.50	Achats pièces	15 756.15
Cotisation	5 250.00	10 Y 1000 U	1 739.43
Sorties	24 840.25	Sorties	28 464.98
Dons		Timbres	334.19
		Assurance	175.23
		Photocopies	2 092.86
		Divers	189.00
		Frais de Banque	8.00
Solde 2009	3 954.81		
TOTAL	51 704.56	TOTAL	48 759.84
		Solde créditeur 2010	2 944.72

# **CALENDRIER 2011**

21 au 23 Janvier : Sortie hivernale à Besse (dpt 63)

Février : Rétro mobile

25 au 27 Mars 2011 : Salon Avignon (Hommage MATRA)

Avril : Sortie décrassage en Auvergne

30 avril et 1er mai : Classic days à Magny Cours

14 et 15 mai : Rallye organisé par ACDS

2 au 5 juin : Sortie Annuelle dans le Bordelais et Medoc

2 et 3 Juillet : Le Mans story

1 et 2 Octobre : Assemblée Générale anniversaire des 20 ans du club

Nous attendons le calendrier des courses Maxi 1000. Il vous sera communiqué dans le prochain bulletin.

Le calendrier peut être modifié suivant vos propositions. Le bureau est à votre écoute.

# COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE Du 25 et 26 Septembre 2010

Le club comptait 135 membres pour l'année 2010. 63 membres présents, 36 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 36 qui n'ont pas répondu.

### COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

- Sortie hivernale à Besse 20 membres 35 personnes 13 voitures
- Sortie décrassage en région parisienne organisé par Mr Bombaud 22 personnes 12 voitures avec le club Matra Passion
- Classic days une vingtaine de personnes 12 voitures
- Sortie annuelle organisée par Mr Hardouin 36 personnes 18 voitures Remercié par bon achat
- Fête du chien 23 personnes 11 voitures
- Le mans Classic une quinzaine de voitures beaucoup de membres

On aimerait voir plus de voitures aux sorties pour représenter la marque.

### COTISATION 2011

Pour 2010 la cotisation s'élève toujours à 40 euros. Rappel que l'année de cotisation va d'assemblée Générale en assemblée Générale donc :

TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31/12/2010 SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB ; IL NE SERA FAIT AUCUN RAPPEL.

### COMPTE RENDU V.H.C

Nous comptons toujours sur Olivier Legriffon qui représente le Club sur les circuits : Mr Legriffon Olivier qui était 1er au championnat Maxi 1000. Il restait deux courses au calendrier mais Olivier a cassé à la course suivante et a déclaré forfait à la dernière. Résultat il est deuxième au classement général.

Le Club lui a attribué un chèque de sponsoring afin de l'encourager pour la saison 2011.

### ELECTION DU BUREAU

Les tiers sortants Melle Humbert et Mr Babut ont été réélus à l'unanimité. Le compte rendu financier a été élu à l'unanimité.

La composition du bureau reste : Melle Humbert Delphine Présidente, Trésorerier Mr Pean, Secrétaire Mme Humbert Danielle, Secrétaire adjointe Mme Metais, responsable Pièces détachées et section Murena Mr Babut et Conseiller Technique Mr Humbert JP.

### DIVERS

Comme stipule l'article 6 du règlement intérieur tout membre n'ayant pas répondu à la convocation de l'assemblée générale, l'acceptation ou le refus de son chèque de cotisation pour l'année 2011 sera soumis à l'appréciation du bureau

Melle Humbert a demandé de passer à 3 au lieu de 4 bulletins. Finalement, il restera à 4 sauf manque de matière.

### PIECES DETACHEES:

Manuela propose de refaire faire des couples conique pour djet. Toutes personnes intéressées doivent contacter Delphine Humbert pour une souscription. Cela sera réalisable à partir de 10 pièces.

Mr Andernack propose de refaire faire des fusées et va étudier la refabrication des boutons de tirettes.

Le club a lancé une refabrication de parapluie comme à l'époque. Il y a un logo René Bonnet et le logo Matra Sports de l'autre coté. Il en reste quelqu'un. Pour les personnes intéressées vous pouvez envoyer un chèque de 30 euros à l'ordre du Club RBMS. ATTENTION, les chèques seront déposés en banque au cours du mois de décembre. Les parapluies seront donnés directement aux personnes.



# Espace automobiles Matra



Le 28 Septembre 2010

Cher(e)s ami(e)s,

Comme chaque année le club RBMS est venu à l'occasion de son assemblée générale rendre visite au musée, l'équipe de l'Espace Automobiles Matra l'en remercie vivement.

Jean-Paul Humbert et le personnel municipal ont cependant eu à déplorer l'attitude de certains.

Je rappelle que l'entrée du musée est gratuite pour les membres du RBMS le jour de l'assemblée générale, mais en aucun cas cela donne droit à franchir les barrières de protections, d'ouvrir les portes des voitures et encore moins faire sa « petite mécanique » (prise de mesures par exemple) tout cela sans aucune autorisation.

Afin de préserver notre patrimoine automobile nous devons tous au travers notre passion donner le bon exemple.

Christophe Gonny, responsable technique du musée

# ASSEMBLEE GENERALE 2010

Etant donné que nous avons eu la chance de gagner une parure de stylos, le compte rendu de l'AG nous revenait de droit.

Je vous passerais les détails sur l'excellent déjeuner fait le samedi midi pour aborder le vif du sujet à savoir **LA** promenade.

Cette année, le Club a innové, plus de bout de bois, plus de bogue à rapporter, plus de fléchettes à mettre dans le mille... mais plutôt une « intellectualisation » de la sortie.

Etant donné que nous n'avions aucun road-book, le départ s'est fait plutôt lentement et la suite n'a pas été triste non plus. Il a fallu être un peu imaginatif pour traduire les idées de nos détraqueurs

(on comprend pourquoi cette promenade donne beaucoup, beaucoup de travail à Danièle et à ses acolytes).

Personnellement nous avons beaucoup navigué (environ 90 kms).

Le pire a été le rébus : 4<sup>ème</sup> lettre de l'alphabet (en phonétique cela fait Dé). 4+4 =8 : ce qui pour nous faisait D8 et la cerise sur le gâteau le masculin de zone(alors là fallait trouver Dhuison !!!!!....)

N'ayant pas vraiment compris nous avons donc cherché (et nous ne sommes pas les seuls) une certaine Départementale 8 où l'on pourrait trouver une ville qui correspondrait à quoi d'ailleurs, on ne le savait pas. A force de tourner aussi bien en voiture que dans notre tête, un mouvement de découragement nous a poussés à jeter l'éponge. Comme il était dommage de passer si près du château de Chambord, nous avons eu l'idée d'y faire un tour. Et là au miracle tout s'est éclairci « Champs / Bords » (trop, trop facile...). Nous étions arrivés au terme de la 1ère partie. C'est avec plaisir que nous avons abordé la suite du parcours, celle là sans problème particulier.

Mis à part cela la balade était magnifique et nous a permis de découvrir ou de redécouvrir Chambord.

Voilà pour ce qui est du samedi après-midi.

Après toutes ces émotions, nous avons passé comme d'habitude une excellente soirée avec un menu digne d'un gros estomac.... de sanglier, grosse bête que nous avons faillie percuter sur la route. Coup de chance une voiture venant en sens inverse l'a fait brutalement reculer et repartir dans la forêt. Plus de peur que de mal.

Mais ce qui nous inquiète le plus maintenant ce n'est pas tout cela mais ce qui va se passer l'année prochaine. Vers quoi Danièle va-t-elle nous entrainer ??? Un bon conseil à tous, remettez vous vite sur les bancs de l'école.....

#### Dimanche : vente de pièces.

Nanou s'est dévoué pour remplacer Jean Claude qui était souffrant. Nous espérons que tout va bien maintenant.

Anoter que certains membres n'hésitent pas à braver les kilomètres depuis l'Autriche. Comme quoi quand on est motivé... chapeau bas.

Coup de chapeau aussi aux Grenoblois qui ont fait la route en Missile et m'ont offert amicalement un baptême de découverte.

Et maintenant un peu de culture......

#### Le château de Chambord

Ce château, le plus vaste des <u>châteaux de la Loire</u>, est construit au cœur du plus grand parc forestier clos d'Europe (5441 ha). Il fut édifié sur ordre de <u>François Ier</u> entre <u>1519</u> et <u>1547</u>.

il fut inscrit au <u>Patrimoine mondial de l'UNESCO</u> dès <u>1981</u> et est inclus depuis <u>2000</u> dans la zone de classement du Val de Loire entre <u>Sully-sur-Loire</u> et <u>Chalonnes-sur-Loire</u><sup>3</sup>. Il est également classé <u>Monument historique</u> depuis <u>1840</u> et reconnu <u>Établissement public à caractère industriel et commercial</u> depuis <u>2005</u>.

Chambord est sans conteste un des châteaux à la silhouette la plus reconnaissable, et constitue l'un des chefs-d'œuvre architecturaux de la <u>Renaissance</u>: 156 m de façade, 426 pièces, 77 escaliers, 282 cheminées et 800 chapiteaux sculptés.

Le nom de l'architecte nous est inconnu, mais des analyses montrent l'influence de <u>Léonard</u> de <u>Vinci</u>, qui travaillait alors comme architecte de la cour de François I<sup>er</sup>, mais qui mourut quelques mois avant le début du chantier en 1519 au Clos Lucé (Amboise), ainsi que celle de <u>Domenico da Cortona</u>.

La construction a débuté en <u>1519</u>. Le chantier de Chambord fut l'un des plus importants chantiers de la Renaissance. Il fallut environ 220 000 tonnes de pierres. À défaut de pouvoir dévier le cours de la <u>Loire</u>, selon le vœu de François I<sup>er</sup>, on se résoudra finalement à détourner le <u>Cosson</u> par un canal qui alimente les douves.

Le plan du château repose sur un corps central parfaitement carré, appelé le <u>donjon</u> car même s'il n'a jamais eu aucune vocation à la défense, le château de Chambord est construit sur le modèle des châteaux forts du Moyen-Âge, avec cependant la particularité <u>humaniste</u> d'une rigoureuse orientation des diagonales de son donjon suivant les axes nord-sud et est-ouest; ses tours marquant exactement les quatre points cardinaux. À l'intérieur du donjon, on trouve cinq niveaux habitables. Il y a quatre appartements carrés et quatre appartements dans les tours rondes par niveau. Entre les appartements, quatre couloirs, venant des « quatre parties du monde » (découpées par les deux axes nord-sud et est-ouest) mènent à l'escalier à double révolution au centre. Le roi François I<sup>er</sup>, dans un second temps, étend le château d'un quadrilatère et abandonnant le canton [le quart] nord, installe ses appartements (plus vastes) dans l'aile nord. Une chapelle est construite dans l'aile occidentale, dont l'entrée ouvre plein est.

<u>Helmut Kohl</u> et <u>François Mitterrand</u> se sont entretenus le <u>28 mars 1987</u> au château de Chambord, dans le cadre d'une discussion visant à harmoniser la position européenne en matière d'armement.

Le <u>prince Charles</u> et <u>Lady Diana</u> ont visité le château le <u>9 novembre 1988</u> dans le cadre d'une visite officielle en France.

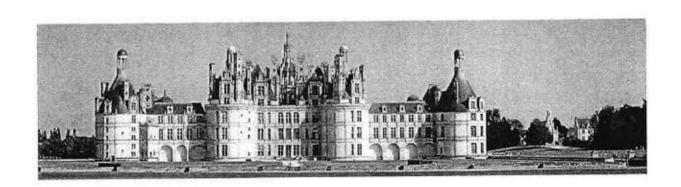
Au deuxième étage du château se situe le Musée de la chasse et de la nature depuis 197113.

Le village de Chambord comporte quelques maisons à vocation touristique et est également la propriété de l'État dans son intégralité !.

Depuis 1970, sous la présidence de Georges Pompidou, l'État nomme un haut-fonctionnaire au poste de commissaire à l'aménagement de Chambord 15

En <u>2007</u>, 17 300 <u>SUF</u> se sont rassemblés dans le parc du château durant trois jours, afin d'y fêter les 100 ans de la création du <u>scoutisme</u> par Lord <u>Baden Powell</u>.

Le château de Chambord a servi de décor au tournage du film <u>Peau d'Âne</u> de <u>Jacques Demy</u> en <u>1970</u>.



#### Passage à la chocolaterie de Max Vauché

De l'histoire du chocolat à sa dégustation, la chocolaterie Max Vauché symbolise à elle seule la culture du chocolat. En 2003, Max Vauché devient Maître Artisan chocolatier.

Sa passion, pour le chocolat est telle, que Max Vauché veut la partager.

Il souhaite conter l'histoire de ce produit noble, expliquer d'où il vient, comment il est transformé et comment il est travaillé.

Au franchissement du seuil de la porte, la magie du chocolat s'opère, vous êtes transporté sur l'île de Sao Tomé. Plongé au cœur des plantations, reconstituées en 3 dimensions.

Baptisé « Le Couverturier » l'atelier de transformation ouvrira ses portes aux visiteurs. « Les sacs de fèves de cacao qu'ils auront vu quitter l'île de Sao Tomé, dans le film de présentation, ils vont les retrouver ici et assister à leur transformation. » Le couverturier va fabriquer le chocolat dit de couverture.

Les larges baies vitrées donnant sur le laboratoire, permettent d'observer en direct le travail des artisans chocolatiers. De quoi vous mettre le chocolat à la bouche !

Max Vauché a constitué également une importante collection d'instrument de chocolatier depuis le XIXe siècle, période de son industrialisation donc de sa démocratisation.

« Tout ce que j'ai pu apprendre au travers de mes lectures, de mes voyages sur le cacao, tout ce que j'ai pu réunir comme objets, matériels, échantillons, vidéos documentaires est ici »

On trouvera des moules, des broyeuses, et, en fait la reconstitution d'un laboratoire de 1848, fameuse date pour le chocolat et pour la région Blésoise, puisque c'est la date de fondation de l'usine Poulain. Les vitrines sont parées de superbes chocolatières de toutes époques et de curiosités liées au chocolat.

La cerise sur le chocolat, c'est la dégustation que l'on pourra apprécier à l'issue de la visite. On repart avec du chocolat plein les yeux, et on en sait un peu plus sur son histoire et sa fabrication.

En Octobre 2008, Max Vauché a reçu le premier prix National « Stars et Métiers » dans la catégorie "Stratégie Globale d'Innovation" pour la création de sa chocolaterie : ce dossier récompense aussi sa démarche solidaire en faveur des producteurs de cacao de l'île de Sao Tomé et Principe. Ce prix national est organisé en collaboration entre le groupe Banque Populaire et le réseau des Chambres de métiers et de l'artisanat pour encourager l'excellence, l'audace et l'innovation, et mettre en lumière des chefs d'entreprises passionnés.

Depuis 1er Août 2008, Max Vauché élargit son savoir-faire en produisant son propre chocolat.

Au laboratoire des chocolatiers vient s'ajouter le laboratoire du couverturier qui transforme la fève de cacao de Sao Tomé en Chocolat de couverture.



#### Et pour finir:

Qui coule du robinet.... son émis par un bébé moins le a..... regarder..... petit cri poussé quand on est surpris.... ce que l'on fait quand on a la grippe.......





### NOGARO les 4 et 5 septembre 2010

Départ le jeudi matin par l'A20, gratuite, hormis un petit secteur entre Cahors et Montauban. Nous traçons 600 Kms de route à deux camping-cars. Cela roule pas mal mais avec les arrêts et la vitesse de pointe de mon LT dans les côtes il nous faut 9 heures pour arriver sur place. C'est le retour de l'été et il en sera ainsi tout le week-end. Nous ne changeons pas nos habitudes, montage du campement et apéro! La soirée se prolonge dans la nuit et des amis nous rejoignent avant minuit.

Le vendredi sera une journée de farniente à traîner au soleil entre les vérifications techniques, administratives et le paddock. Il y a du beau monde : des F1, F2, Formules Junior et toutes les séries FFSA dont nous faisons partie. C'est le moment d'aller aux renseignements, d'écouter les derniers potins, de savoir qui vient, qui ne vient pas et pourquoi ? Trop loin pour lui, l'auto de l'autre n'est pas prête, une réunion familiale empêche un dernier d'être présent. Conclusion un bon nombre des adversaires directs d'Olivier pour le championnat ne seront pas présents. Il y a un gros coup à jouer sur ce meeting !

Un nouveau trophée Mini est en train de se mettre en place. Il sera réellement efficient (peut-être ?) pour la saison 2011. Dans cette attente et pour cette course « le trophée Mini Classic » sera intégré au Maxi 1000. Cette compétition est réservée aux seules Mini modèle MK1 construites avant 1966 et respectant le règlement FIA. Beaucoup d'anciens du Maxi 1000 et quelques dissidents présents cette saison en Maxi 1000 sont inscrits dans ce trophée. Cela provoque quelques tensions entre le responsable du Maxi 1000 et ces pilotes. Le plus dangereux candidat à la victoire pour Olivier semble être Coulombs que nous retrouvons après quelques années d'absence. Il faut aussi compter sur Boissy qui n'a pas une très bonne réputation de gentleman driver. Mais tous ces gens ne comptent pas pour le championnat.

Les essais sont aux aurores, 8h30. Après nos mésaventures aux essais des courses précédentes le Djet semble péter le feu. En effet Olivier attaque comme un bête et décroche le 2<sup>ème</sup> temps derrière... Coulomb! Mais à 4 dixièmes derrière lui il y a une Austin Healey Sprite, une « Frogeye », qui s'accroche à ses baskets. Un nouveau en Maxi 1000

certes, mais aussi performant? « Qu'est ce qu'il fait? Qu'est ce qu'il a? Qui c'est celui là? Et puis sa bagnole, eh les gars, elle est drôlement bizarre, eh les gars, ça se passera pas comme ça, on va pas se laisser faire eh les gars...». Vendredi dans ma recherche sur les derniers potins je ne me suis pas soucié de ce lascar. « Aussi sec » aurait dit Georges GERET dans « Week-end à Zuydcoote » je cours vers mes deux lascars car ils sont deux, le père et le fils se partagent le volant. Ils ont déjà participé au Maxi 1000 sur une Mini les années précédentes mais sur ce coup là ma mémoire m'a fait défaut. Je n'ai pas le souvenir d'eux. En tous cas en candidat sérieux à la victoire.

Mais il nous fallait un petit problème voire deux. Le transpondeur de la Matra a rendu l'âme aux 2/3 des essais et une partie de ses temps ont été chronométrés à la main... voire pas chronométrés du tout. Il ne nous reste plus qu'à en louer un aux responsables du circuit. Je ronchonne, encore ouvrir la tirelire, la fin de saison va être dure! Michel J. qui est venu nous soutenir nous tend gracieusement un billet de plusieurs dizaines d'Euros. Je ne sais quoi dire, ça existe encore des mecs comme ça! Oui et merci à eux il y en a ainsi quelques uns du club RBMS qui nous allongent un p'tit bifton par ci, une pièce mécanique par là et tous veulent rester discret sur leur soutien, ça fait chaud au cœur. Une petite fuite d'essence est également apparue au niveau d'un carbu. Rien de bien grave Domi et Olivier se penchent sur le problème et le Djet sera prêt pour la première course qui part à 15 heures 35.

Départ canon d'Olivier qui prend le commandement dès le baisser du drapeau à damiers. D'ailleurs si vous avez suivi le JT de TF1 le dimanche à 13 heures vous avez pu le constater! Mais la Frogeye passe rapidement en tête et une bagarre à trois s'engage. Coulombs et Olivier ne se font pas de cadeaux mais cela reste correct. Ce qui n'est pas le cas du pilote (le père) de l'Austin Healey qui après avoir fait une embardée sur le gazon se rabat brutalement devant la Matra au grand dam d'Olivier, « complètement toqué ce mec là, complètement gaga, ça se passera pas comme ça ». En effet Olivier bien énervé s'empare alors du commandement et si Coulombs reste menaçant le Djet passe la ligne d'arrivée en tête avec le record du tour à la clé.

Le Mini Classic paie sa tournée ce samedi soir, foie gras et Jurançon au menu, la classe quoi ! Il faut dire que Philippe Quirière, un enfant du pays, est l'un des promoteurs de ce nouveau trophée et apparemment ces gens là savent vivre. Le lendemain Olivier réitère son départ éclair. Et la bagarre s'organise avec

Coulombs. La Frogeye quant à elle a été visiter le bac à sable et ne sera plus en mesure de

donner la réplique à nos deux lascars qui s'en donnent à cœur joie. La Matra et la Mini sont

côte à côte. Olivier dans un élan de bonheur s'oublie et va labourer le gazon, il se récupère

rapidement et reprend de plus belle son duel avec Coulombs. Dans la famille de ce dernier

l'optimisme n'est pas de rigueur, « les Dunlop ne vont pas tenir » susurre le frangin du pilote

de l'Austin. A 3 tours de la fin Olivier prend la tête et s'envole vers... un abandon. Le moteur

s'éteint dans un dernier hoquet et termine la course « à la ficelle ». La Matra sera classée 8ème

et Coulombs rétrogradé à la seconde place pour avoir doublé Olivier, qui n'est pas tout à fait

innocent sur ce coup là, sous drapeau jaune. Le « best lap » revient une nouvelle fois à

Olivier. Panne d'alimentation ? d'allumage? Au paddock, un coup de démarreur et le moteur

sollicité répond présent ? Cela ne va faciliter nos recherches quant à l'origine de la panne.

Des pilotes du Maxi 1000 viennent nous remercier : grâce à l'abandon d'Olivier deux d'entre

eux ont pu monter sur le podium, dont l'un sur la plus haute marche, situation qu'ils n'ont

jamais connu ou il y a longtemps! Cela fait toujours plaisir de faire plaisir surtout que ces

gars sont sympas!

10 000 spectateurs étaient présents lors de ce meeting à Nogaro! On a

rarement vu autant de passionnés sur un meeting de VHC. Mais Nogaro a toujours été l'un

des circuits ou les spectateurs ont toujours répondu présents. A la suite de ces résultats Olivier

prend la tête du trophée mais Thierry Thiéfain est sur ses talons.....

Avec la complicité de Pierre Vassiliu : « Qui c'est celui là»

teamgrente@netcourrier.com

www.teamgrente.info

13 i





### **TOUR DE CORSE 2010**

A l'origine la MATRA 610 dite 'COUPE NAPOLEON' avait été fabriquée en 1965 pour faire le Tour de Corse, mais n'étant par prête à la date prévue, elle a été e engagée au ' Critérium des Cévennes' quelque temps lus tard, pilotée par Johnny Servos Gavin et Philippe Farjon pour la mettre au point. une rupture d'embrayage causa son abandon, et la voiture fut ramenée à Romorantin.

A l'époque, la société Matra et Mr Boyer ayant changé ' de politique Course' au sein du groupe et le Coupé Napoléon fut mis au rebut. Deux ans après elle a été détruite à la demande de la société MATRA et n'a donc plus jamais couru.

La reconstruction de cette voiture unique a été commencée chez Jean Paul et Danielle depuis environ quinze ans. Elle à été récemment reprise et préparée pour être présentée à Reins et ce dans l'atelier de la société EPAF à Romorantin.

Pour sa première grande sortie ,elle a participé les 11 et 12 septembre 2010 à L'EXCELLANCE de REIMS.

Elle a bien sur été très remarquée et très admirée par tous ceux qui avaient entendu parlé de cette voiture depuis 1965 mais sans jamais la voir.

Parmi tous ceux qui ont vu cette magnifique voiture lors de cette manifestation on compte une journaliste Françoise Conconi personnalités présente et concurrente au TOUR DE CORSE HISTORIQUE et Frédéric Lombard le présentateur de ce week-end et qui jouera le même rôle en Corse. Ils ont contacté sur place Michel Mallier, qui pilotait la formule 1 MS11 de Beltoise appartenant à Jean-Paul Humbert.

De suite Jean Paul à donné son accord par téléphone pour que la MATRA 610 participe au TOUR DE CORSE HISTORIQUE du 5 au 9 octobre 2010, avec à son volant Michel et comme copilote Daniel Bombaud moi même.

Le coprésident du Rallye Corse Mr Yves Loubet absent à Reins a été informé par téléphone et a été très content de la décision de Jean Paul.

Quelques jours après cette décision nous avons du changé de copilote. En effet il n'était pas prudent pour moi de jouer ce rôle et nous l'avons confier à mon fils Jean Sébastien malgré son opération récente de la jambe gauche.

Donc dés le 20 septembre la MATRA 610 a été transportée chez Michel à Bois d'Arcy afin de la préparer. Lors de sa sortie à Reims et dés ses premiers tours de roues sur le circuit elle s'est montrée sure d'elle impatiente de courir enfin.

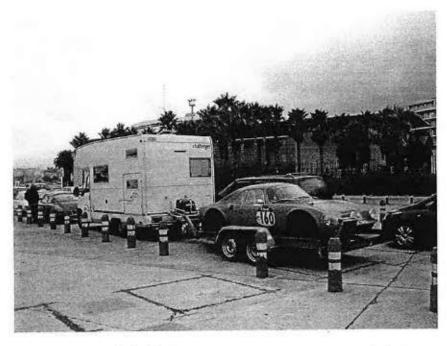
Bien sur quelques travaux ce sont avérés nécessaires du fait de sa jeunesse et du lieu ou elle allait courir. Le premier travail a été de démonter la boite de vitesse pour adapter les rapports au tracé et aux routes Corse puis de contrôler toutes les pièces, et de réglage ou remplacer certaines d'entre elles.

Les deux semaines qui ont précédé le départ ont occupées Michel à temps plein avec des journée de travail de 18 heures minimum.

Je suis moi même allé à Bois d'Arcy pour l'aider quelques jours de la deuxième semaine. Michel est resté à travailler les 72 dernières heures avant le chargement de la voiture sur la remorque le dimanche 3 octobre à 7 heures du matin.

Aussitôt chargée départ pour Marseille car nous devions prendre le bateau vers 18 heures le soir même.

Un camping car acheté la semaine précédente tirait la MATRA 610 sur la remorque. Du fait de notre engagement tardif nous n'avons pas pu choisir une autre formule d'hébergement et de couchage. En effet, il était impensable de trouver le moindre lit disponible dans les villes étapes pour mémoire 160 voitures sont engagées et il faut compter de 3 à 4 personnes par véhicule.



Le voyage jusqu'à Marseille a été très long car nous avons eu un vent de face pratiquement tout le long de la route.

Nous étions trois dans le camping car, la famille Bombaud père et fils assis à l'avant et Michel couché à l'arrière.

Ce dernier n'a pas trouvé le temps de route trop long puisqu'il s'est endormi dans le premier quart d'heure du voyage. Il a rouvert les yeux vers 13 heures pour une heure environ lors de notre arrêt un peu après Lyon pour faire le plein du camping car et acheter quelques casse croûte.

Nous sommes repartis après 30 minutes d'arrêt et avons manger en roulant. Ensuite Michel a fait une nouvelle petite sieste réparatrice jusqu'à 16 heures. Il faut dire que ce repos lui était tout à fait nécessaire après les trois derniers jours sans sommeil.

Nous sommes enfin arrivés à Marseille vers 17 heures avec déjà quelques problèmes de ravitaillement en essence et gaz oil.

A moins de 3 kms du port d'embarquement nous avons pu faire le plein du camping car et des 4 jerricanes d'essences pour la MATRA 610.

Nous nous sommes présentés aussitôt après pour embarquer les véhicules dans un bateau de la compagnie Méridionale de navigation. Nous avons les avons garé dans la soute au milieu d'un grande nombre de concurrents au rallye.

De suite après la pose des bagages dans notre cabine nous sommes allés prendre un apéritif pour arroser cette étape importante. Michel à notre surprise a commencé à saluer et à discuter avec bon nombre de participants à ce rallye qu'il connaissait. Ce soir là nous n'avons pas trop tardé pour prendre un vrai bon repas et avons opté pour une longue nuit réparatrice. Avant 22 heures les trois passagers de la cabine 1044 étaient dans les bras de Morphée, seul Jean-Sébastien a par moment ressenti que la mer n'était pas aussi calme que nous et que le bateau n'était pas très stable.

Le début de la grève des personnels du port de Bastia a retardé de 2 Heures notre débarquement. Nous sommes donc partis de cette très belle ville à 9 h 30 pour arriver à Ile-Rousse à midi, (Ile-Rousse étant la 1ère et dernière ville étape de ce rallye). Nous sommes allés directement au terrain de camping 'LES OLIVIERS' réservé par téléphone avant notre départ.

Un de mes amis Bernard habitant la plupart du temps la région parisienne mais aussi la Corse, nous a rejoint dans le courant de l'après midi . Il était arrivé le jour même à l'aéroport de Calvi pour suivre ce tour de Corse avec nous. Nous avons profité de son véhicule pour nous rendre au restaurant situé dans le centre ville à 3 kms du terrain de camping ( les restaurants à cette époque sont rarement autour des terrains de camping vident). Pas de sieste après le repas car il restait quelques travaux sur la MATRA 610 et quelques courses pour trouver des petits accessoires pour la voiture et quelques autres pour les quatre participants engagés pour passer le plus agréablement possible la semaine dans le camping car.

Heureusement le contrôle des voitures engagées était prévu le lendemain dans la mâtinée ce qui a permis à Michel en plus du travail sur la voiture de passer un coup de fil à un autre Michel un certain Fugain qui habite à quelques kilomètres d'Île-Rousse pour qu'il passe nous voir. Les deux Michel se connaissent bien et sont amis. Ce qu'il fit bien volontiers dans l'après midi et resta avec nous au terrain de camping pendant plus d'une heure ce qui ne nous empêcha pas malgré cette présence énorme de travailler sur la voiture tout en parlant de tout avec lui. Ce fut un moment très agréable que nous n'avons même pas immortalisé par une photo.

Le lendemain matin levé vers 6h30, toilette, petit déjeuné, ce sera ainsi tout les matins du reste de la semaine.

Petites finitions de nettoyage sur la Matra et départ pour le quartier de la mairie pour récupérer tous les documents et les numéros de course. Ensuite départ pour la parking de l'église afin de passer les contrôles et poser les autocollants et les numéros de course. Le rallye est partagé en deux grands groupes le premier en compétition pour 70 concourants et en trois niveau de régularité sportive pour les 90 autres.

Le beau temps, une température de plus de 25 °, un grand nombre de personnes, ont crée une très bonne ambiance autour de toutes ces voitures.

La Matra 610 qui était la seule de la marque a été très regardée et aussi très photographiée même pour les non connaisseurs. Nous avons laissé la voiture à cet endroit et nous sommes allez manger à 50 mètres. Michel Fugain et sa femme son passés nous souhaiter bonne chance mais sans vouloir prendre leurs repas avec nous, dommage !!

### 1ère Etape ILE ROUSSE - ILE ROUSSE total étape 99 kms dont 2 spéciales pour 26 Kms

Le mardi 5 octobre à 15 Heures départ depuis le port de commerce de la 1ère voiture pour cette 1ère journée de rallye.

Il a fallu environ 2 heures pour voir partir tous les concurrents. Cette première étape était tellement courte que les premiers qui rentraient ont presque croisés les derniers qui partaient.

L'ensemble des 160 voitures était de retour dans le parc fermé avant 19 h. Le classement de la MATRA 610 est à la 1ère étape: à l'ES 1 elle est 76ème et à l'ES 2 -1ère

L'équipage de la Matra fut très étonné de la performance de la deuxième spéciale, qui revient plus à la chance des débutants qu'à la réelle régularité de l'équipage. Le seul équipements de contrôle dans la voiture lors cette étape est une montre en plastique pour enfant.

<u>2ème Etape ILE ROUSSE - PORTO VECCHIO</u> total étape 260 kms dont 4 spéciales pour 65 kms

Le mercredi 6 octobre à 8 h 30 départ de la première voiture du même endroit que la veille pour 4 spéciales. La Matra prendra le départ vers 10 h20

Les voitures traverseront entre autres Aléria , Solenzara pour arriver à Porto Vecchio vers 16 heures .

Le classement de la MATRA 610 est à la 2ème étape:

à l'ES 3 elle est 54ème

à l'ES 4 49ème

à l'ES 5 41ème

à l'ES 6 44ème

Avant de laisser la Matra au parc fermé pour le nuit nous avons fait tous les contrôles et tous les niveaux

Nous avons transféré 40 litres d'essence de 2 jerricanes pour pouvoir faire l'étape du lendemain.

<u>3ème Etape PORTO VECCHIO - PORTO</u> total étape 343 kms dont 4 spéciales pour 75 kms

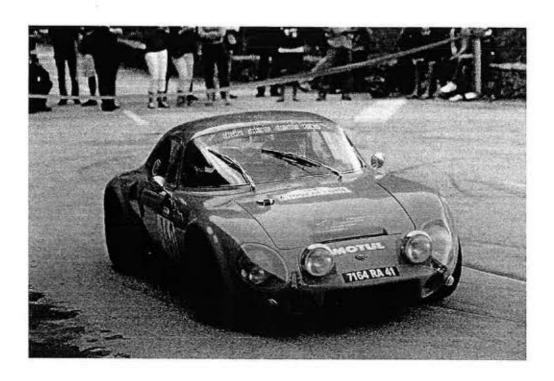
Belle étape en perspective en regardant le tracé avec l'espoir de confirmer les bonnes performances de la veille.

Mais Jean Sébastien le copilote est presque hors jeu il a une intoxication alimentaire depuis le milieu de la nuit et a bien du mal à prendre place dans la voiture. Nous avons cherché et trouvé la solution, grâce aux pilotes de la 5ème voitures après la notre, l'équipage est composé de médecins, qui nous a fourni des cachets très efficaces.

Avec beaucoup de courage et de volonté Jean Sébastien a pris place dans la Matra et les 3 concurrents qui partaient juste après eux sont venus les voir et leurs ont proposés, pour économiser le copilote, de les suivre. Ce qu'ils ont parfaitement réussit jusqu'à la fin de la première spéciale. Ensuite le copilote allait beaucoup mieux mais la Matra beaucoup moins bien. Celle ci a commencé à avoir des problèmes d'alimentation d'essence malgré un réservoir presque plein.

Très rapidement les deux passagers de la Matra se sont souvenus que la veille au soir leurs deux assistants lors du remplissage en essence avait trouvé dans l'entonnoir des pellicules de peinture intérieure d'un des deux jerricanes ce qui pouvait créer des bouchons. La Matra a été transportée jusqu'à l'étape suivante à Aléria sur une remorque de l'organisation. Ils l'ont déposée dans une station service dont le propriétaire a très gentiment accepter de nous prêter une partie de son local pour que nous puissions remettre en état notre bolide. Bernard et moi même avons vidé le réservoir de ses 70 litres d'essence. Nous avons démontés ce dernier, puis nous l'avons lavés et rincés à plusieurs reprises. Toutes les puis nous l'avons séché et remis à sa place chutes de peinture ont été sortie du réservoir dans le coffre avant. Pendant toutes ces opérations Michel et Jean Sébastien démontaient et débouchaient les carburateurs et les circuits d'essence. Ensuite nous avons remis l'essence dans le réservoir propre en la filtrant. Si nous avions fait cela depuis le début nous serions arrivés à Porto sans avoir 5000 points de pénalité. La voiture a été redémarrée vers 19 heures, nous avons rangé tous nos outils, nettoyé notre zone de travail puis longuement remercié Mr Claude Galondo le propriétaire de la station.

Nous avons repris la route vers 19h.30 en direction de Porto, soit environ 130 Kms de nuit par la montagne avec le point le plus haut à 1640 mètres d'altitude. Nous sommes arrivés vers 22 heures à Porto, le camping car ouvrant la route à la Matra qui par moment avait l'éclairage qui se coupait et jean Sébastien équipé d'une lampe frontale devait jouer avec les fusibles disjoncteurs pour remettre sans s'arrêter de la lumière le plus rapidement possible.



Le classement de la MATRA 610 est à la 3ème étape

à l'ES 7 80ème non classée pour les trois dernières spéciales de la journée.

Bien fatigués nous avons déposé la Matra dans le parc fermé. Nous avons trouvé une place pour le camping car à proximité du port et une table pour nous 4 dans un restaurant malgré l'heure tardive. Après un très bon repas nous avons passe une très bonne mais courte nuit.

### 4ème Etape PORTO - PORTO total étape 305 kms dont 4 spéciales pour 73 kms

Ce matin nous sommes allés plus tôt au parc fermé pour faire quelques contrôles et surtout pour faire le plein avec un filtre.

A 10h30 départ de la Matra avec un très très beau soleil et une température de plus de 25 degrés.

Avec tout ce qui a été fait hier après midi sur la voiture elle est au mieux de sa forme. Cette étape est la plus longue pour nos pilotes puisque celle d'hier n'a été faite que partiellement.

C'est aussi aujourd'hui qu'il y a la plus longue spéciale de la semaine avec 32 kms pour la troisième.

Les voitures sont passées au départ par la D81 par le bord de mer et ce jusqu'à proximité d'Ajaccio, ensuite par la montagne pour le retour vers Porto. C'est au alentour de 18 h.30 que la Matra et ses occupants sont arrivés au port de Porto. En fin de journée la boite de vitesse a commencé à donner des signes de fatigue.

Par contre pour Bernard et moi ça a été le contraire car nous n'avons pas quitté Porto. Le camping car est passé du port ou nous avons passé la nuit au terrain de camping à 2 kms pour la nuit suivante.

Ce camping est un 4 étoiles bien justifié et nous avons tous les deux profité dés notre installation dans la matinée de ses équipements.

Pendant ce temps nos deux sportifs visitaient la Corse du sud au volent d'une voiture exceptionnelle.

Dés leur retour au port nous sommes aller les rejoindre et pendant qu'ils faisaient les contrôles mécaniques, nous les piétons nous avons fait le plein en utilisant un entonnoir équipé d'un filtre.

Ensuite nous avons déposé la Matra au parc fermé au port puis direction le terrain de camping pour que l'équipage utilise avant le repas les équipements sanitaires. Il faut se souvenir que la veille au soir et ce matin, la toilette avait été réduite au lavage des dents.

Nous sommes ensuite allés prendre un vrai bon repas prêt du port puis retour au terrain de camping pour une vraie grande nuit de sommeil.

Le classement de la MATRA 610 est à la 4ère étape

à l'ES 11 51ème

à l'ES 12 52ème

à l'ES 13 34ème

à l'ES 14 62ème

# 5ème Etape PORTO - ILE ROUSSE total étape 238 kms dont 4 spéciales pour 74 kms

Du fait qu'environ 30 voitures ont déjà quittés la compétition départ un peu plus tôt qu'hier de la Matra pour la dernière journée de rallye.

Cette dernière étape traverse l'île par son centre, une zone très montagneuse, en direction de Corté tout d'abord et ensuite pour le reste principalement de l'altitude pour ne redescendre qu'à l'approche d'Île Rousse.

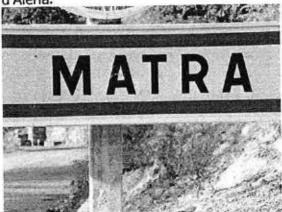
Dés leur retour les voitures sont placées en parc fermé pour un passage sur le podium comme pour le 1er départ.

En effet tous les concurrents et leurs voitures vont passer quelques minutes sur ce podium pour être une dernière fois, présentés et interviewés face au public.

Le passage de la MATRA 610, de son pilote et de son copilote n'a pas été aussi court et simple que pour un bon nombre de concurrents.

En effet quand on donne la parole à Michel il s'en sert très largement et ne la rend pas facilement surtout qu'il avait beaucoup de remerciement à transmettre. En 1er au propriétaire de la 610, à la société EPAF, à un bon nombre des intervenants qui nous on permis d'être à l'arrivée, au propriétaire de la station service d'Aléria.

Il a aussi parlé du village de « MATRA » qui se trouve à environ 35 kms de notre ville étape d'Aléria.



Pour la petite histoire les deux années précédentes, le rallye est passé par ce village mais manque de chance pas cette année. Pour la grande histoire la société MATRA suite à un appel du maire de l'époque Mr Charles jean Giordani, à participé financièrement en 1953 au remplacement des deux cloches de l'église et plus récemment en 1981 à fait un nouveau don pour restaurer cette fois ci le clocher. La municipalité regrette que le rallye ne soit pas passée par leur village cette année, et nous attend pour le prochain.

Ensuite quand le présentateur a pu reprendre la parole, il les a remerciés et félicités puis comme pour tous les autres participants il ont reçus un Plateau en inox gravé à l'effigie de l'épreuve.



Le classement de la MATRA 610 est à la 5ère étape

à l'ES 14 47ème

à l'ES 16 52ème

à l'ES 17 48ème

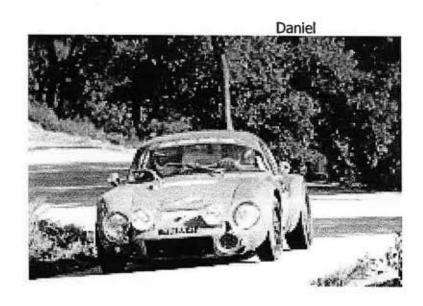
à l'ES 18 la dernière 44ème

Au total 313 kms de spéciales 933 kms de liaison soit un total 1246 kms de rallye Après 5 jours de Rallye du fait des pénalisations du 3ème jour la MATRA 610 est 64ème sur 68 voitures restantes en course

Ils ne reste donc que 68 voitures sur les 90 inscrites au départ dans ce groupe. La MATRA 610 de 2010 reconstruite par Jean Paul a été très largement supérieure à l'originale de 1965.

En effet en plus d'avoir enfin participé à cette épreuve ,elle a aussi finie sa première course.

Un très grand merci à Jean Paul pour le prêt de cette merveilleuse MATRA 610 et pour la confiance qu'il nous a accordée.



### La MATRA Djet à DIJON : pilote Olivier LEGRIFFON-GRENTE

Les contrôles techniques et administratifs ainsi que les essais qualificatifs se déroulent le vendredi! Dur, dur pour les concurrents qui sont salariés et ne bénéficient pas de R.T.T. Dans l'esprit des organisateurs du meeting le V.H ne doit être pratiqué que par des retraités ou des gens suffisamment fortunés pour se dispenser de tout labeur!

Trêve de contestation le soleil brille sur le plateau de Prenois. Après une victoire et un abandon à Nogaro nous nous sommes penchés sur le problème de cette panne subite qui a stoppé la Matra lors de la deuxième course à trois tours du baisser de drapeau. Olivier était alors en tête devant Bruno Coulombs. Allumage ou alimentation ? « that is the question ». Nous avons revisité le circuit d'alimentation de A à Z sans trouver d'anomalies et shunté un relais qui nous avait déjà joué un tour.

Le groupe 1 complète le plateau des Maxi 1000 ce qui, après les « Mini Classic » de Nogaro permettra une nouvelle confrontation avec un autre type de voitures. La Capri de Cayeux fait un peu figure d'épouvantail avec ses... combien de chevaux au fait ?

L'objectif d'olivier est de ne pas lâcher le pot d'échappement de la Cooper de Thierry Thiéfain car ils se battent tous les deux pour le titre en classe 2. Le Djet tient le rythme durant un ou deux tour et une coupure de moteur stoppe définitivement la Matra. Olivier signera toutefois le 10ème temps de cette séance de qualifications. Pedro Gaspar et sa tonitruante Datsun décrochant la pôle devant Thierry. « Vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage » et nous revoilà partis à la recherche de la panne mystérieuse. Après quelques minutes de repos le 1300 Gordini répond de nouveau aux sollicitations du démarreur, ce qui complique la tâche des mécanos. L'allumage est cette fois ci visé et la bobine soupçonnée de ne pas faire ami ami avec l'allumage électronique. La solidarité n'est pas un vain mot en Maxi 1000 et Thierry Thiéfain (encore lui!) nous dépanne d'une nouvelle bobine.

Samedi, départ lancé pour une meute de 43 concurrents. Olivier prend un bon départ et peut prétendre recoller rapidement au peloton de tête. Gaspar mène le bal. Thierry Thiéfain contient un petit groupe de prétendants au podium sur lesquels la Matra grignote du terrain... durant 2 tours car la bobine était innocente! Gaspar l'emporte devant T.Thiéfain. G. Cayeux sauve l'honneur du groupel en enlevant le record du tour.

Tradition oblige il y a toujours un apéro d'organisé au sein du Maxi 1000. Edmond rabat ses troupes et les agapes débutent en début de soirée pour s'éterniser tard dans la nuit aux échos de chansons que les oreilles chastes réprouvent... Vraiment sympa le Maxi 1000.

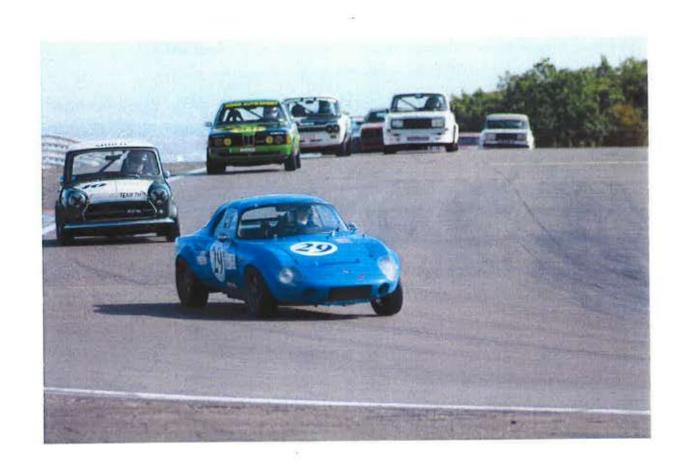
Pour la seconde course du dimanche nous éliminons le condensateur de l'alternateur qui aurait pu griller car Olivier a constaté une surcharge de ce dernier. Les records sont battus, la Matra aura bouclé un tour avant d'abandonner! Sur la piste T. Thiéfain tient un moment la dragée haute à la Datsun de Gaspar. Mais un 3<sup>ème</sup> larron en la personne de Michel Frenoy s'immisce dans cette bagarre et arrache la 2<sup>ème</sup> place derrière l'intouchable Datsun. Le podium est complété par Thierry qui conforte ainsi sa 1<sup>ère</sup> place en classe 2 au trophée avant l'acte final qui aura lieu fin octobre. Quant à nous il nous reste à débusquer cette maudite panne et terminer la saison en beauté à Lédenon.

Cet article est paru sous cette forme sur le site « News Classic Racing » (http://www.newsclassicracing.com)

PS: nous n'étions pas présent à Lédenon pour des raisons de logistiques (difficulté de s'approvisionner en carburant, côte fracturée de ma part après une chute d'un toit....). Peu de concurrents présents en Maxi 1000. Les 2 courses ont été remportées par Thierry Thiéfain qui décroche le titre devant Olivier. Mathématiquement si olivier avait remporté ces 2 courses devant Thierry avec à la clé la pôle et les records du tour la Matra terminait seconde du trophée à 1 point derrière la Mini. Pas de regrets!

teamgrente@netcourrier.com

www.teamgrente.info





24