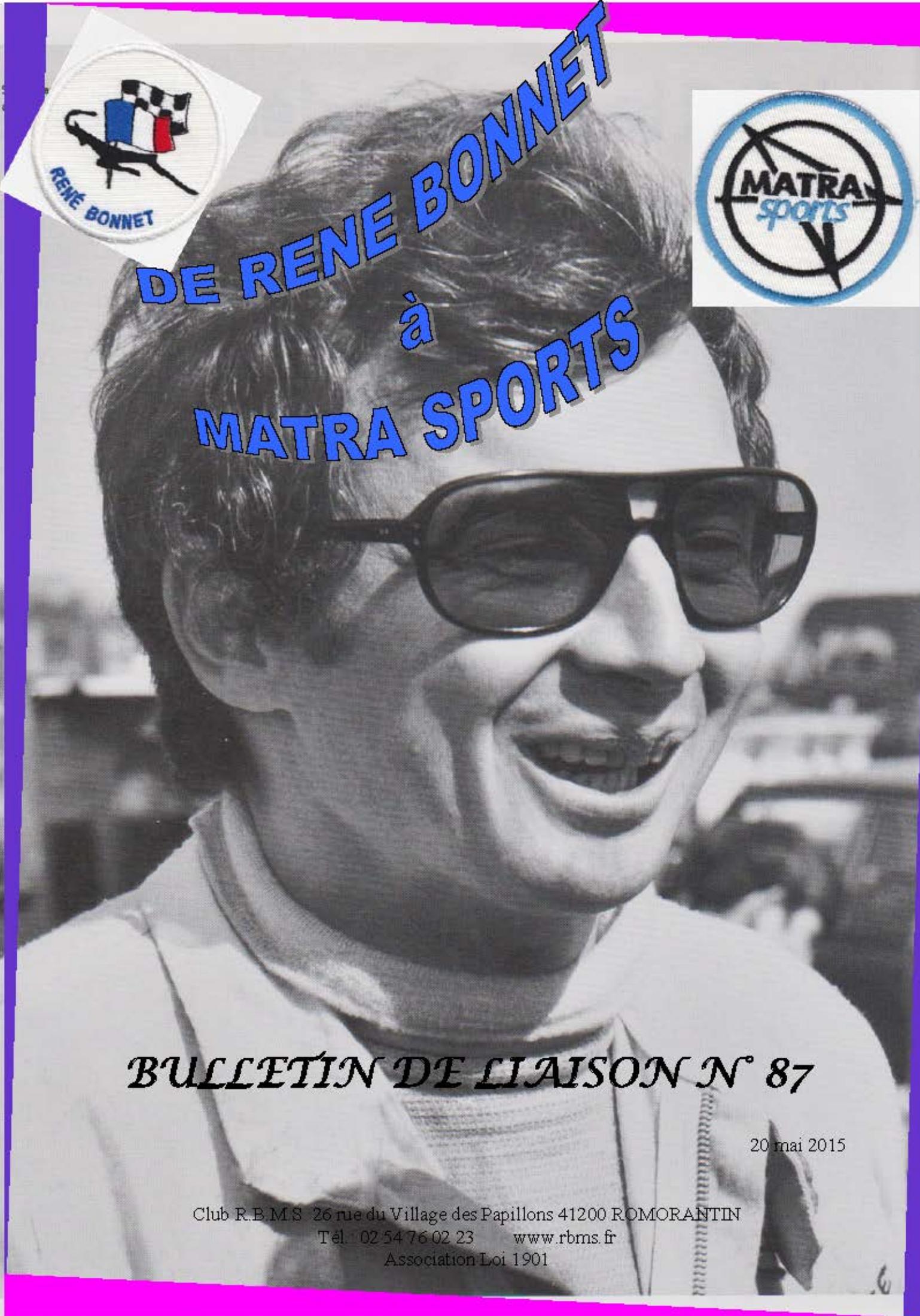




**DE RENE BONNET  
à  
MATRA SPORTS**



**BULLETIN DE LIAISON N° 87**

20 mai 2015

Club R.B.M.S 26 rue du Village des Papillons 41200 ROMORANTIN  
Tél. 02 54 76 02 23      [www.rbms.fr](http://www.rbms.fr)  
Association Loi 1901

## *Le mot de la Présidente*

*Chers et Chères membres*

*Nous avons déjà fini le premier trimestre et déjà fait deux sorties club. On se remet tout juste des Classic Days. Bien sûr, il y a eu quelques pannes. On a vu un beau spectacle sur la piste avec Henri Pescarolo car la pluie ne l'arrête pas. On confirme tous qu'un Djet n'est pas étanche. Merci à monsieur GAVEAU pour sa première sortie en Djet à Magny-Cours qui est venu par la route.*

*Vous pourriez lire le détail de la sortie dans les pages suivantes.*

*Comme on vous l'avait annoncé, Olivier Legriffon a passé le Djet à son père. Vous pouvez toujours aller les voir sur les circuits.*

*On commence à préparer l'Assemblée Générale alors, on vous rappelle la date : 26 et 27 septembre. Vous pourrez voir l'exposition temporaire au musée sur la marque FERRARI.*

*Le club ne sera pas présent au circuit de Vichy, mais vous pouvez vous y rendre en spectateur pour admirer les Matra avec Henri Pescarolo.*

*Bon sur ce, on re-prépare les valises pour la sortie annuelle en Normandie et j'espère sous le soleil.*

*Quel Club dynamique, merci les membres actifs!!!*

### **Une adresse importante!!!**

#### **Vehicules-anciens.fr**

A cette adresse mail,  
vous trouverez des synchronos pour BV Estafette:

Synchronos 1 et 2 : 40 €

Synchronos 3 et 4 : 24 €

Recherche **transmission complète** (5246)  
pour Matra Djet V  
Contactez Jacques Jollain au 06 07 13 30 09



## Sommaire



Couverture **Jean-Pierre Beltoise**

2 **Mot de la Présidente. Annonces**

3 **Sommaire**

4 à 9 **Jean-Pierre Beltoise Souvenirs (journal « l'Equipe »)**

10 et 11 **Lux Expo Daniel Harquin**

12 et 13 **Expérience de conduite Jacques Augier**

14 et 15 **Décrassage en Loir et Cher S.et S. Zverkoff**

16 et 17 **Classis Days B. et J.C. Provost**

18 et 19 **Dijon Prenoïs Team Grente**

20 à 23 **Technique**

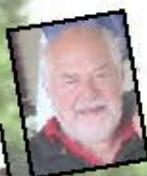
24 **Le coin du bricoleur**

25 **Normes des ceintures de sécurité**

26 **Des articles... Maryvonne Hardouin**

27 **Le coin récré Maryvonne Hardouin**

28 **Le journal du Centre**



# Beltoise, une légende française

L'ancien pilote est mort hier à soixante-dix-sept ans, d'une attaque cérébrale alors qu'il était en vacances au Sénégal. Par son charisme et sa bravoure, Jean-Pierre Beltoise a redonné au sport automobile français l'élan qui lui manquait durant les années 1960.

**JEAN-PIERRE BELTOISE** était un héros. Le héros de toute une jeunesse vibrante et passionnée. Comme po avait l'ère celle des années 1960, au bord des seventies.

Beltoise, c'était un nom qui sonnait bien. Un patronyme très français, mais pas ordinaire, qui faisait rêver les garçons de l'époque, fascinés par la vitesse. Car Beltoise — que les journalistes, au début, orthographiaient parfois "Beltoise" — symbolisait en trois syllabes tout ce que les sports mécaniques véhiculent de bonheur : fureur de vivre, adrénaline, passion, liberté, malice.

À seize ans, Jean-Pierre Beltoise avait découvert cette grande au grison d'une largeur 125 cm (deux-temps) offerte par son père... dans le garage que l'adolescent lui se voyait en retour de meilleurs résultats scolaires. Au final, l'une de ses quatre filles (il était marié) encaissa : performances sportives, gloire et célébrité. Mais il faut attendre quelques années. On n'était pas à l'ère des bébés champions, qui s'élevaient pour se faire de l'argent de poche, et gagner de quoi acheter un jour la voiture de ses rêves, tout en poursuivant ses études techniques. Le jeune homme travaillait à la boutique familiale où il affirmait sa préférence. Ici, ce qu'il affectait, c'étaient les blasons !

Au volant de la 205 camionnette, il n'a pas peur. Et lui, il s'entraîne aux trajectoires très au cordeau, apprend les changements de vitesse sans dériver. Son art du créneau fait le tour du quartier, quand il se gaine un jour en exécutant un manège qui démontre au feu la maîtrise, pile entre

deux voitures d'élites amis. Malgré la différence d'âge, nous faisons partie de la même bande : "la bande du Cédric", du nom d'un bouc en face de la boutique de ses parents, boulevard Saint-Jacques.

En 1966, Beltoise subit le plus grave accident de sa carrière, aux 12 heures de Felms, où il perd le contrôle de sa Renault-Bonnet, sur la trajectoire d'escapade laissée par une Ferrari. Effectif à plus de 50 mètres, le pilote se retrouve littéralement « décollé ». Retour à la maison, deux jours de coma, dix-sept fractures (fermeture, plâtres, gypse, etc.), un coracal brisé... Sur place, on veut l'amputer du bras gauche. À Paris, le professeur Dainry sauvera ce membre disloqué, au prix d'une loi d'un serfite : il perdra sa mobilité. Beltoise et le médecin conviennent d'une posture appropriée, qui laissera toutes ses chances au contraire de reprendre le volant.

« C'était un très grand pilote, souligne Jean Todt. Nous l'avons perdu à cette époque la direction assistée n'existait pas sur les voitures de course. Or, Jean-Pierre malgré un bras gravement handicapé, a gagné des épreuves. Et une des raisons pour lesquelles il allait aussi vite sous la pluie (remonté au Grand Prix de Monaco 1972), était justement à cela : la pluie "adoucissait" la direction, et compensait le problème de son bras blessé. »

**L'INGÉNIEUR JEAN-FRANÇOIS ROBIN : « C'ÉTAIT UN CASSE-PIEDS GÉNIAL »**

Par ses faits d'armes et son aura, « Il a été l'un des pilotes fran-



Pile de l'épopée Milla en F1 et en Endurance, Jean-Pierre Beltoise, avec son casque bleu et blanc, a incarné la figure du héros automobile pour un jeune public, dans les années 1960 et 1970. Photo L'Équipe

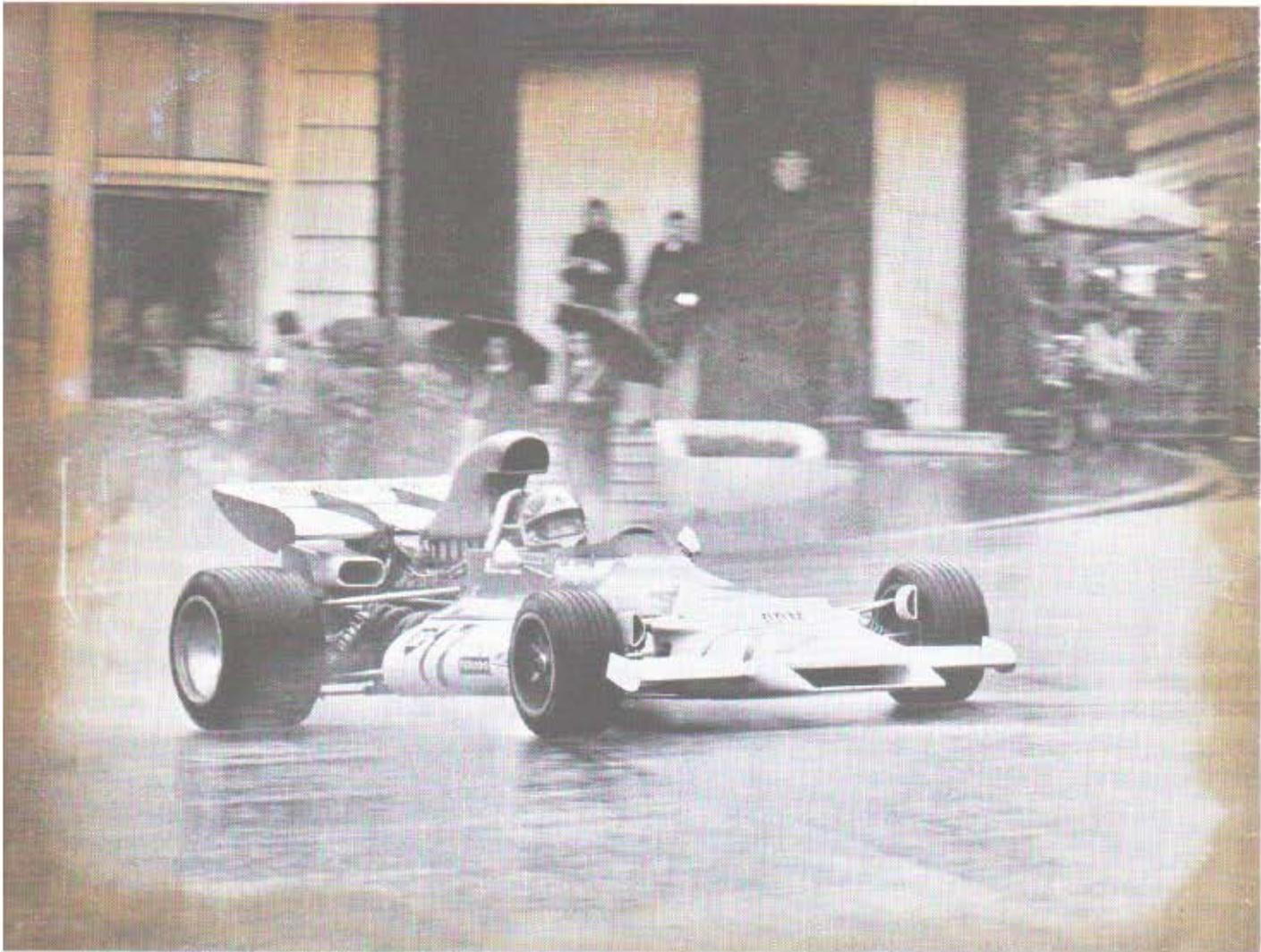
dur les mentales étaient très variables. Les bons moments comme les mauvais, nous les vivions ensemble. Et comment oublier la Temporada Argentina, gros sé de percute ce que le posse-



Un pilote



## Carrière de Jean-Pierre Beltoise



Victoire au Grand Prix de Monaco 1972, à la régulière, dans les pires conditions : son meilleur résultat en Formule 1.

<p><b>1963</b></p> <p>Le Mans 1963 : au volant d'une René Bonnet Jet il termine onzième et remporte l'indice énergétique.</p> 	<p><b>1964</b></p>  <p>L'épave de la René Bonnet après le terrible accident de Reims qui, en 1964, a failli mettre un terme à sa carrière.</p>	<p><b>1968</b></p>  <p>Jean-Pierre s'est essayé au rallye, comme ici en 1968 au volant d'une Honda N600 au Critérium des Cévennes (abandon).</p>
	<p><b>1965</b></p>  <p>Grand Prix de France F3, Reims 1965 : un an après son accident, Beltoise remporte la victoire au volant de sa Matra (au premier plan)</p>	<p><b>1969</b></p>  <p>Grand Prix de France 1969 : Beltoise coiffe la Brabham de Jacky Ickx au poteau et termine deuxième derrière Stewart, également sur Matra.</p>

## Le Plus populaire des pilotes français

Qui aurait pu penser que Jean-Pierre Beltoise, toujours aussi énergique et plein de vie, disparaîtrait aussi brutalement? Il a pourtant tiré sa révérence le 5 janvier, à la suite d'un accident cardiaque, alors qu'il séjournait à Dakar.

Né en 1937, Jean-Pierre Beltoise a profondément marqué le sport automobile. Il commença sa carrière sur des 2 roues entre 1961 et 1964 totalisant 11 titres de Champion de France de vitesse.

Habitant Montlhéry, il passe à l'automobile en 1963, chez René Bonnet où il débute au Rallye des Routes du Nord avec Georges Bonnet; cette même année, il signe la 11e place aux 24 Heures du Mans et la dernière victoire de René Bonnet à l'indice énergétique, au volant d'un Aérojet. Sa carrière manque pourtant d'être étouffée dans l'œuf dès l'année suivante où, le 3 juillet 1964, sur le circuit de Reims, sa René Bonnet dérape sur une flaque d'essence et sort de la piste à pleine vitesse. Jean-Pierre, éjecté, reste 3 jours dans le coma et 10 mois à l'hôpital. Il perd l'usage de son coude et il demande à se qu'il soit bloqué en position pliée pour continuer à piloter.



Jean-Pierre Beltoise et Jackie Stewart lors de l'hommage rendu en 2013 à François Cevert, dont Jean-Pierre avait épousé la sœur, Jacqueline.

**1969: Sa meilleure saison!** En F1 marquant 21 points et terminant 5e du championnat du monde aux coté de Stewart avec une Matra-Cosworth. Il est donc le plus populaire des pilotes français. Stewart part chez Tyrrel et Jean-Pierre devient premier pilote chez Matra dont la F1 adopte le moteur V12.

Jean-Pierre Beltoise a su transmettre sa passion à ses fils Anthony et Julien qui font une carrière dans le sport automobile.



**1969**  
1000 Km de Paris 1969, circuit de Montlhéry : victoire avec Henri Pescarolo, à bord d'une Matra MS 650 V12, devant une autre Matra confiée à Rodriguez et Redman. La même année sur la même voiture, Beltoise termine quatrième au Mans, avec Piers Courage. Son meilleur résultat aux 24 Heures.



**1969-1970**  
En 1969 et 1970, il remporte plusieurs courses de côte dont celle du Mont-Dore 1969 au volant d'une Matra F2.



**1973**  
1000 Km de Dijon 1973 : faisant équipe avec Cevert, il termine troisième derrière Pescarolo-Larousse (Matra) et Ickx-Redman (Ferrari).



**1977**  
Cette BMW 530i lui permet de remporter en 1977 le titre de Champion de France de Production



**1987**  
Dans les années 1980, les Peugeot 505 Turbo de Beltoise sont une vision familière, comme ici en 1987 (Superproduction).

INSTANTANÉ

# Jean-Pierre Beltoise



*Jean-Pierre Beltoise au salon  
d'Avignon 2011*



Sa signature sous le capot du Djet à Charlotte



*Jean-Pierre Beltoise à  
L'AG à Romorantin  
2012*

## *LuxExpo , salon du 5 au 7 décembre 2014 à Luxembourg.*

**MATRA** était à l'honneur pour ses 50 ans, les Luxembourgeois ont fait fort pour celui-ci. Matra avait une place de choix, très bien représenté par EPAF et Dany Chamfrault pour le Musée Matra de Romorantin sans oublier les privés qui ont amenés de très belles voitures pour ce salon, Il y avait représenté du Missile à l'Avantime. Pour ceux que je connais, JM Herry avec le Djet V, JM Prelot avec la 530 LX, Fabrice Mercier avec la Bagheera I, Thierry de Bank avec l'Espace I.



Il y avait un très bel éventail de véhicules Matra du début de la firme pour les routières aux voitures de Sports et Prototypes avec à la clé la Matra 670 B qui a remporté les 24H du Mans en 1972 et la MS 11 de Jean Paul Humbert. Pas moins de 8 voitures étaient sorties du musée, sans oublier le véhicule d'assistance.



Pour l'occasion, le Père Noël



Domage que ce soit un salon plus axé sur les voitures de Sport actuelles préparées et sur le Tuning. Il y avait par contre une très belle expo sur des motos, Harley, entre autres et anciennes. Il y avait des Miss comme vous pouvez le constater qui étaient là pour la photo !! C'était quand même bien !! et vive MATRA Sports !! La bière était bonne et coulait à flots !!



# Expérience de conduite

Par Jacques Augier

Lors d'une visite à l'EPAF mi 2013, j'ai entrevu un Djet bleu en cours de restauration.

Depuis cette date je m'informe régulièrement de sa progression.

Fin 2014 à l'initiative de l'un de mes collègues Matracien et avec la complicité de la famille Humbert, j'ai reçu en cadeau de départ en pré retraite une très belle photo de cette voiture «prête à rouler».



Une première rencontre «en vrai» a eu lieu fin Janvier 2015, statique uniquement car la belle était temporairement muette, mais

permettant d'apprécier sa plastique de toute beauté et de faire une bonne séance photo.

Lorsque nous avons reçu les feuilles d'inscription pour la journée de décrassage du 11 Avril, l'audace me pris de demander à Jean Paul Humbert si il serait possible d'essayer sa voiture à cette occasion; à ma grande joie la réponse fut positive et rendez-vous fut pris pour une rencontre préalable le 10 en fin d'après midi après le voyage depuis Toulouse.



Sous un soleil estival (plus de 20°) les présentations commencèrent par une démonstration musclée par son propriétaire des aptitudes de la belle sur la rocade de Romorantin entre la rue des Papillons et l'EPAF : belles accélérations, freinages énergiques, passages virils des ronds points... de quoi réveiller le presque sexagénaire passager, le tout accompagné de tous les conseils utiles pour bien utiliser l'engin. Arrivés à l'EPAF, je suis lâché en solo pour une première prise

en main personnelle... Le premier contact est rugueux, fermeté de la boîte, des freins, de l'accélérateur ; mais les premières hésitations passées, le comportement est très sympathique et quelle ambiance à l'intérieur en plus du look extérieur incomparable!!! de quoi se mettre en appétit pour le lendemain et passer une bonne nuit à rêver de Djet!

Samedi 11 Avril, réveillé de bonne heure, arrivé à l'EPAF vers 08h00 sous un temps bien maussade et plutôt humide; de quoi être un peu circonspect pour la journée, d'autant que les anecdotes racontées par les collègues sur « l'efficacité » des essuie-glaces de Djet ne rassurent pas trop le néophyte... Bref après un petit ravitaillement essence au Leclerc voisin et un bon café à l'EPAF nous voici partis. Jean Paul Humbert ayant renoncé à sortir sa barquette DB vue la météo, décide de m'accompagner dans le Djet... attention de pas faire de c.... le patron est là !

Et la journée s'est déroulée comme dans un rêve, la météo s'est arrangée et le petit crachin matinal a fait place à un timide soleil, le Djet a ronronné sans aucun problème, je n'ai perçu aucun hurlement de sa part ni de son propriétaire, j'espère donc n'avoir malmené ni l'un ni l'autre. Malgré le son bien présent du moteur, la proximité dans l'habitacle nous a permis d'échanger moult anecdotes sur Matra et ses innombrables activités, nous étions replongés de nombreuses années en arrière du temps de la splendeur de M. Chassagny et J.L.Lagardère !!!

Un grand coup de chapeau aux organisatrices de la journée avec ce sympathique itinéraire, ces intéressantes visites des carrières, maisons troglodytes, vers à soie, champignonnière... ponctuées par un excellent repas et le tout dans une grande ambiance.

Un grand merci à Jean Paul Humbert de m'avoir permis de conduire toute la journée son Djet et d'avoir enduré le rôle de passager du débutant de service.... En attendant la prochaine étape de cette histoire que j'imagine en espérant qu'elle se concrétise....

Pour tout dire j'ai ensuite passé la soirée du côté de Reuilly chez un ancien collègue de Matra Défense entré au Bureau d'Etudes des Engins Matra en 1960, rue de Chatillon à Paris ... ce fut donc une vraie journée consacrée à cette boîte à laquelle nous sommes tant attachés.



**Solutions des mots croisés:**

**Horizontale A.** Apt.-Selma. **B.** Bugatti. **As.** C. Bogota. - Matra. **D.** Une - Il. - Cuit. **E.** Boa - Gin. **F.** Peugeot. **RN.** G. Attente - Dalm. **H.** DE. **I.** Citroën. **As.** J. DI. - Panhard. **K.** Aère. **L.** Agent **M.** Mercedes. **Vertical 1.** Bu. - Parc. **2.** Bonnet. **Idem.** **3.** Augé. **UT.** Tira. **4.** PGO. **Age.** ER. **5.** Tall. **EN.** OP. **6.** Talbot. **EA.** 7. Ote. **NN.** 8. Simca. **Hat.** 9. AU. **Delage.** 10. Tigra. **RER.** 11. Martini. **ADN.** 12. ASA. **Mes.** - Te. **198473265-432568179-756291834-274659381-361847952-589132647-913784526-845926713-627315498**

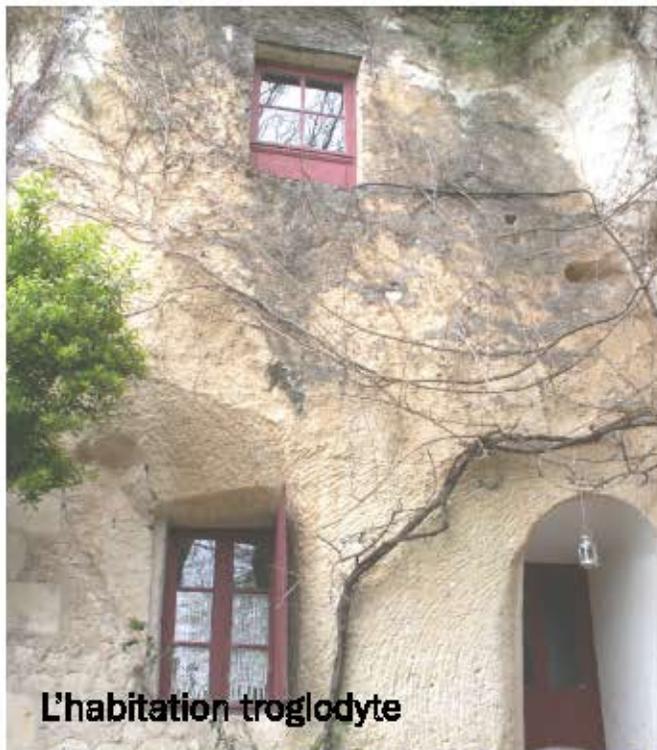
**Saluton du sudku**

## Décrassage en Loir et Cher

Par Stéphanie et Stéphane Zverkoff

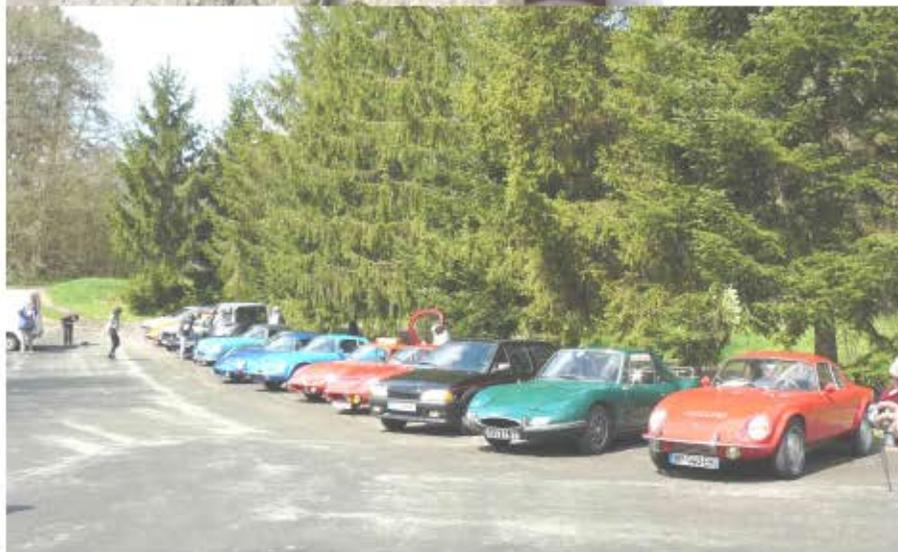
C'est ce samedi matin 11 avril que nous avons sorti nos autos de leur hibernation pour leur faire renifler à nouveau la bonne odeur de bitume. C'est à Romorantin chez EPAF que le rendez-vous était donné. Là nous attendait le café bien chaud. Il faut dire que la météo très bonne pour les escargots a permis aussi de vérifier le bon état de fonctionnement de nos essuie-glaces et l'état d'étanchéité des carrosseries.

Après que tous les participants du jour soient arrivés en ce lieu qui perpétue l'histoire glorieuse de la marque automobile qui nous est chère, c'est en cortège que la petite quinzaine de voitures s'est dirigée vers la ville de Bourré, emmenée par Danièle Humbert en VW Touran et la marche fermée par Christian et Chantal en Matra 530.



**L'habitation troglodyte**

Sur place, **visite de la Maganerie**, un site troglodyte dans lequel sont élevés des chenilles du Bombyx des mûriers autrement appelés vers à soie. Le maître des lieux, un passionné ou un illuminé ou un fou furieux, enfin un gars un peu comme nous avec nos autos, nous a accueillis chez lui dans son troglo. Après un historique de ces habitations creusées dans la roche, il nous a fait visiter sa maison (cuisine et salon) puis nous a dirigé vers l'élevage de ses petites bestioles adorées. Malheureusement, nous n'avons pas pu voir ces charmantes bêtes car ce n'est pas la bonne saison. Il faut dire que ces petites mignonnes ont un appétit féroce et demandent 4 repas par jour de feuilles de mûriers bien déplumés à cette époque de l'année. Il nous a cependant retracé l'histoire de ces élevages dans la région très répandus et prospères autrefois, mais aujourd'hui disparus à cause notamment de l'arrivée des textiles d'origine pétrolière comme le nylon et de la concurrence étrangère. Il nous a présenté également sa façon d'élever ses



vers qui restent cocasses avec une incubation des graines (les œufs des papillons bombyx) dans sa salle de bain, le nourrissage avec les feuilles de mûriers qu'il récolte sur ses arbres et la mise à mort des chrysalides avec son autocuiseur. Les cocons ne sont vendus qu'aux visiteurs comme souvenirs car il n'y a plus vraiment de débouchés pour ces productions artisanales. Ce fût une visite très enrichissante animée par un véritable passionné et si certains voudraient voir ces petites bestioles en vrai, chose est possible à partir de juin en pleine période de feuilles.

L'heure avançant et nos estomacs commençant à se faire entendre, c'est dans la bourgade d'à côté que nous nous sommes copieusement restaurés. Le soleil était enfin de retour.

Pour la digestion, retour sur Bourré pour une **visite de cave champignonnière** ancienne galerie d'extraction des pierres des châteaux de la Loire notamment. Là nous attendaient potentiellement 120 km de galeries disposées sur 7 niveaux mais notre marche d'1 heure ne nous a pas permis de tout faire. Une cueilleuse de champignon nous a guidé pour ce voyage dans les entrailles du tuffeau. Elle nous a retracé l'histoire de la production des champignons de Paris (aujourd'hui produits à l'étranger sur de la fibre de verre) nous a montré les nouvelles variétés de champignons cultivés, expliqué les conditions de production; bref, nous a fait découvrir son métier. Pour clôturer cette visite, nous avons découvert une ville souterraine entièrement sculptée dans la pierre avec des détails époustouflants, bref, un pur régal des yeux.



**La ville souterraine sculptée dans le tuffeau**

**Hall de vente des galettes st Michel**



De retour à la lumière, les plus gourmands ont pu faire une halte à Contres à l'atelier St Michel pour faire le plein de pâtisseries avant de revenir au point de départ chez EPAF et de s'en retourner dans leurs foyers.

# Classics Days à Magny-Cours

## 2 et 3 mai 2015

Par Béatrice et Jean-Claude Provost

***Il n'a rien perdu notre Pescarolo:  
beaucoup de maîtrise...***

Un faux départ pour un week-end certes pluvieux mais riche en événements.

Nous décidons de partir de bonne heure (13h) pour profiter calmement de cet après-midi du vendredi (prise de chambre d'hôtel, détente...). Mais voilà, tout est remis en cause lorsqu'une odeur suspecte d'origine électrique m'oblige à m'arrêter à 15 km de la maison sur une sortie d'autoroute (heureusement!). Sous une pluie battante, j'inspecte le Jet VI de fond en comble. Je ne vois rien, et la voiture refuse de démarrer. Europe Assistance et 2 h après, retour à la maison. Les bagages vite dans la voiture moderne et nouveau départ à 15h30. A 18h30, arrivée à l'hôtel, 19h, apéro chez notre Présidente du Club où nous retrouvons avec plaisir de bons et joyeux Matraciens (ils se reconnaîtront!). Prendre l'apéro en bonne compagnie après notre incident, croyez-moi, ça recharge les batteries. Très sympathiquement, Bruno et Delphine proposent de nous prêter une Muréna 2.2. J'accepte avec quelques inquiétudes (pourvu que ça se passe bien!).



En fin de soirée, un très bon repas convivial nous réunit au restaurant de Simplicité de Nevers, où tout le monde échange ses petits soucis de mécanique, ennui de démarreur pour Dédé, problème de bobine pour moi? etc... Lucas, très attentif, participe aux conversations. Agréable surprise, Stéphane, futur dirigeant d'EPAF, nous rejoint avec une bonne partie de son équipe et de Hervé Delaunay qui pilotera la F3 le week-end.

Samedi, après avoir récupéré la Muréna, direction le circuit de Magny-Cours. C'est une voiture très agréable à conduire, merci Bruno!!!

Un grand moment: l'arrivée de M. Henri Pescarolo au box Matra. Et tout de suite le public s'amasse autour de lui pour divers autographes et photos. Il reste un mythe, une idole avec beaucoup de simplicité et de courtoisie.

**Mais, ce que tout le monde attend, c'est de le voir au volant de la MS670B, victorieuse aux 24 Heures du Mans 1973.**

11h30, il s'installe dans le baquet et aussitôt la symphonie du V12 me passe des frissons. Il n'a rien perdu notre Pescarolo, beaucoup de maîtrise, j'ai cru comprendre qu'il a passé les 300 km/h devant les stands. Bravo!!!



**L'équipe EPAF avec Henri**

La 630 est menée bon train avec à son volant, Patrice Launay.

Puis, vient le moment où nous sommes tous concentrés sous le barnum du Père Noël pour un bon repas froid sans oublier l'apéro car il pleut.

Eclaircies l'après-midi, visite des stands. Nous y avons vu des voitures avant-guerre : Barré 1912 construite à Niort, très applaudie sur la piste, Stimula course 1907 et aussi ex F1 Benetton de M. Schumacher et G. Berger. Nous nous retrouvons tous chez Delphine et Bruno pour un apéro à la santé du Club. Merci à vous.

En voiture moderne, direction Marzy au restaurant « Auberge de la Renaissance » où un succulent repas nous a été servi puis c'est le retour à l'hôtel.

Dimanche matin, pluie battante, beaucoup de questions se posent pour la journée, mais couronnée par le beau temps que Danielle Humbert nous a prêté à 11h. La parade a lieu, nous y sommes tous, plus de 500 voitures sur le circuit. Et après les séances de roulages des Matra et démonstration de notre invité d'honneur, tous, une fois de plus sous le barnum, mais avec le soleil.

Michel Justou nous rejoint et nous explique ses déboires. Le moteur de sa Martini s'est emballé à vide, lui causant une amère déception: une petite vis est venue se coincer sous la pédale d'accélérateur. J'espère pour toi qu'il n'y a pas trop de casse; bon courage!

Nous avons passé un excellent week-end. Un grand grand Merci pour le prêt de la Muréna. Il y a de la solidarité au Club RBMS!!!

Avant d'écrire ces quelques lignes, j'ai pris le temps de regarder mon Jet VI: résultat: une fiche faisceau moteur calcinée!!! Bonjour les dégâts...



**Jean-Paul et Patrice Launay**



**Josy et Danielle sous le charme de Pascal**



# DIJON PRENOIS les 4 et 5 avril 2015

## Par Team Grente

**Saison 2015.** Resituons dans son nouveau contexte le Team GRENTE. Olivier après une saison 2014 de galère avec la Matra en Maxi 1000 décide de changer de crémerie. Il fait l'acquisition d'une Formule Renault Orion et se lance dans le trophée Formule Renault Classic. Mais ceci est une autre histoire...

Le Jet reste disponible. La belle tentation que voilà ! Avec Patrice nous décidons de partager le volant et « les vieux » que nous sommes filent vers de nouvelles aventures.

Mais tout d'abord un petit bilan de la Matra s'impose. Toujours propulsé par un moteur hybride, l'auto reste sur une 5<sup>ème</sup> place à LEDENON, dernière course d'Olivier en 2014 avec un moteur qui bafouille à 6500tr/mn. Nous décidons de changer les carbus. Un joint spi défaillant de la boîte est également remplacé. Nous n'avons pas les moyens en temps, argent, circuit indisponible... de tester la Matra en piste. « Avanti », direction DIJON PRENOIS.

### *Les 4 et 5 avril*

Pas terrible la météo. Olivier est aussi de la partie avec sa FR. Les Dorni tractent la Formule Renault derrière leur camping-car et nous la Matra avec le nôtre. Sympa, pour cette première, nous retrouvons la bande, une quinzaine de fidèles qui sont prêts à nous soutenir dans cette entreprise. Et Jean-Louis, fidèle adhérent du Team, est comme d'habitude présent pour nous encourager. Nouveauté, cette année un championnat de France est créé et nous courrons dans le cadre de l' « Historic Tour ». Il pleut, nos pneus sont bien usés, nous n'avons pas de pneus pluie, nous ne connaissons pas le circuit, bref tout va bien ! Mais l'accueil des cracks du Maxi 1000 est super sympa et ces « couillons » me font applaudir au briefing. Un peu gêné le gars !

Patrice fera les essais libres et moi les qualifs. Le tout sous la pluie. Nous agrémentons notre prestation par quelques têtes à queue et plongeons dans une réalité qui n'est pas celle que l'on perçoit en tant que spectateur sur le bord de la piste ! Difficulté à trouver des points de repère pour le freinage, peu de temps pour trouver la bonne trajectoire, le tout faussé par la flotte qui tombe dru. C'est un vrai métier ! Et la Matra ne donne pas tout son potentiel, ça ratatouille toujours à 6500 tours et « elle pète ». Des explosions intempestives se produisent constamment, au ralenti, à tous les régimes moteurs... Bon, cela ne nous gêne pas trop dans la mesure où ne pouvons pas encore tirer la quintessence de la Matra. Je me qualifie en 29<sup>ème</sup> position sur 37 concurrents. Il faut rester humble ! Patrice : « jamais plus je critique les pilotes qui donnent l'impression de se traîner sur la piste, c'est tous des bons ! »



Le frangin détecte une fuite d'eau au niveau d'une durite de chauffage et arrange rapidement le coup. Il prévoit de faire rapidement un checkup complet du Jet. Cela me paraît bien vu.

C'est dimanche, il fait beau mais un froid de canard nous glace jusqu'aux os, les pare brises sont gelés. Patrice est au départ de la 1<sup>ère</sup> course. Il se débrouille comme un chef et remonte 22<sup>ème</sup>. Il rentre au paddock enchanté mais réaliste, on n'est pas dans le coup. De plus il ne connaît pas la voiture, c'est la première fois qu'il s'installe dans ce baquet. Mais, hormis le moteur, ses impressions sont bonnes quant à la tenue de route et au freinage.

Je prends le départ de la seconde course. Drôle d'impression de se retrouver sur la grille de départ. Il y a des autos partout, devant, à droite, à gauche, derrière... Je surveille l'extinction des feux. Merde... pas assez concentré, ils partent tous comme des boulets de canon. Je monte les vitesses et... me plante, je suis en 4 en lieu de la 3. Ils ne m'attendent pas les copains et me filent tous sous le nez. Je ne dois pas être loin d'être dernier ! Pas d'affolement je vais remonter. Je dois être comme Olivier, rater ses départs afin de se mettre un handicap ! Tel fils, tel père. Donc je remonte. J'analyse un peu leurs trajectoires, leurs points de freinage et me lance à l'attaque, ça passe. Mais je m'aperçois que j'ai un petit problème, dès que je double

un adversaire, je me relâche, là où je passais à fond, je lève le pied. Le gars derrière grossit alors vite dans mes rétros ! Et j'enfoncé la pédale. Je remonte 19 ou 20<sup>ème</sup>. Soyons lucide, là je me bats avec les moins rapides du plateau et j'ai pris un tour dans la vue avec les premiers. En les observant lors de ces dépassements, je note mes « manques ». Mais à 2 ou 3 tours de la fin, frayeur, je pars en toupie dans la méchante courbe de Pois. Je ne touche pas les rails mais les vois d'un peu trop près à mon goût. J'embraye alors que la voiture roule encore (nous avons aussi un problème de démarreur !) et c'est reparti. J'ai assez donné pour aujourd'hui et je termine la course cool en 24<sup>ème</sup> position.



Je sors du baquet heureux d'avoir bataillé et de retrouver des sensations que j'avais oublié depuis quelques décennies. Mais ce meeting a été marqué par la frilosité du directeur de course : drapeaux jaunes à tout va, sorties de la voiture de sécurité non justifiées, drapeaux rouges amputant les fins des courses (cela permet de respecter le timing !), bref un vrai bazar ! Et on paye pour ça !

Olivier était aux petits soins pour ses deux pilotes, vérifiant les moindres détails, nous renseignant sur les pièges du circuit, nous conseillant sur le pilotage de la Matra...

Le meeting suivant était Le CASTELLET durant le week-end du 1<sup>er</sup> mai. Nous avons fait l'impasse sur ce rendez-vous pour se retrouver à CHARADE les 20 et 21 juin. Idem, on va de nouveau souffrir, nous ne connaissons pas, là non plus, le circuit, les murs sont proches de la piste et... c'est la fête des pères ! Aucun rapport !

Si vous voulez suivre les exploits d'Olivier en Formule Renault et avoir des compléments d'informations (et de potins !) sur nos courses en Matra, rendez-vous sur le site du Team....

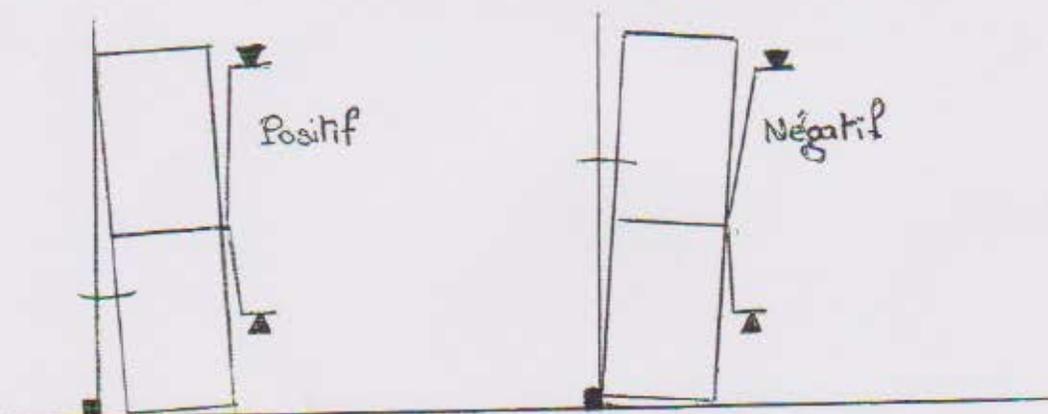
## Article repris sur un bulletin RBMS

### TRAIN AVANT

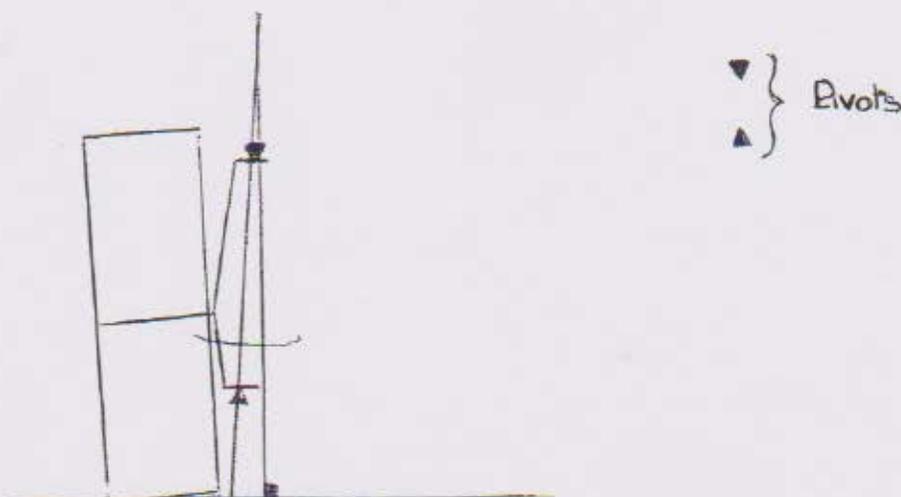
Le train avant d'une voiture n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît.

N'étant pas de la profession et ayant eu à "modifier" partiellement celui de mon Djet (cf. Bulletin n°6), j'ai dû me pencher plus particulièrement sur la "théorie" du train avant. Voilà donc quelques éclaircissements (pour les non-initiés) sur les termes souvent rencontrés à son sujet.

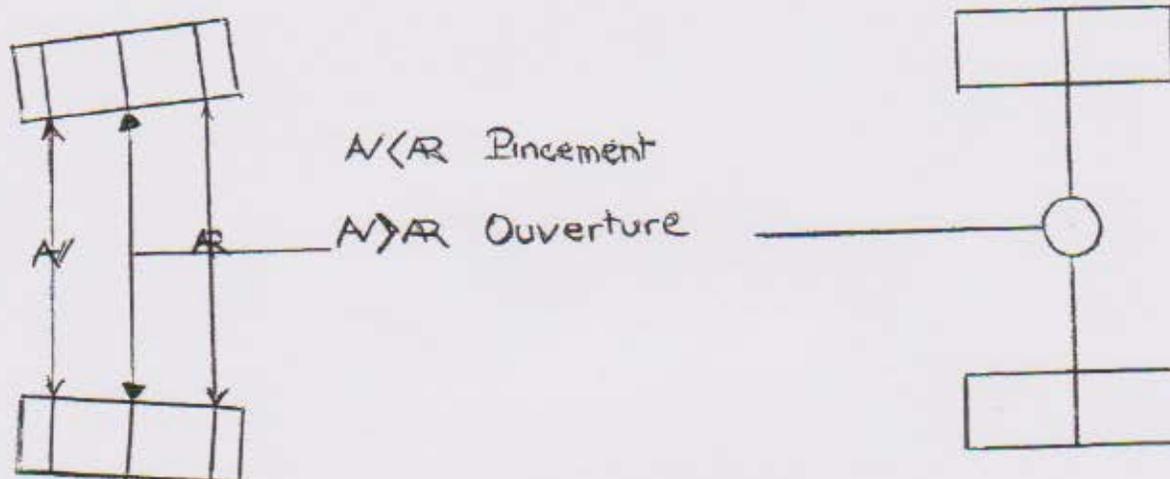
Carrossage : c'est l'angle fait par la roue et la verticale, vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, ce dernier étant en ordre de marche : huile, eau de refroidissement et carburant, le tout sur une surface plane et horizontale, mais sans conducteur ; Il est positif lorsque le haut de la roue touche vers l'extérieur le sommet de la verticale (Djet non modifié :  $+ 1^{\circ}40'$ ). Il est négatif lorsque le bas de la roue touche vers l'extérieur la base de la verticale (Djet modifié façon "Gordini").



Angle des pivots : c'est l'angle fait par une ligne imaginaire passant par les pivots, et la verticale, vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, ce dernier étant en ordre de marche (voir paragraphe ci-dessus) -celui du Djet non modifié =  $9^{\circ}30'$ - Il varie en fonction du carrossage.



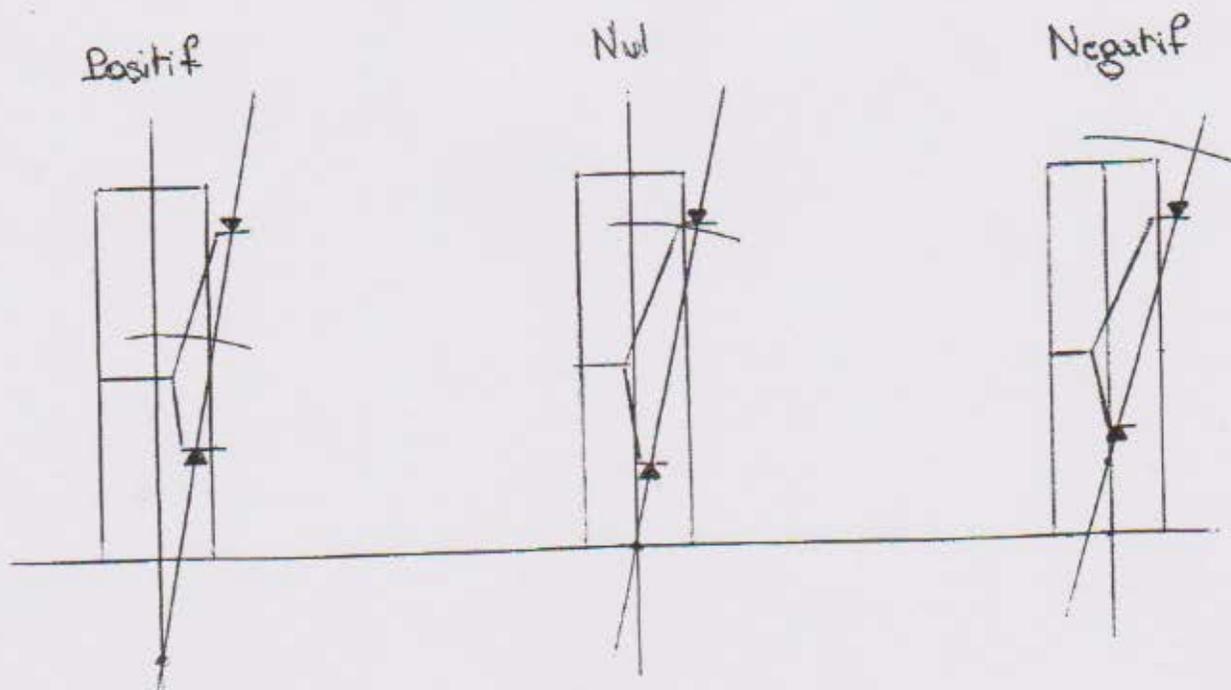
Parallélisme : est défini par la différence qu'il y a entre les distances d'arête à arête prises à mi-hauteur sur l'avant puis sur l'arrière des jantes ; si la distance prise sur l'avant est plus petite que celle prise à l'arrière, il y a pincement (Djet = pincement de 3 mm  $\pm$  1) ; si c'est l'inverse, il y a ouverture.



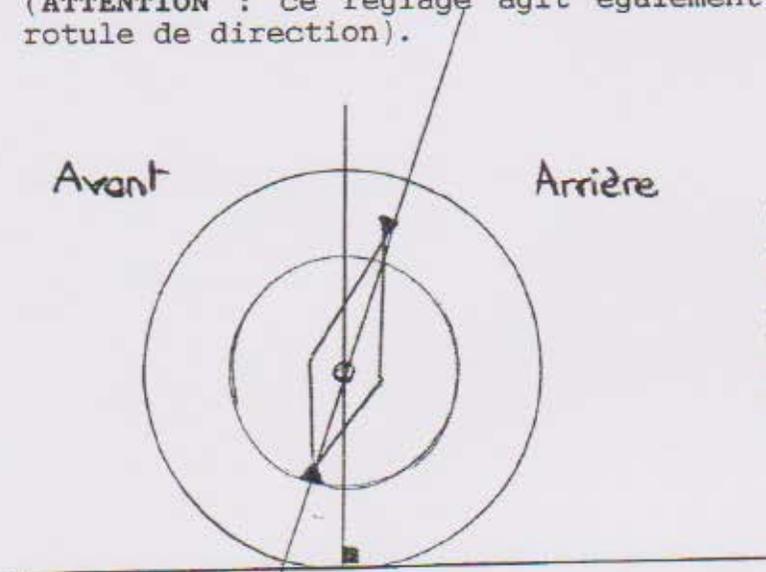
Déport : vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, si le point de jonction de la ligne médiane de la roue avec la ligne imaginaire passant par les pivots se situe :

- au dessous du sol, le déport est positif (Djet),
- au niveau du sol, le déport est nul (certaines Citroën),
- au dessus du sol, le déport est négatif (voitures plutôt modernes).

En théorie, il n'est pas modifiable car il dépend de la fusée qui comprend les pivots. Toutefois, une taille de pneu différente ou une jante à voile déportée modifie sensiblement le déport et, conséquemment, le comportement du véhicule.

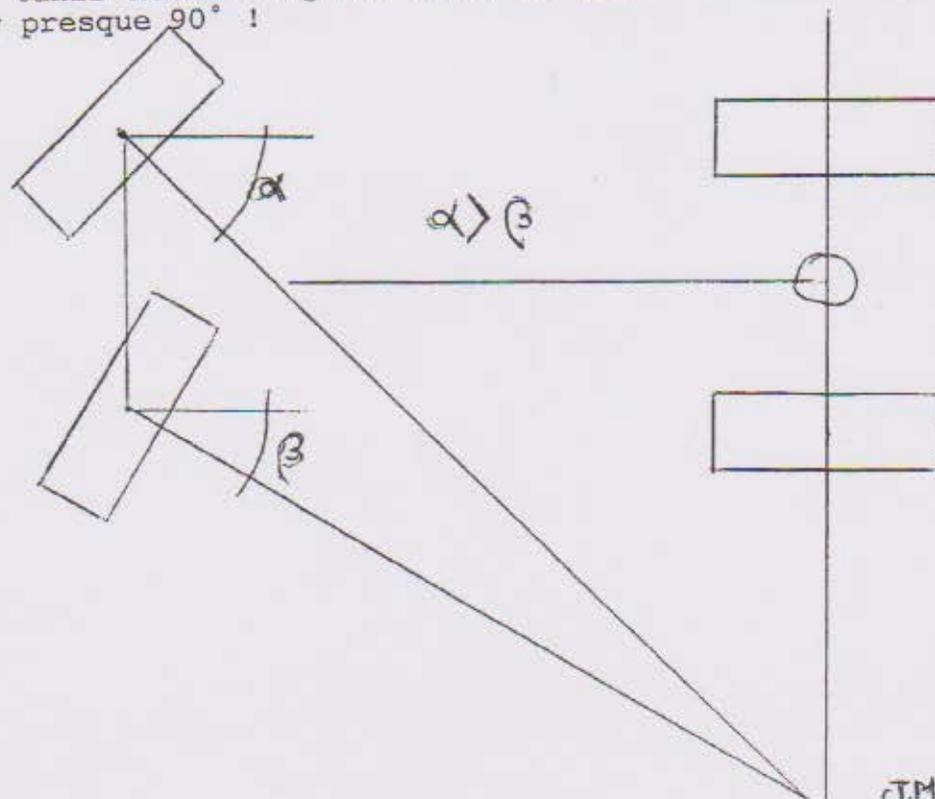


Chasse : c'est l'angle fait par la ligne imaginaire passant par les pivots et la verticale, vu sur le côté du véhicule. Il est positif lorsque le haut de l'axe de pivotement est incliné vers l'arrière du véhicule. Il est modifiable sur le Djet grâce aux excentriques situés sur la fixation arrière du triangle inférieur. (ATTENTION : ce réglage agit également sur la hauteur de la rotule de direction).



Ceci autorise le lacher du volant en marche et aide à ramener les roues dans l'axe après un virage (Corollaire : en marche arrière, le braquage sera amplifié!)

Epure de Jeantau ou d'Akermann : est mise en valeur lors des braquages des roues directrices ; la roue intérieure aura tendance à être braquée d'avantage que la roue extérieure. Cela évite le ripage des roues lors des virages. Cet effet est réalisé par la conjonction de la position de la rotule de direction, des longueurs égales des biellettes de direction et du parallélisme. (Le meilleur exemple et, sans nul doute, le rayon de braquage de ces fameux taxis Austin anglais dont la roue intérieure peut pivoter sur presque  $90^\circ$  !)



J.M. NEDELEC<sup>7</sup>

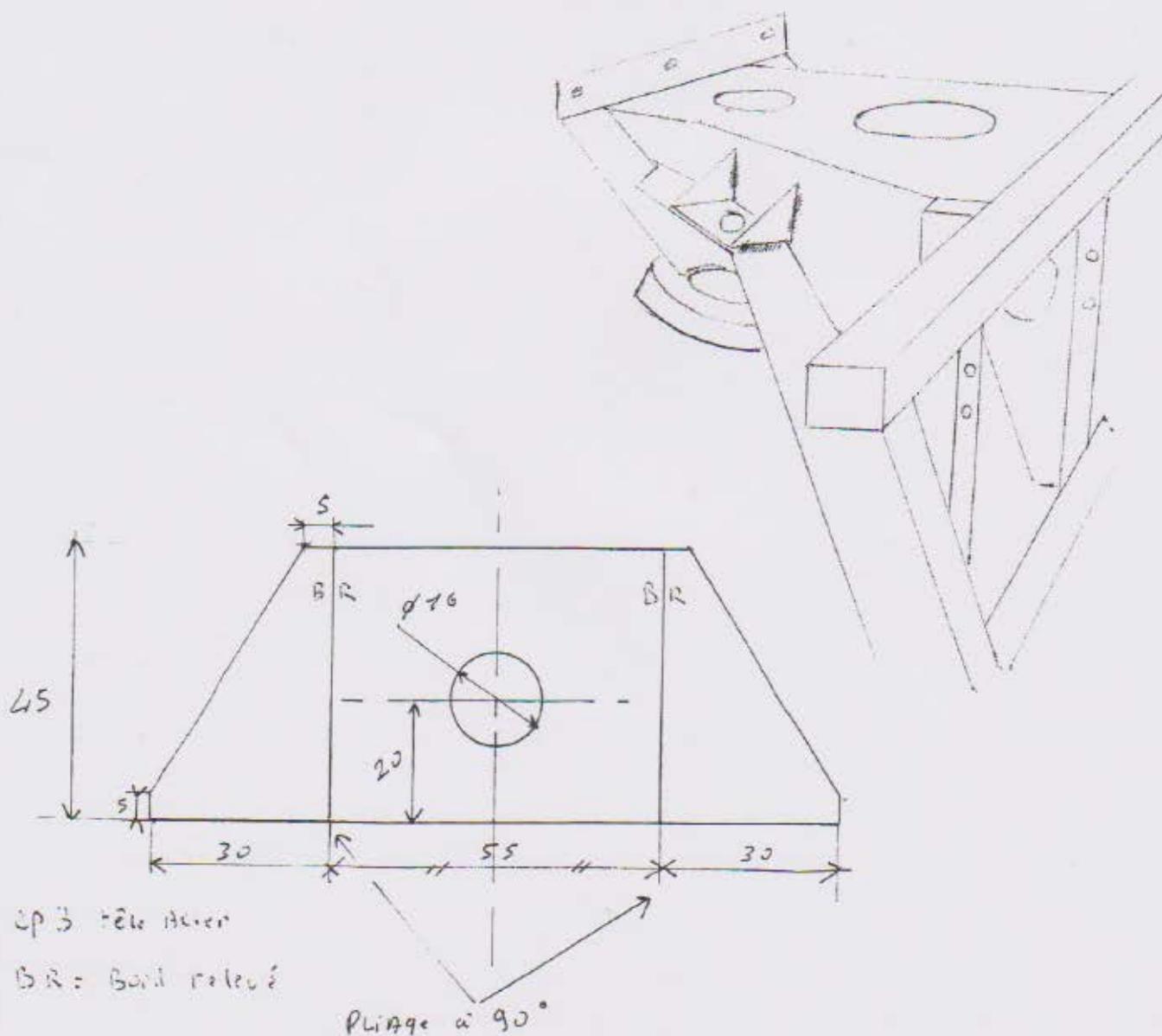
## Article repris sur un bulletin RBMS

### KIT RENFORT DE SUSPENSION ARRIERE

Lors de l'assemblée générale, certaines personnes nous ont demandées des kits de toutes sortes. Je prends le pari de fournir 1 type de kit différent tous les 3 mois, pour l'an 2000. Voici le premier :

Fabriquer les pièces en tôle de 3 mm. d'épaisseur (ou mieux, acheter le kit au club. Le jeu de 4 pièces pour 95 Fr. + le port). Les positionner suivant le croquis ci-dessous (Les  $\phi$  16 en face de l'autre) et souder à l'arc ou au M.I.G. (Pas de brasure ni de chalumeau).

Les pièces fournies sont conformes au pièces du type Jet 6.



## *Le coin du bricoleur*

(tiré du magazine GAZOLINE)

### Améliorer le refroidissement

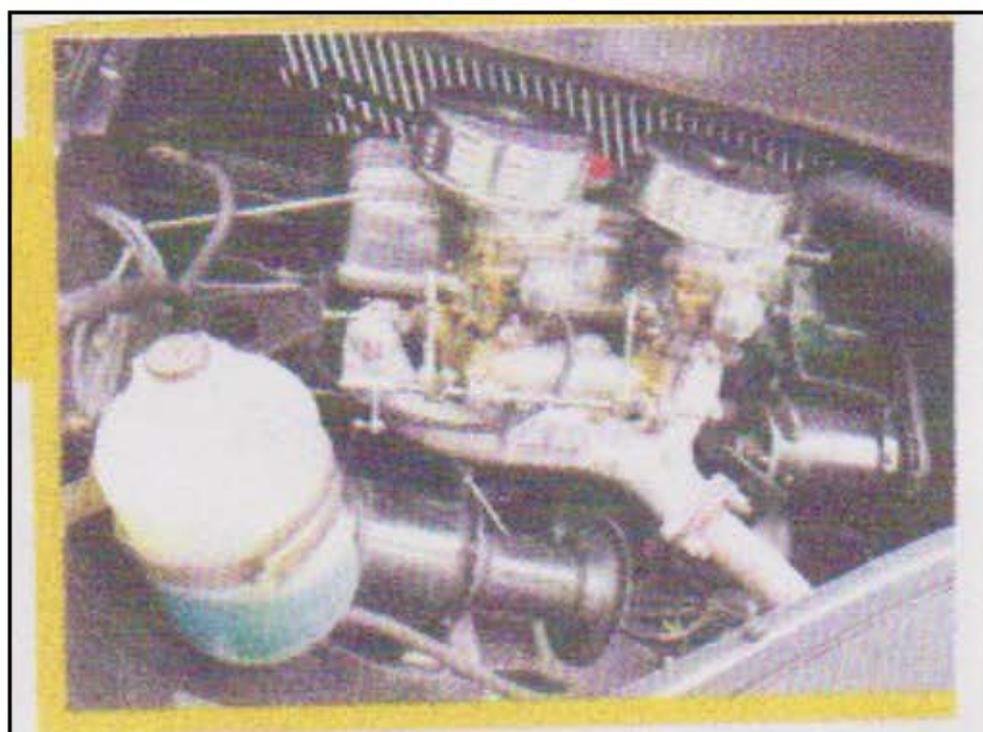
C'est bien connu, les autos anciennes ont tendance à chauffer. Mais les remèdes existent!

Vous avez soigneusement détartré votre circuit de refroidissement et pourtant avec les embouteillages à répétition de la circulation moderne, le manomètre de température frôle trop souvent l'ébullition. La solution du ventilateur électrique commandé au tableau de bord ou à commande thermostatique peut y remédier. Mais l'on peut aller plus loin encore, en adoptant le principe du circuit fermé pour repousser le point d'ébullition le plus haut possible. Autrement dit, en rajoutant **un vase d'expansion**, relié au trop-plein du radiateur.

Plusieurs précautions doivent cependant être prises. Il convient, tout d'abord, de changer le bouchon du radiateur équipé d'une soupape de sécurité pour un bouchon étanche, sans soupape (à récupérer sur des voitures modernes, ce principe étant la règle depuis la Renault 8 chez Renault, par exemple). Ensuite choisir avec soin le positionnement du vase d'expansion pour qu'il soit le mieux ventilé possible, le fixer de telle manière qu'il ne subisse aucune contrainte physique et le doter d'un bouchon neuf avec soupape de sécurité tarée aux alentours de 1 bar.

En privilégiant cette solution, vous ne ferez pas augmenter la surface d'échange thermique, vous repousserez le point d'ébullition. Il faut en effet savoir qu'à la pression atmosphérique, au niveau de la mer, (ce qui est le cas lorsque votre circuit de refroidissement est de type « ouvert »), l'eau bout à 100° C. A 4 500 m environ, là où la pression atmosphérique est la plus faible, elle bout déjà à 85° C. Par contre, sous l'effet d'une surpression de 800 grammes (dans la plupart des circuits de refroidissement avec vase d'expansion), l'ébullition ne se produira qu'à 115° C. Et vous affronterez en toute tranquillité les pires embouteillages...

**Qu'on vous souhaite d'ailleurs pas!**



*Exemple d'une installation de vase d'expansion sur une traction 11 avec vase d'expansion emprunté à une Peugeot 205.*

## Quelles ceintures pour les anciennes?

(Tiré du magazine GAZOLINE)

### Les ceintures de sécurité sont-elles obligatoires sur votre voiture anciennes?

A l'avant, elles le sont sur toutes les automobiles mises en circulation à partir du 1er septembre 1967, et à l'arrière à partir du 1er octobre 1978. S'il existe une place centrale, comme par exemple sur les Matra Bagheera, elle doit comporter une ceinture pour les voitures mises en circulation à partir du 1er septembre 1971.

**Attention: si votre automobile, bien qu'antérieure à ces dates, a été équipée de ceintures, alors il est obligatoire de les boucler!**

### Sécuriser les enfants

Le cas des enfants en bas âge n'est pas toujours facile à gérer dans une auto ancienne, surtout s'il s'agit d'un cabriolet deux places, voire 2+2. Et il faut parfois aller au-delà des prescriptions du code de la route pour leur assurer une parfaite sécurité...

Selon le code de la route:

- - Le transport d'enfants de moins de 10 ans aux places avant est interdit, sauf s'ils sont installés dans un siège coquille spécialement prévu pour cet usage, ou si l'on ne peut procéder autrement.
- - Les systèmes de retenue homologués pour les enfants obligatoires si l'enfant occupe une place équipée de ceintures de sécurité.
- - Les dispositifs homologués sont les porte-bébés ou lits nacelles jusqu'à 9 kg, siège-baquet à harnais de 9 à 18 kg, et rehausseur avec ceinture de 15 à 25 kg.
- - En l'absence de ceintures de sécurité, les sièges bébés ne sont pas obligatoires et l'enfant voyage sans être attaché. C'est dans ce cas qu'il faut savoir dépasser les prescriptions légales, et installer des ancrages lorsque la configuration de l'auto le permet.



# Des articles, des articles, des articles!!!!!!!

Par Maryvonne Hardouin

Delphine, notre Présidente du club RBMS, et Bruno nous ont prêté tous les bulletins RBMS depuis le n°1 jusqu'au n°52 (4e trim 2005) date à laquelle nous nous sommes inscrits au Club à l'AG de 2005.

Après les avoir consultés, nous en avons tirés quelques conclusions:

D'abord, celle qui peut fâcher quelques uns, à savoir ceux qui paient leur cotisation pour avoir droit d'acheter des pièces au Club et qui ne sont pas intéressés par les sorties...

Il y a ceux qui ne répondent pas même négativement aux sorties organisées. Coup de gueule du bureau!!! Un club, une association, il faut les faire vivre! S'il n'y a pas de sorties organisées, les membres penseraient que c'est un club vide, sans âme, sans rencontres possibles... Tous les ans, des sorties sont donc organisées pour lier des amitiés, faire des connaissances entre passionnés de mécanique, échanger des idées, visiter des coins de France riches en paysages et la beauté culturelle, et surtout sortir nos belles anciennes. Il faut beaucoup de temps pour toutes ces organisations. Alors, il serait bien que vous participiez massivement (tien! Un mot qu'on a entendu dernièrement aux élections!) à chaque sortie et d'envoyer votre réponse. Il y a forcément plusieurs de ces sorties qui vous intéressent. On se doute bien que vous ne pouvez pas être présents à toutes mais c'est tellement convivial!!!

Ensuite, on a remarqué que c'est souvent les mêmes qui envoient des articles à insérer dans le bulletin. Jean-Paul l'a fait noter sur un numéro en rappelant que tous peuvent écrire, raconter des anecdotes, faire des échanges, des expériences... C'est ouvert à tous!!!

Il y a aussi les articles concernant « **Pourquoi un Djet** » superbement bien écrits par les nouveaux propriétaires avec une pointe d'humour, où, comment ils ont trouvé leur voiture et pourquoi ils l'ont préférée...

Il ne faut pas oublier ceux qui décrivent la restauration de leur bijou, les déboires, les anecdotes et autres problèmes rencontrés. C'est leur façon de passer un temps précieux et quel plaisir de voir leur objet de préoccupation prendre forme pour enfin ressembler à un engin qui un jour, roulera en ronronnant (ou pétaradant). Et voir la satisfaction sur les visages!!!

Et surtout bien sûr, les articles sur les sorties pour faire profiter à tous, les plaisirs de rouler sur les petites routes de France, les visites de musées, châteaux et autres monuments touristiques tout en dégustant des plats de terroir aussi surprenants que goûteux. Cela devrait vous donner l'eau à la bouche!!!

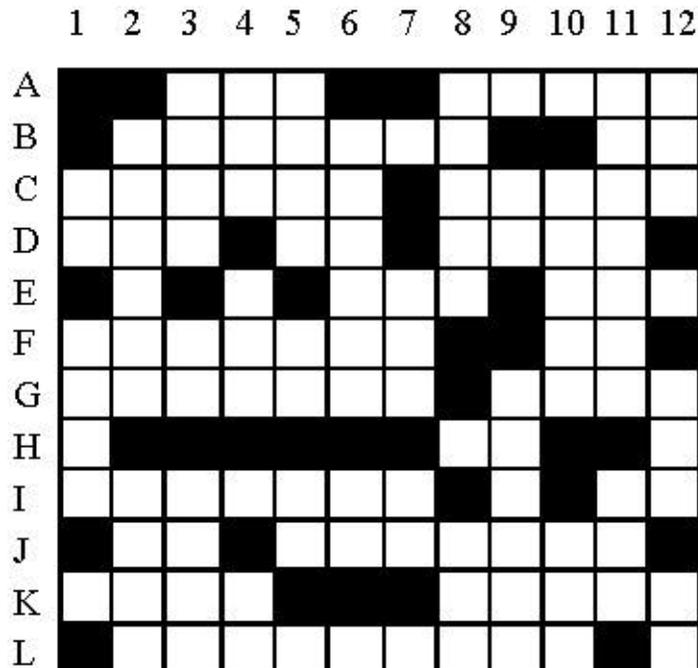


Enfin, j'ai très peu d'humour, mais à l'ère de la communication rapide, envoyez-moi tous vos messages à faire passer sur le bulletin. Il en sera que plus riche grâce à vous tous et un grand merci à ceux qui prendront un peu de leur temps pour prendre un Bic et un papier!!!

[marynanou@wanadoo.fr](mailto:marynanou@wanadoo.fr)

**Mots croisés:**

**Les constructeurs de Voitures Françaises**



**Horizontal:**

- A.- Ville du Vaucluse. — Entreprise de feux rouges.
- B.- Industriel italien pour voitures de grand luxe. — Le plus fort aux cartes.
- C.- Capitale de la Colombie. — La marque de nos voitures.
- D.- Adjectif numérique. — Pronom personnel. — Ce n'est pas cru.
- E.- Serpent qui étouffe. — Eau de vie à base de genièvre.
- F.—Il s'appelait Armand et était constructeur de cycles. — Route Nationale.
- G.—Souhait non formulé. — Mammifère des forêts à robe tachetée.
- H.—Particule noble.
- I.— Constructeur aux chevrons — Le numéro au tiercé.
- J.—En texto: verbe dire. —Il s'associe avec E. Levassor.
- K.—Ventile. — Fonctionnaire en uniforme.
- L.—Petit constructeur lyonnais.

**Vertical:**

- 1.—Participe passé. — Parking.
- 2.—Notre constructeur préféré. — De même.
- 3.—Récipient pour animaux. — Note ancienne. — Rame na vers soi.
- 4.—Il fabrique des répliques de 356.—Vieux. — Infinitif.
- 5.—Tante pour les petits enfants. — Préposition. — Début d'opération.
- 6.—La marque a fait suite à Simca. — Voyelles.
- 7.—Soustrait. — Nouvelles Normes.
- 8.—Certains se sont fait prendre nues dans cette auto. — Détesté.
- 9.—Article contracté. — Vieille marque de grand luxe.
- 10.—Raya. — Métro.
- 11. - Il se prénomme Tico. — Molécule génétique testée à la mode.
- 12.—Association Sportive Automobile. — Adjectif possessif. — Pronom person-

**Le sudoku**

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

**Poêlée de pleurotes**

Temps de préparation : 10 minutes

Temps de cuisson : 15 minutes

Ingédients (pour 4 personnes)

- - 300 g de champignons Pleurote
- - 1 cuillère à soupe de crème fraîche épaisse à 30% de matière grasse
- - 15 g de beurre doux
- - 2 cuillères à soupe de persil haché
- - 1/2 oignon
- - 1 gousse d'ail



- Émincer très finement l'oignon et l'ail. Les faire revenir dans une poêle avec le beurre.
- Couper les champignons en morceaux. Faire cuire à feu vif les champignons, en remuant incessamment. Au bout de 4-5 minutes de cuisson, ajouter le persil.
- Quand les champignons sont cuits, retirer du feu et ajouter la crème fraîche.
- Mélanger et servir aussitôt autour d'une viande.

**Bon Appétit!!!**

**Automobile/Classic Days  
Henri Pescarolo est à l'honneur ce week-end à Magny-Cours**

**» L'automobile, c'était la Liberté »**



**SOUVENIRS.** Henri Pescarolo a rencontré ses admirateurs, hier, à Magny-Cours, dont les nostalgiques de l'épopée Matra. PHOTO CHRISTOPHE MASSON

**La phrase du jour:**

**Mon meilleur souvenir, c'est toute ma période chez Matra de 1965 à 1974.  
De Henri Pescarolo**

**Henri Pescarolo.** Né le 25 septembre 1942, à Paris. 33 participations aux 24 Heures du Mans (record), dont 4 victoires (1972, 1973 et 1974 avec Matra, 1984 avec Porsche). 22 victoires en championnat du monde de Sport-Proto. 56 Grands Prix de F1.