

De René Bonnet à Matra Sports



N° 93

Mai 2017





Sommaire

Couverture

La Matra 630 exposée à Magny-Cours

Edito

Le mot de la Présidente
Annonce porte moyeu

Page.3

Infos

Page.4

Articles

La Murena—40 ans de la Matra Rancho
Le salon de Dijon
Le salon de Dijon
50 ans de la Matra 530

Page. 5
Page.6
Page.7
Page.8 et 9

Salon

Salon de Dijon

Page.10 et 11

Sorties

Sortie décrassage à Candes St Martin

Page.12 à 14

Circuit Magny-Cours

Baptême en Matra
Enfin, j'en rêvais
Nous étions invités

Page.15
Page.16 et 17
Page.18

CG

Contrôle technique et carte grise

Page.19 et 20

Courses

Les courses de Claude Pédarribes

Page.21 à 25

Détente

La cuisine— Les mots croisés

Page.26

Insolites

Photos du circuit de Magny-Cours
Photos de la sortie décrassage

Page.27
Page.28

Pour info

M. Daniel Harquin membre du Club est responsable du site Internet.

Il a déjà installé beaucoup de photos des dernières sorties.

Prochainement, vous pourrez consulter l'article sur les **CONTRÔLES TECHNIQUES**.

A partir de ce numéro, le bulletin sera mis en ligne dans l'espace « membres. »

Les personnes souhaitant le mot de passe, veuillez envoyer un mail à M. Daniel Harquin.

daniel.harquin@gmail.com





Le mot de la Présidente



Bulletin de Liaison
Club RBMS 26 rue du Village des Papillons
41200 ROMORANTIN
Tél: 02 54 76 02 23 www.rbms.fr

Directrice de la Publication:
Delphine HUMBERT

Rédaction — Photos:
Membres du club

Conception graphique:
Maryvonne Hardouin
marynanou@wanadoo.fr

Impression
Copietout 41200 Romorantin
Tirage mai 2017 - 130 exemplaires

Chers et Chères membres

Yih! enfin la belle saison qui commence !!! Le soleil pointe le bout de son nez parfois et cela nous permet de faire de belles sorties. Comme vous pourrez le lire, la sortie déverassage a eu un franc succès. Une belle balade avec même des voitures qui n'avaient pas roulé depuis longtemps.

Nous venons de fêter les 10 ans des Classics Days mais malheureusement nous avons très peu de voitures pour marquer l'événement. Dommage, car vous avez loupé un beau spectacle sur la piste avec des autos magnifiques et des anciens pilotes qui sont toujours aussi passionnés derrière leur volant.

Maintenant, petite révision avant de partir pour la sortie annuelle.

Le club sera présent à Montlhéry pour Autodrome Héritage en juin, vous trouverez les informations d'inscriptions dans le bulletin.

Pensez à aller voir le site du club, il a un peu évolué.

Merci aux membres qui ont organisé et participé aux salons de Dijon et Besançon.

Je vous souhaite une bonne lecture et à la prochaine fois. À bientôt

La Présidente

Delphine Humbert

Annonce

PORTE MOYEU MATRA DJET, MATRA JET et RENE BONNET

Disponibilité prévue à partir de juillet 2017

Prix indicatif 610 Euros + Frais de port, prix club.

Qte très limitée :

- Fabrication actuelle faite dans les règles de l'art avec des processus industriels et par des professionnels établis.
- La base de la conception a été le plan d'origine qui a été modélisé puis vérifié.
- Le moulage en alliage léger : identique à celui utilisé pour les portes moyeux de monoplace. Dureté de la pièce adaptée.

=> création d'un outillage spécifique

- L'usinage en commande numérique en rapport avec les tolérances plan incluant notamment les tolérances des alésages et leur concentricité

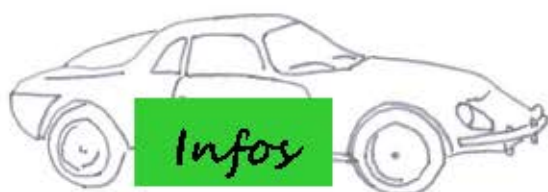
=> fabrication de posage de reprise d'usinage.

Pour réserver :

François GAVEAU gaveauf@yahoo.fr et avec chèque d'acompte de 80 Euros.

Tel 06.88.20.98.95 le soir après 19h, et le samedi.





Inscription pour Autodrome Héritage Festival à Montlhéry

les 24 et 25 juin 2017

Vous pouvez vous inscrire sur le site : www.parisautoevents.com

en utilisant le code suivant: **JPHAHF17**

Bonjour à tous,

Une petite précision concernant les articles à insérer dans le bulletin.

Vous rédigez les articles sous Word et vous me les envoyez ainsi soit par courrier, soit par mail. Egalement pour les photos non compressées. Surtout, ne les publiez pas en PDF car je ne peux pas les travailler, le travail étant bloqué.

Maryvonne Hardouin le Champ des Moulins 46350 Payrac

marynanou@wanadoo.fr

Henri Pescarolo a tourné sur le circuit de Magny-Cours et a assuré tous les plateaux avec sa Matra M11.

Il est le Président d'honneur du club RBMS.

Un membre du club RBMS Antoine LAUREAU a participé au TOUR AUTO Optique 2000 sur une DB Panhard (HBR5). Il a terminé second à l'indice de performance.

Tous nos compliments de la part du club.

Bonjour Maryvonne, bonjour Nanou.

J'ai reçu la dernière revue RBMS. Je dois dire que je suis bluffé par les changements que tu y as apportés depuis que tu as pris la revue en charge, nombreuses photos couleurs de qualité, présentation de textes sans fautes et de phrases bien construites, utilisation de "vignettes titres" spécifiques... en bref du bon boulot très professionnel et certainement beaucoup d'heures passées pour ces éditions. Encore merci et bon courage.

Biz à tous les deux.

Yves Colmant

Message de Yves reçu par mail concernant le bulletin n°92.

Solution des mots croisés.

Horizontal: 1. : Ami.—Peu.—Laine. 2. : Sue.—Jaussaud. 3. : Méat.—Eau. 4. : Beltoise. 5. : Wu.—Go.—Ote.—Oc. 6. : Andruet.—Tx.—Ce. 7. : Oui.—Teneur. 8. : Tigelles.—Re. 9. : Ce.—Le.—Sablier. 10. : Pescarolo. 11. : Exil.—Tiennent.

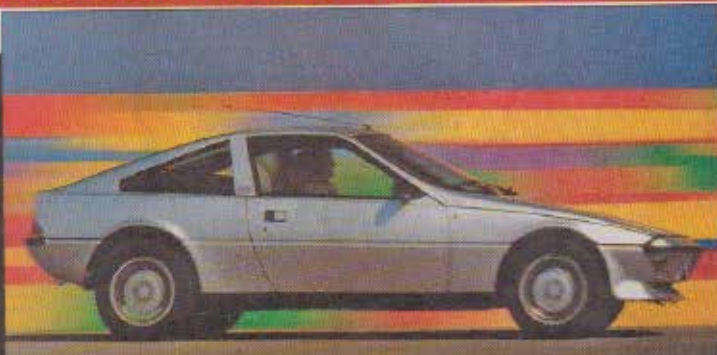
Vertical: A. : Stewart. B. : Au.—Un.—Ickx. C. : Même.—Doge. D. : Grue.—PL. E. : Jabouille. F. : Pâte.—Les. G. : Eu.—Lutte.—CT. H. : Usat.—Essai. I. : OO.—Are. J. : Lafitte.—Bon. K. : Au.—Sexuelle. L. : Idée.—Ion. M. : Oc.—Re. N. : Elu.—Cevert.





*Article paru
sur La Vie de l'Auto
du 6 avril 2017*

GUIDE DE L'ACHETEUR Rubrique réalisée par Louis-Thomas FEDERSPIEL



REPÈRES Matra Murena

Après le succès de la Bagheera qui s'est vendue à 48 000 exemplaires de 1973 à 1980, Matra espérait bien refaire le même coup avec la Murena. Malheureusement, au début des années 1980, Matra a déserté les circuits et ses exploits sont déjà loin. Par ailleurs, les petits coupés sportifs sont en train de passer de mode au profit des polyvalentes GTI. Résultat des courses, la Matra Murena ne sera produite qu'à 10 680 exemplaires de 1980 à 1983. Elle ne manquait pourtant pas de qualités. Reprenant l'astucieux principe des trois places de front inauguré par sa devancière, elle repose également sur une structure monocoque en acier habillée d'une carrosserie de fibre de verre. Mais contrairement à la Bagheera qui rouille allégrement, la Murena bénéficie d'une galvanisation au zinc ayant le double avantage de la protéger contre la corrosion et d'accroître sa rigidité. Par ailleurs, le dessin d'Antoine Volanis est plutôt réussi. Au volant, on est vite séduit par un comportement de haute volée, aussi neutre qu'accrocheur. À redécouvrir d'urgence !

*** LA COTE**

Malgré quelques frémissements, la cote de la Murena demeure raisonnable. S'il est encore possible de trouver un modèle de base 1,6 l dans son jus sous la barre des 5 000 €, comptez plutôt de 7 000 € à 8 000 € pour un bel exemplaire, 10 000 € pour une version 2.2 de 118 ch et jusqu'à 12 000 € pour une 2.2 kit 142 ch ou une Murena S de même puissance.

*** L'ÉVOLUTION**

Pour épauler la version de base équipée du 4-cylindres Simca 1 592 cm³ de 92 ch, une version plus musclée devait recevoir le moteur 2 l dit Douvrin commun à Peugeot et Renault. Mais la Régie souhaitant en équiper son coupé Fuego, il a fallu se rabattre sur le 2 155 cm³ d'origine Chrysler équipant la berline Talbot Tagora. Pour relever la sauce, Matra a proposé un Kit 142 ch comprenant deux gros carburateurs double corps et un aileron arrière. Les derniers kits ont été écoulés avec la Murena S aux caractéristiques inchangées.

*** QUE SURVEILLER**

La Murena n'est pas une diva, ses mécaniques issues de la grande série sont robustes et d'un entretien aisé, tandis que sa structure galvanisée résiste bien à la corrosion. À noter que les bras de suspension arrière n'ont pas reçu cette protection et sont donc à surveiller de près. Les seules difficultés viennent de la disponibilité de certaines pièces, comme les rétroviseurs, le vitrage ou les feux arrière. Par ailleurs, l'accessibilité mécanique sur les versions 2,2 l n'est pas brillante, la Murena n'ayant pas été conçue pour recevoir le bloc Chrysler.

*40 ans de la Matra Rancho
13 et 14 mai à Romorantin*





Article paru sur l'HEBDO

concernant le 2^{ème} Salon Auto Moto Rétro
Dijon

22 mars au 4 avril 2017

René Bonnet

Une aventure automobile

Le grand camion bleu, là au milieu du Palais des Congrès de Dijon, imposant, avec Matra écrit en grand et en blanc, c'est lui, je veux dire Jean-Paul Humbert, président fondateur du club « René Bonnet Matra Sports ». René Bonnet le nom ne vous dit peut-être rien, en tout état de cause rien de vraiment précis. Cependant, ce fut une aventure automobile où l'intelligence, l'humilité et la passion primaient sur le spectaculaire.

Une voiture, la DB Panhard (Deutsch et Bonnet) faisait parler de la France aux 24 Heures du Mans. Un petit truc, 2 cylindres à plat, 848 cm³, 580 kg, soit bien plus léger qu'une RS et une carrosserie en plastique. On notera que déjà Chappe et Gessalin, pères de la fabuleuse CG avaient participé à l'élaboration de ces voitures de course. Les DB Panhard deviennent des CD Panhard (Charles Deutsch) restant fidèles au moteur Panhard alors que René Bonnet se tourne vers Renault. La rupture entre les deux associés était consommée pour donner la Missile René Bonnet (équipée d'un moteur de Dauphine 1093), abandonnée rapidement au profit de la Diet René Bonnet... plutôt rare sur le marché ! Il n'y eut que 198 exemplaires de construits. Une voiture au profil ravageur et au moteur central abaissant le centre de gravité. En 1964, Matra, qui fabrique les Diet, prend le contrôle total de René Bonnet. Il faut bien comprendre qu'à cet âge d'or de la voiture sportive, c'était la volonté d'artisans, de bricoleurs et d'ingénieurs qui mettaient leur savoir au service d'un idéal. Le foisonnement, les fusions et les ruptures montrent à quel point les passions étaient au rendez-vous. Le renouveau des voitures de sport et de compétition était en marche. Il n'en fallait pas moins pour cette passion perdue par l'engouement des Véhicules Historiques de Collections (VHC) dont ils étaient à la fois la mémoire, le « moteur » et l'esprit.

TOUCHÉ PAR LA GRÂCE PANHARD
Le Club René Bonnet Matra Sports avec Jean-Paul Humbert entretient la mémoire de la marque. Ils restaurent dans la plus pure tradition de l'objet d'art car la voiture est un objet d'art... autrement dit à l'identique. Ici pas de farce et attrape type « custom » jantes larges et tags. Il restaure en fonction d'une demande et d'une épique d'inconditionnels. Mais aussi il « refabrique » les pièces manquantes... à la limite du fac-similé. Restaurer veut dire combler les lacunes pour que l'œuvre soit lisible, pilotable, sécurisée et conforme à l'originale. En un mot : une vraie voiture. Du reste le club est propriétaire des moules, des pièces de rechanges et par là-même il est le garant du bel ouvrage. Le club reconstruit à l'identique. Non pas des Diet, le coût en serait disproportionné par rapport à la demande, mais des prototypes à l'unité pour un plaisir secret. Une Formule 3, la même que pilotait Jean-Pierre Jassaud, par exemple, ou une Matra 630 semblable à celle qui courut au Mans. Il y aura au Salon de Dijon également une Matra 650 en cours de montage. Les anciens moteurs sont totalement reconditionnés. Et, comme en Côte-d'Or, il n'y a jamais de hasard mais que des rencontres. J'ai pu retrouver une CD Panhard de 1961 et une Diet René Bonnet de 1964 à moins de 5 kilomètres de Dijon ! Le CD est la propriété d'un homme touché par la grâce Panhard. Un perfectionniste qui en plus peaufine sans cesse son « automobile ». La Diet René Bonnet, restaurée en 1984, porte le n° 1086. Une restauration hors pair qui en fait un vrai bijou... mais dont le moteur central placé juste derrière les sièges avant en fait rapidement un sauna par la chaleur produite ! Le Club René Bonnet Matra Sports est domicilié à Romorantin, le fief Matra-Sports. Bon, je vais négocier un tour de circuit en 630... et le reviens ? Si non contactez le Club au 02 54 76 02 23.

François Nedelec



René Bonnet, ce fut une aventure automobile où l'intelligence, l'humilité et la passion primaient sur le spectaculaire... encore que !



Les René Bonnet, identifiables même du derrière !





Article paru sur *La Vie de l'Auto* du 13 avril 2017

Concernant le 2^{ème} Salon Auto Moto Rétro Dijon



◀ Sur le stand du Club René Bonnet Matra Sports, Daniel Harquin (à d.) aux côtés de Christian Deroussieux présentent la reconstruction d'une Matra 650. Remarquable !

19000 visiteurs, 40 clubs, 30 marchands. 17000 m², 400 véhicules exposés.

Du microcar au V12!!!

De la voiturette façon Solyto à la Lamborghini Espada, l'éventail est large et le visiteur a tout loisir de faire son choix.

Côté mises en scène, le club des Chevronnés bourguignons fait fort au même titre que le Club René Bonnet Matra Sports. Sur place, Daniel Harquin et Christian Deroussieux, membres actifs, détaillent les derniers travaux sur la reconstruction d'une Matra 650 présentée sur leur stand.

Un visiteur a déclaré : « Coup d'essai, coup de maître ! C'est la première fois qu'il visite ce salon. Il a fait une halte sur certains stands comme celui dédié à Matra, avec des Djets et une 650 en reconstruction ».

(Une Matra-Simca Bagheera X de 1976, en bon état, a été vendue 9000 €.)



PLEINS PHARES > La Matra 530 a 50 ans



A. Ce n'est pas une illusion d'optique, le volant de la 530 est bien ovale.

« Matra nourrissait de grandes ambitions commerciales pour la 530, dévoilée au Salon de Genève 1967. Mais une ligne qui choque et un mauvais positionnement commercial nuisent à la carrière de la petite sportive.

La sportive des copains

Il y a 50 ans était présentée la première voiture conçue par Matra : la 530. Alors que l'industriel de l'armement commence à se faire un nom dans le sport automobile, l'objectif est de convertir cette notoriété naissante en réussite commerciale.

RALLYE MONTE-CARLO 1969



« L'équipage Jabouille-Marchesi au Monte-Carlo 1969.

Matra engage trois équipages au Rallye de Monte-Carlo 1969, dans la catégorie Rallye de Méditerranée, inédite à cette édition. Les "Matra-Boys" (les pilotes de monoplaces de la marque) sont mis à contribution : Beltoise pilote la 530 bleue, Pescarolo la blanche alors que Jabouille, qui a la charge de la préparation des voitures, court avec la rouge. On greffe au placide V4 un kit d'augmentation de puissance déjà utilisé par les Saab de compétition, qui disposent du même moteur. La 530 se montre compétitive, surtout sur la neige et la glace. Pescarolo parvient à obtenir le 6^e temps scratch dans l'étape Le Moulinon-Entraigues. Mais bientôt les ennuis mécaniques se succèdent : confronté à un bris de pare-brise, Jabouille est contraint de parcourir 200 km la tête au vent. Des fuites d'huile importantes, une consommation excessive d'eau puis des problèmes de boîte de vitesses obligent les trois équipages à abandonner.



LES 530 SPÉCIALES



Sonia Delaunay

L'artiste d'écrit en 1967 une 530 de présérie au profit de la Fondation pour la recherche médicale française. Elle est aujourd'hui exposée au Musée Matra de Romorantin.



Vignale

Présenté au Salon de Genève 1968, ce prototype est l'œuvre de Virginio Vignale pour Vignale. Le designer s'est inspiré de la Lamborghini Islero pour l'avant et de la Maserati Indy pour la partie arrière.



Laser

Michelotti conçoit en 1971 un prototype futuriste influencé par la Lamborghini Marzal, signée Bertone. Il en reprend la ligne en coin et les portes papillon vitrées.



Diebold

Ce coupé artisanal a été imaginé en 1973 par Camille Diebold, styliste qui a travaillé un temps pour le bureau de style Renault. La ressemblance avec la Matra Bagheera est évidente.



V6

Conçu en 1969 pour participer au critérium des Cévannes, ce prototype est motorisé par un V6 Ford. Il devait être piloté par Henri Pescarolo qui se blesse lors des essais des 24 Heures du Mans. Le développement de la 530 V6 est abandonné.



FICHE TECHNIQUE

Moteur : 4-cylindres en V en fonte, en position centrale AR longitudinale, arbre à cames latéral, 8 soupapes en tête ; cylindrée : 1 699 cm³ (90 x 66,8 mm) ; carburateur : Solex 32 simple corps / Solex 32 double corps (à partir de 1969) ; puissance : 73 ch DIN à 4 800 tr/min / 75 ch DIN à 5 000 tr/min (à partir de 1969) ; couple maxi : 13,7 mkg à 2 400 tr/min / 14,4 mkg à 3 000 tr/min (à partir de 1969)

Transmission : aux roues AR par arbres à cardans Kempf positionnés en oblique ; embrayage monodisque à sec ; boîte à 4 rapports tous synchronisés

Trains roulants : suspension AV : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et bras articulés, barre antirouls, amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet ; suspension AR : roues indépendantes, bras longitudinaux en caisson, ressorts hélicoïdaux, barre antirouls, amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet ; direction à crémaillère ; freins à disques hydrauliques ; pneus AV et AR : 145 x 14

Structure : cadre plate-forme autoporteur en tôle d'acier boulonné avec la carrosserie en matériau composite

Dimensions-Poids : L x l x h : 4,15 x 1,60 x 1,20 m ; empattement : 2,56 m ; voles AV : 1,34 m / AR : 1,35 m ; poids : de 840 kg à 935 kg

Production : 9 609 exemplaires entre 1967 et 1973 (3 731 M 530 A, 4 732 M 530 LX, 1 146 M 530 SX)

Cote : de 9 000 € (M 530 SX) à 12 000 € (M 530 A coupé découvrable)

ACHETER UNE 530 AUJOURD'HUI



La 530 est relativement rare mais pas chère pour autant. Pénalisée par une image ambiguë, sa cote est longtemps restée modeste. Sans atteindre les niveaux de cote Djet, elle est aujourd'hui orientée à la hausse. Un véhicule en bon état de marche et de présentation vaut 12 000 €, mais un très bel exemplaire peut prétendre à plus de 20 000 €. Les versions les plus recherchées sont celles disposant du toit amovible, du pare-brise feuilleté et des rares jantes alu d'origine. Les éléments à vérifier :

- la carrosserie en époxy puis en polyester est par nature épargnée par la rouille. Dessous, le châssis en tôle non galvanisée rouille en silence.
- l'étanchéité du toit amovible est à contrôler. À défaut, le risque de destruction des sièges et du plancher est réel. Il faut également s'assurer qu'il se manœuvre sans difficulté et que les portières s'articulent sans contrainte. Le contraire est le signe d'un châssis plié sur le point de rompre. Attention à une voiture qui ne roule pas droit : ça peut être le symptôme d'un châssis tordu !





2^{ème} Salon Auto Moto Rétro Dijon

Parc des Expos

du 31 mars au 2 avril 2017.



Pour la 2^{ème} année consécutive, le club « René Bonnet Matra Sports » était présent sous le Hall 1, renforcé par la présence du beau camion Atelier - Assistance de « Entretien du Patrimoine Automobile Français ». Le stand était composé de 4 véhicules :

- Une F 3 de 1964 pilotée par Jean Pierre Jaussaud.
- Une reconstruction du Djet « Tubulaire » en attente de son moteur qui est en cours de restauration.
- Une reconstruction de Matra Simca 650 « Tour de France », en cours de travaux sur son chariot pour faciliter le déplacement.
- Un très beau Djet René Bonnet CRB 1 de Jean-Louis Lejour, adhérent local.
- Un moteur Matra 6 cylindres 1500cc avec culasses « Borgnes » de 1981.
- 3 Maquettes ; René Bonnet, M 530 et MS 650, cadres sur la Matra 530 et vitrine pour vente de pièces du club sans oublier nos beaux parapluies.

Notre stand a fait une grande surprise et forte impression par la présentation de ces véhicules, le camion Atelier et surtout la MS 650 en cours de montage avec son moteur seul en attente de Boite à Vitesses.

Malheureusement, une défection de dernière minute nous a empêché de présenter une belle Matra 530 LX dont c'est le cinquantième anniversaire cette année, nous n'avons pu qu'amener une maquette d'étude en soufflerie de 530.

Domage que notre moteur V 12 n'était pas en ordre de marche, car nous aurions pu accompagner les 3 séances de chauffe qu'il y a eu en faisant chanter le nôtre.

Cela a été un bon salon, à réitérer et un grand merci aux organisateurs.

Club RBMS et EPAF. Père Noël. Responsable M530



Stand RBMS—EPAF







SORTIE DECRASSAGE DIMANCHE 9 AVRIL 2017 CANDES SAINT MARTIN

Par Ghislaine et René-Bernard BOUCHET

C'est en Touraine à Candes- Saint- Martin que notre groupe s'est réuni cette année pour sa sortie décrassage. Nous étions une trentaine de participants ce matin du 9 avril 2017 au rendez-vous sur le parking, route de Compostelle, où nous attendait Jean-Paul qui faisait signe afin de ne pas rater l'entrée du parking.



Danielle et Isabelle nous recevaient souriantes pour nous offrir café, jus d'orange, gâteaux... Elles nous remettaient les beaux parapluies aux couleurs du club RBMS que nous avions commandé lors de l'A.G.



Sur le parking à Candes St Martin

Chacun a pu admirer l'ensemble des 12 MATRA dont 1 AERODJET, 8 DJET, 2 MURENA et 1 RANCHO ainsi qu'1 RENAULT FLORIDE. La couleur rouge était dominante ce jour là mais heureusement que Nanou est venu avec son DJET jaune pour être raccord avec la couleur du soleil qui nous a accompagné toute la journée.

Après les retrouvailles nous sommes allés à pieds vers l'embarcadere situé à l'emplacement de l'ancien bac qui a laissé

comme vestige l'ancien treuil servant à la traction.

Nous nous sommes répartis sur 3 toues cabanées pour une promenade de 2 heures au fil de l'eau. La toue cabanée est un bateau de Loire à fond plat surmonté d'une cabane. Elle est propulsée par un moteur et parfois par une voile. Autrefois destinée à la pêche et au transport, elle est actuellement parfaitement adaptée aux activités de loisirs.



Les trois toues à l'embarquement





La Loire à Candes St Martin

Nous sommes montés à bord de « l'Etoile qui Rit », ce bateau équipé d'une chambre peut être loué pour passer une nuit sur l'eau. On a pu admirer les villages à flanc de coteau et profiter de la vue incroyable sur les bâtiments en pierre de tuffeau de Candes-Saint-Martin ainsi que de Montsoreau. Nous avons profité des explications très intéressantes du batelier au sujet des fleuves Loire et Vienne, sur la frontière entre Touraine et Anjou ainsi que sur la faune et la flore. Il a attiré notre attention sur les trous importants faits sur les berges par les castors. Nous avons pu apercevoir des hérons.

Sur un des autres bateaux, les passagers ont pu participer à la sortie d'un filet de pêche et voir une anguille de près.

Pendant ce voyage nous avons eu droit à une dégustation de 6 vins différents du domaine « Des Champs Fleuris » tout en admirant le paysage et en discutant tous ensemble.

A la fin de cette promenade apaisante, les 3 bateaux ont jeté l'ancre devant la Collégiale de Candes-Saint-Martin afin d'admirer ce bâtiment et permettre aux passagers de transiter d'un bateau à l'autre ce qui a permis aux enfants de visiter les 3 cabanes...



A votre santé les amis

Ensuite nous nous sommes dirigés au volant de nos « bolides » vers le restaurant de PARNAY où une salle spécifique nous était réservée. Le repas apprécié de tous fut servi et les discussions très diverses continuèrent entre tous les convives.



La toute devant l'église de Candes St Martin

A la fin du repas nous sommes remontés dans nos véhicules (qui avaient bien pris la chaleur sur le parking) pour nous diriger chez le producteur de vins afin d'acheter quelques bouteilles (avec modération bien entendu!!!!)



Devant le Château de Candes St Martin

Danielle a pris la tête de notre cortège et nous a conduit par des petites routes sur la commune de Saint-Germain-sur-Vienne pour visiter une fabrique de gabares et de toutes en bois.

Nous avons été reçus par Bruno qui était à la barre d'un des trois bateaux le matin. Il nous parle avec passion de son travail. Il a appris avec son père et son oncle. Il n'utilise que des essences de pin et de chêne de la production locale. Pour faire ses bateaux, il se sert de troncs d'environ 40 mètres qu'il doit écorcer. Dans sa cour, il y a une toute en construction sous un abri léger pour le protéger des U.V. et de la pluie. Il fabrique environ deux toutes à fond plat par an.





La toue à l'abri sous sa bâche

Le bateau qu'on a devant nos yeux ébahis fait 11 mètres et pèse environ 2 tonnes. Avec une cabane dessus le poids peut atteindre 4 tonnes. Bruno nous signale qu'il fabrique également des barques de dimensions inférieures environ 5 ou 6 mètres. Il nous montre son atelier et ses différents instruments. Suite aux questions posées il nous apprend le nom d'un de ses outils, il s'agit d'un **CANAP**. Il s'agit d'un genre de pied à

coulisse qui lui sert à prendre les mesures. Il nous apprend qu'un bateau doit être remis en état deux fois par an et qu'ainsi il peut durer entre 10 et 20 ans.

Pour construire une toue, comme celle exposée, il lui faut environ trois mois. Pour faire prendre la bonne courbure à la planche de bois il faut progressivement « forcer » tous les jours en prenant soin de ne pas casser la planche. Il utilise des clous forgés comme autrefois et aussi des boulons. Pour l'étanchéité il doit passer sur certaines jointures un bandage de feutre goudronné recouvert de tôles galvanisées et cloutées. Ensuite il



Des Canaps

faut passer une couche de carbonyle et deux couches de goudron sur l'ensemble du bateau.



Construction d'une toue

Le prix d'une toue revient environ à 15000 euros sans la cabane et sans la motorisation et celui d'une barque à 2000 euros. En 8 ans il a construit environ 30 bateaux de toutes sortes confondues. Les acheteurs peuvent être des particuliers pour des loisirs, pour la chasse ou la pêche ou des associations. Il y a des demandes mais ce professionnel n'accepte pas plus que ce qu'il peut créer car il veut respecter les délais donnés et privilégier sa vie de famille. Pour finir notre hôte nous montre ses filets à arceaux qui lui servent pour la pêche.

Vers 17 h 00 il est temps de se séparer, chacun se dit au revoir et reprend la route du retour sous un beau soleil.

Merci à tous pour votre participation.





Mon Baptême en MATRA



Par Lucas Babut

J'étais en vacances chez mes grands-parents à Romorantin. Le jeudi, j'ai aidé mon oncle à préparer les voitures et le camion pour les Classic Days. Mon frère et moi sommes montés dans le camion le vendredi pour aller à Magny cours.



Patrick Jamin, Thomas et Michou sont passés par la société EPAF pour prendre la remorque avec l'Inaltera. Nous sommes partis ensemble en fin de matinée.

On a roulé seulement à 110 km /h sur l'autoroute avec le convoi. Du coup comme le circuit ouvrait qu'à 14h, on a déjeuné à la sortie d'autoroute à Bourges.

Lors du repas, Patrick me demande si je voulais faire un tour dans la MATRA 630. Je lui ai dit tout de suite OUI mais je devais demander à mes parents !!!!

En arrivant à la maison, j'ai tondu et j'en ai parlé à ma mère quand elle est rentrée du boulot.

Elle a dit OUI alors j'ai tout de suite été chercher mon casque pour le mettre dans la voiture pour ne pas l'oublier.

Après une bonne nuit, on part de bonne heure au circuit. En arrivant, je vais au paddock voir Patrick avec mon casque. Je lui dis « ma mère veut bien ». Par contre ça sera à la deuxième

session vers 14h car ce matin il doit roder les nouvelles plaquettes de freins.

Il me dit de venir plus tôt pour mettre le siège au point et me donner les explications.

On déjeune sur le circuit et comme convenu, je suis là à l'heure. On me prépare le siège. On m'a pris douze mille fois en photo !!!!

On est parti sur le circuit et on a roulé 230 km/h. Par contre, quand il freine j'ai la tête dans le pare-brise et quand il accélère, j'ai le cul collé au fond du siège. On a même doublé la F1 Matra conduite par Henri Pescarolo. J'ai fait 3 tours et laissé la place à une autre personne.

J'aurais bien continué plus longtemps. Trop envie de recommencer avec mon AX.



à
il
3





Enfin, j'en rêvais...



Par Maryvonne Hardouin

Ca fait plusieurs années que j'en rêvais! Ca y est, j'ai tourné sur le circuit de Magny-Cours, bien sûr en temps que copilote mais je n'y croyais plus.

Le samedi matin, on a vu tourner la Matra 630 sur le circuit; une merveille, elle roulait super bien, elle avait la pêche...J'ai demandé à Danielle, qui connaît bien le pilote, si elle voulait bien lui parler pour qu'il m'emmène. Elle rencontre Patrick et c'est décidé pour dimanche matin.

L'après-midi, Lucas fait 3 tours et la 630 est rentrée au box tombant en panne d'embrayage. Une fois de plus, mes espoirs se sont donc envolés car il y a plusieurs années, je devais monter dans le Napoléon et au moment de partir, ma place m'a été soufflée par la



Nos voitures bien alignées



fillette du pilote alors que j'avais le casque sur la tête. Décidément, à chaque fois, quelque chose m'en empêchait. Il y a deux ans, je devais monter avec Guy Georget sur le circuit du Vigean et cette-fois là, c'est moi qui étais malade sous perfusions pendant 15 jours. J'ai quand même tourné sur le circuit de Magny-Cours grâce à Bruno qui m'avait emmené dans sa Clio, me permettant déjà de connaître de bonnes sensations de vitesse.

Bon, c'était sans compter sur les connaissances de Danielle qui, le dimanche matin, demande aux pilotes des Alpine garées à côté de Matra, s'ils acceptaient de m'emmener. Surprise!! C'est Philippe qui accepte et me fixe le RV à 10 h 30. Dans le box des Alpine, deux voitures sont prêtes: l'Alpine M63, celle qui a été restaurée par EPAF car elle porte la griffe EPAF et je pensais monter dans celle-ci. Mais on m'apprend que j'allais monter dans la seconde: une berlinette, qui, tenez-vous bien, a gagné le rallye Monte-



L'Alpine M63

Carlo en janvier 1973 et était pilotée par Jean-Claude Andruet et sa copilote « Biche ». Je n'ai pas eu le plaisir de monter avec lui, car il était absent. En attendant l'heure, j'ai vu plusieurs anciens pilotes dont Henri Pescarolo qui a conduit la Matra F1 pendant tout le Week-end, Jean-Pierre Jabouille à côté de sa Renault F1 toute jaune et qui a habité avec sa maman à Vendôme en Loir et Cher, ville où j'ai habité pendant 25 ans. Jacques Lafitte et Alain Serpaggi étaient aussi présents sur le circuit.



L'heure approchant, mon casque à la main, bien que j'étais confiante je commençais à avoir les jambes en coton. Mon pilote, Philippe vient m'expliquer qu'il ferai 2 tours avec une autre personne, qu'il reviendrait devant le stand pour descendre cette personne et me prendre aussitôt. C'est bientôt l'heure, tout le monde commence à s'affairer autour des voitures, des coups de sifflets se font entendre pour faire ranger les badauds afin de dégager la piste et voilà les 2 Alpines qui se lancent dans la course avec d'autres bolides pendant 20 mn de circuit en faisant vibrer les ...chevaux. La berlinette effectue ses deux tours et vient se ranger devant le box. Vite, je me dirige vers elle. C'est Michou qui vient m'aider à m'attacher et c'est parti. Philippe me fait signe avec son pouce en l'air si tout va bien et si ça va pas, on met le pouce vers le bas. Et me voilà projetée pour 5 tours de piste, frôlant les 200 à l'h en ligne droite; le plus impressionnant, quand on arrive dans une épingle, qu'il faut rétrograder, bien tourner la tête au bon moment sous peine d'avoir le tournis et de repartir scotcher au siège tout en roulant sur les vibreurs à droite ou à gauche pour grignoter quelques secondes et doublant d'autres véhicules. Philippe changeait les vitesses presque en permanence et il avait les yeux aux « quatre coins de la tête ». J'avais confiance en lui, mais on serre les fesses quand même et au bout de trois tours,



Prête à monter dans la berlinette



Super génial !!!

je commençais à avoir chaud. Les quatre feux se sont allumés rouge, le temps de la course est donc terminé, Philippe ralentit et nous rentrons au box. Au moment de descendre, je remerciais mon pilote en lui disant simplement que c'était super génial. Et Philippe me réplique: les Alpines ne tombent pas en panne!!! Evidemment, je ne suis pas montée dans la 630 mais c'était quand même une voiture bleue...

Merci, Danielle, merci Philippe, de m'avoir permis de connaître ces sensations de vitesse et de faire monter l'adrénaline.





Nous étions invités



Par Chloé et « William »

Deux journées de plaisirs et de découvertes. Voitures, pistes, entre amis et apéros bien sur. Nous avons profité d'un week-end aux 10 ans des Classics Days sur le circuit de Magny-cours à compter les tours de la 630, et la formule 1 de 1968 avec son jolie V12 conduite par le Célèbre pilote H.Pescarolo. Le beau temps était au rendez-vous le samedi, mais le dimanche, quelques nuages sont venus s'incruster.

Nous avons pu faire la Parade. Succès! Pour cette année, Record battu 956 voitures présentes sur la piste, chacune permettant de reverser 10 euros à l'institut du cerveau et de la moelle épinière.

Je voudrais remercier particulièrement le club RBMS pour son accueil et sa gentillesse tout au long de ce week -end.

Sincères salutations.

Plein les yeux!
Paroles d'un journaliste: « Je n'avais jamais vu une tribune se lever au passage d'une Matra F1 V12 hurlante, encore moins sous les explosions chaotique d'un ancêtre. C'est pourtant ce qui vient de se produire à Magny-Cours vraiment placé sous le signe de la passion ».



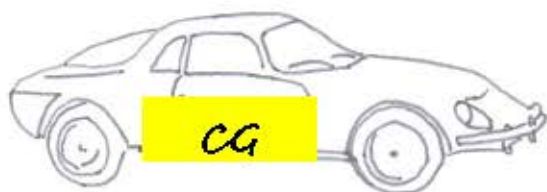
Parole d'un spectateur: « C'est formidable de pouvoir s'approcher d'engins uniques qui ont marqué leur époque. Ce n'est pas tous les jours que l'on assiste à la mise en route d'un V12 Matra » ,s'enthousiasme ce spectateur devant la M11 de 1968 qu'Henri Pescarolo remet en piste.

Pas moins de 11 anciennes formule 1 se sont alignées dans le stand Renault Classic, dont deux prennent régulièrement la piste , pilotées par Jean-Pierre Jabouille et Alain Serpaggi.



Dimanche midi
parade sur le circuit





Carte grise « normale » ou « collection »?



Par Gabriel Fallot

Lors de l'Assemblée Générale, Delphine donnait le départ de la promenade du samedi après-midi et remarquait l'absence de la vignette CT sur le pare brise de mon JET. Je lui expliquais la raison et elle m'a proposé d'en informer l'ensemble des membres du club. Me voici donc chargé de mission.

Le passage en CG collection étant irréversible, il est important d'en connaître les différentes implications avant décision. 3 domaines sont concernés:

La législation:

- Abrogation de l'obligation de déclarer tous déplacements hors du département du lieu de résidence.
- Les plaques d'immatriculation noires sont autorisées.
- Possibilité de conserver le véhicule en cas de classement V.E.I. véhicule économiquement irréparable par l'expert sauf destruction complète (incendie totale par exemple) car les pièces pouvant être récupérables sont rares et chères et peuvent espérer une seconde vie, voir une remise en état sous certaines conditions.

Le contrôle technique:

- Contrôle spécifique (voir liste instruction technique aimablement fournie par le centre NORIS-KO de Montbéliard et publiée sur le site du club), ce document est en vigueur pour 2017 mais une évolution est en préparation pour 2018 (on n'arrête pas le progrès). La nouvelle version sera diffusée dès sa parution. A noter que les véhicules d'avant 1960 sont exemptés de contrôle technique. Voir l'article LVA n° 1752 et 1757.
- Le C.T. est renouvelable tous les 5 ans (au lieu de 2) et la vignette n'est plus apposée sur le pare-brise. Bien sur, il y a une incidence sur le prix (80 €) environ mais amorti sur 5 ans.

Les assurances:

- Pour les véhicules de + de 30 ans en C.G. collection, l'usage doit être uniquement à titre privé, ils ne peuvent être utilisés pour des déplacements professionnels (trajets et commerciaux gratuits ou onéreux).
- Si vous souhaitez protéger votre voiture à hauteur de sa valeur réelle, vous devez la faire expertiser tous les 2 ans mais attention au montant de la prime.

Deux sujets ont été évoquées à l'AG.:

- Restriction de circulation dans Paris bientôt étendue à d'autres grandes villes.

La FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque) est intervenue auprès du gouvernement pour plaider la cause de nos chères protégées, il en résulte une libre circulation pour cette catégorie (toujours véhicule de + de 30 ans avec CG collection).

-Taxation sur les voitures de collection

Le véhicule de collection est devenu une source de spéculation pour certains, nos fonctionnaires de Bercy se sont penchés sur ce qui pourrait être un gisement pour la caisse de l'Etat, mais d'après les infos de la FFVE, rien n'est envisagé pour l'instant... À suivre.



A priori, le choix d'une CG collection présente certains avantages, à chacun d'en décider.

D'autres articles sont à votre disposition sur le site internet du club:

INSTRUCTION TECHNIQUE: Adaptation des contrôles pour les véhicules mis pour la 1ère fois en circulation avant 1960. (28 pages. Date: 27/10/2015)

INSTRUCTION TECHNIQUE: FH- Véhicules de collection (7 pages. Date: 27/10/2015).

Quelques articles issus de l'hebdomadaire « La Vie de l'Auto »

CONTRÔLE TECHNIQUE 2018

Au 1er mai 2018, une grande refonte européenne du contrôle technique (CT) va apporter des nouveautés. La plus importante est la création d'un troisième niveau d'observation:

Observation mineure inscrite au rapport.

Observation majeure soumise à contre-visite sous deux mois.

Observation critique : le propriétaire a 24 h pour amener son véhicule chez un réparateur.

A part cela, l'exemption de contrôle technique pour les voitures antérieures à 1960 en carte grise (CG) collection et les poids lourds en CG collection est à la signature, c'est une question de semaines. La FFVE n'est pas favorable à l'exemption des voitures, c'est pourquoi elle étudie, avec les réseaux de contrôle et les compagnies d'assurances, la possibilité d'un contrôle volontaire à 40 €, remboursés par les assureurs collection à raison de 8 € par an. Le CT ne sera plus nécessaire pour établir une CG collection ni pour vendre un véhicule dispensé.

LA VIE DE L'AUTO N° 1752 /

RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Le point qui fâche, depuis le 1er juillet 2016, est l'éviction des véhicules anciens des villes, Paris en particulier. « Il y a deux types de restriction de circulation: celles liées aux pics de pollution, applicables à tous et particulièrement aux véhicules de plus de 20 ans. Nous comprenons leur mise en œuvre et le civisme impose de s'y tenir » annonce Alain Guillaume. « En revanche, la FFVE s'est positionnée pour défendre les anciennes lorsque les restrictions de circulation s'appliquent tout l'année et visent essentiellement les véhicules d'avant 1997. La FFVE a obtenu de la Mairie de Paris que les véhicules en carte grise de collection et parcourant un kilométrage très faible puissent continuer à circuler. Cette solution peut concerner tous les véhicules de plus de 30 ans, à condition qu'ils

passent en CG collection. Mais cela ne règle pas la question des youngtimers mis en circulation entre 1987 et 1997, alors que certains sont utilisés en collection, reconnaît le président. « Anne Hidalgo et ses équipes sont conscientes du problème, nous nous efforçons d'obtenir un nouveau rendez-vous pour aborder cette question. »

La décision qui en sortira pourrait faire jurisprudence dans d'autres villes tentées de suivre l'exemple de Paris. La FFVE a d'ailleurs sollicité un rendez-vous auprès du président de l'association des maires de France François Earouin.

Un autre problème est la différenciation entre un véhicule de plus de 30 ans en CG normale et en CG collection, puisque les plaques minéralogiques sont identiques. La FFVE envisage de créer une vignette Crit'Air de couleur or, réservée aux CG collection.

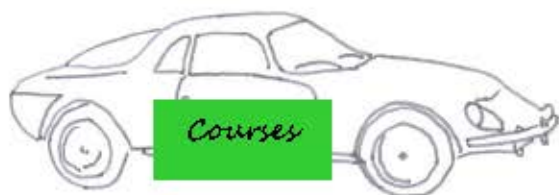
TELEX

DERNIERE MINUTE:

LE CONTRÔLE TECHNIQUE-PARTIELLEMENT ABROGE

Nous l'attendons, le décret est paru au Journal Officiel le 23 février (n° 2017-208) et a été immédiatement mis en vigueur. Il abroge la directive 2009/40/CE, notamment ces articles 2 et 3, pour suivre la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil européen du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules. En clair, ce décret exempte de contrôle technique périodique les automobiles construites avant le 1er janvier 1960 et immatriculées en carte grise de collection, ainsi que les poids lourds en CG collection.





MATRA JET à l'honneur en circuit



Par Claude Pedarribes

Mes chers amis passionnés de MATRA !

J'avais l'habitude de me rendre au garage Matra, boulevard Murat, acheter des Jets d'occasion pour lesquels j'avais une forte demande suite à notre action très motivée et aux résultats sportifs glorieux dans notre région comme sur le plan national et international.

En février 1969 le « Jet Pesca » venait à la vente boulevard Murat. Je n'ai pas hésité une seconde, je l'ai acheté. Son moteur 1470 c.c. préparé par Bolande était inutilisable.

A Nogaro, les coupes de Pâques étaient proches. Nous avons préparé à la hâte un moteur de Jet 6 avec seulement une mise en cylindrée de 1296 c.c. pour participer à la course groupe trois Championnat de France.

Ma Matra était seule, face à une « armée » d'Alpines. Bon nombre étaient préparées d'usine et j'avais en face les meilleurs pilotes.

Le quatrième temps aux essais me plaçait en deuxième ligne à la corde derrière Jacques Coulon, pilote en Formule France, Vial et Avril, qui furent les premiers au championnat de France des circuits en groupe trois cette année-là.

Dès le départ, plus puissantes que ma Matra, plusieurs Alpines m'ont doublé et à l'issue du premier tour nous étions en file indienne avec huit Alpines devant moi.

Je dois signaler que c'était Roger Dubosc (gagnant de la course MEP le même jour à Nogaro) qui me faisait le panneautage. C'était un merveilleux pilote mais aussi un merveilleux ami. Il s'est tué en Belgique le 21 juillet 1973 sur le circuit de Spa-Francorchamps.

Les Alpines survireuses me permettaient, grâce à mon moteur central, de les doubler à l'intérieur des virages et d'entamer la ligne droite suivante avec une vitesse initiale supérieure, bonifiant mon avance après chaque virage. Il m'est arrivé dans cette course de doubler deux Alpines dans le même virage en bout de ligne droite.

Au sixième tour j'étais en tête avec six secondes d'avance sur le deuxième. Par prudence j'ai soulagé mes régimes et conservé mes six secondes d'avance jusqu'à l'arrivée. Jacques Coulon n'a pas été classé. Il a abandonné dans les premiers tours, mais le jour même il a terminé deuxième en Formule France derrière Mieuset.

C'était une belle leçon que modestement Matra a infligé aux Alpines d'usine.

Ci-joint le classement de cette course et deux photos de mon Jet menant la vie dure aux Alpines.



Avec cet article concernant les circuits, je vais vous parler de quelques succès obtenus grâce à cette merveilleuse Matra Jet.

J'ai participé à une épreuve Grand Tourisme et Prototype lors des coupes de Pâques 1970 à Nogaro. Je me suis battu avec une Porsche 911 R (très allégée avec 240 cv) pilotée par Touroul, pilote d'usine,



toujours derrière lui sans pouvoir la doubler. Je perdais dans les accélérations mais je le rattrapais dans les virages. Retardé dans les dépassements d'autres véhicules, j'avais gagné deux secondes sur son meilleur temps en le rattrapant. Ci-joint deux photos de la Matra derrière la Porsche.

Pour les coupes d'Albi en 1966 j'avais couru sur un Jet 5 Luxe de série en gagnant la classe malgré un superbe tête-à-queue à 150 km/heure en sortie de la grande courbe.

En 1970, dans la course écurie qui se déroulait le matin du Grand Prix de Pau, j'avais la deuxième place derrière une Porsche 911 R d'usine (240 cv). Elle me prenait 40 mètres dans la montée de la palmeraie et 80 mètres sur la ligne droite avant les tribunes, mais à chaque tour j'étais à son niveau en sortie du virage de la gare et derrière elle sans jamais pouvoir la doubler dans tout le sinueux parc du Casino. Rattrapant la Porsche après des dépassements, j'avais gagné plusieurs secondes sur son meilleur temps. Jean Bruneau, speaker de la course avait signalé que j'avais tourné plus vite que le meilleur temps du Grand Prix quatre ans plus tôt.

J'ai couru à Montlhéry lors de la deuxième coupe Matra Jet avec un Jet 5-S 1100 c.c.. J'ai gagné cette catégorie et Villanuava, concessionnaire Matra à Bayonne, avait gagné la catégorie 1300 c.c.. Nous avons reçu tous les deux une couronne de fleurs remise par Madame Lagardère. Je n'ai jamais eu de photo de cette épreuve ; si quelqu'un pouvait m'en procurer, j'en serais très heureux.



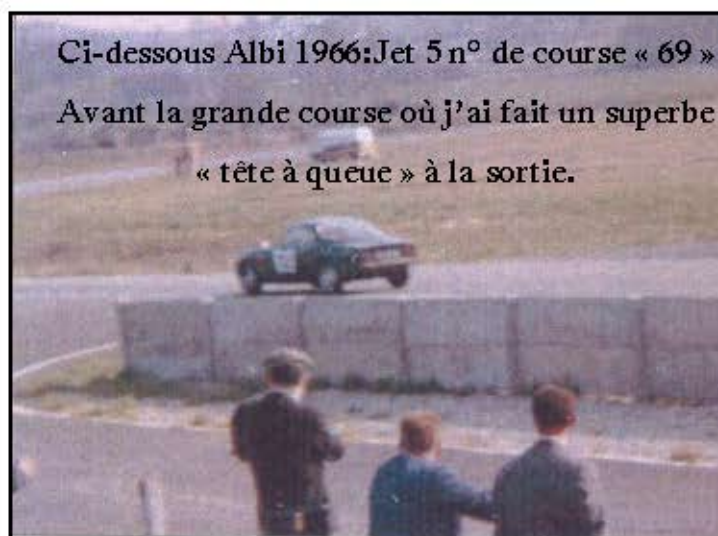
A l'occasion du Rallye des Gaves, j'avais l'habitude de gagner la course sur le circuit de Nogaro, à part l'année où Ragnoti m'avait battu avec une Alpine 1800.

Je regrette à présent de ne pas avoir pu (ou su) prendre le temps de participer à de nombreuses courses car ma Matra était très supérieure à toutes les voitures de sa catégorie.



Nogaro Pâques 1970: Course groupe 6 Proto

4 photos en course,
gêné derrière Touroul que je n'ai jamais pu doubler



Ci-dessus: départ de la course groupe 6 Proto



Compes de Paques Nogaro 6 et 7 Avril 1967

1054

CLASSEMENT GENERAL GROUPE 1. Meilleur tour

1	141	AUXEMERY	23 52 3	1 11 1
2	131	LABEDAN	23 55 4	1 11 2
3	155	DE BOISSIEU	24 09 1	1 11 4
4	138	BOCHET	24 14 5	1 11 9
5	132	LAURENS	24 19 8	1 11 5
6	140	BOSCARDIN	24 26 3	1 11 7
7	123	PALAYER	24 28 3	1 12 1
8	145	LEROY	24 33 3	1 12 1
9	157	LALANDE	24 33 7	1 11 7
10	135	ROUVIERE	24 38 4	1 12 5
11	140	CHARLIAT	24 44 3	1 11 7
12	129	BARREYRE		1 15 6
13	136	QUARI		1 15 5
14	133	PAUGNAT		
15	127	CAVE		
16	143	AUGER		
17	147	DUPRAT		
18	150	CAPION		
19	137	CESARD		
20	125	MALHERBE R.		
21	144	LAFITTE		
22	156	LAFARGUE		
23	146	MOUNIER		
24	151	GIRARD		
25	129	VENDEVILLE		
26	126	LOZNEANU		
27	188	TIMONIER		
28	134	ROUVIERE		
29	130	MANDRILLON		
non classé 128 BACHELIER				

CLASSEMENT POUR LE CRITERIUM NATIONAL

Groupe 1

1	AUXEMERY	Yannick
2	LABEDAN	Hervé
3	BOCHET	Maxime
4	LAURENS	Alex
5	BOSCARDIN	Pierre
6	LEROY	Thierry

Groupe 2 et 5

1	GABORRIT	Jean-Claude
2	LE GUELLEC	
3	KRUCH	Francis
4	CAPDEVIELLE	Pierre
5	POMARD	Jacques
6	AUZOLLE	Jacques

Groupe 3

1	PEDARRIBES	Claude
2	FOURCHE	
3	LIMONDIN	J. Pierre
4	CCUVEZ	
5	QUEVREUX	
6	CHOBERT	

CLASSEMENT G. 3 -GT-

1	184	PEDARRIBES	22 49 7	1 06 4
2	114	AVRIL	22 55 3	1 06 1
3	180	VIAL	22 57 8	1 06 4
4	193	FOURCHE	22 58 1	1 06 4
5	176	LIMONDIN	22 59 6	1 07 3
6	189	CCUVEZ	23 24 7	1 08 7
7	148	CASTAIGNE	23 31 8	1 09 2
8	173	GIARDINI		1 11 6
9	192	QUEVREUX		1 10
10	179	CHOBERT		1 10
11	190	DISSERIE		1 06 3
12	186	PERIEN		1 11 7
13	187	GIRESSE		1 11 3
14	181	ALVES		1 11
15	183	HOUNEAU		1 11 3
16	108	ROUX		1 13
17	118	COLL		1 11 7
18	182	LAGEL		1 13 3

CLASSEMENT PAR CLASSE

Groupe 1

une seule classe + de 1000

Groupe 2 et 5

une seule classe + de 1000

Groupe 3

<u>0 à 1000</u>		
1	GIARDINI	Honda
2	CHOBERT	Honda

+ de 1000
Sans changement pour les 7 premiers
du classement général.

Groupe 4 et 6

<u>0 à 1000</u>		
1	CHAMPEAUX	Abarth
2	SAMSON	Honda

+ de 1000
Pas de changement dans les 6 premiers.

COUPE DES DAMES.

1 Madame Marie-Pierre PALAYER.



MATRA Jet en groupe 6 à Nogaro - Pâques 1970



Gérard Larousse.

Groupe 4 : démonstration de Larousse

Gérard Larousse était venu avec la nouvelle Porsche 2,2 l groupe 3, ce qui veut dire : strictement de série. Il avait la voiture victorieuse du rallye de Suède, pilotée par Waldegaard. Larousse effectua les essais avec des pneus normaux (Michelin X VR) et nous fit un festival de dérapages. Pour la course, il préféra monter des Racing. La Porsche orange prit le commandement dès le départ, suivie par la meute des Alpine. Vial passait en seconde position, devant Fourche, au 4^e tour. Fouquin, alors deuxième, s'arrêtait aux stands puis repartait en dernière position. Celui-ci fit alors une belle remontée, se retrouvant en quatrième position, derrière Fourche qui attaqua avec brio l'Alpine de Vial qui semblait très difficile à passer en courbe (c'est le moins qu'on puisse en dire). Larousse terminait 1^{er}, ayant fait une superbe démonstration de pilotage. Vial battait Fourche *in extremis* et Fouquin, 4^e, était le premier national.

Groupes 6 et 7 : Wicky devant Rouveyran

On attendait avec impatience de voir le comportement de la JS de Ligier, face aux Porsche 910 et 907 du Team Wicky; sa victoire à Albi, bien que très nette, ne fut pas des plus probantes, par manque d'adversaires. A Nogaro, l'opposition était sérieuse et, malgré cela, Ligier signait le meilleur chrono aux essais, 57" 4. Rouveyran pilotait pour la première fois la Porsche 907, huit cylindres, prêtée par Wicky, et avec laquelle ils feront les 24 H du Mans. Wicky disposait de sa Porsche 910. Larrieu prenait le départ au volant de sa Porsche 906 mais n'avait pas pu effectuer les essais officiels. Rouveyran s'adjugeait le deuxième temps, devant Wicky et Kruch. Ce dernier pilotait pour la première fois une barquette anglaise, la Lenham, mue par un moteur Lotus de 1 600 cc. Un autre national, Pierre Gare, pilotait une barquette Méan animée d'un moteur R16 TS. Pedarribes s'alignait sur son proto Matra propulsé par un moteur

Gordini 1 470 cc et dont les performances n'étaient pas négligeables.

Sur la ligne de départ, Rouveyran mordait légèrement et grignotait quelques centimètres lorsque le drapeau s'abaissa. La Porsche 907 partait donc en tête, suivie de Wicky, Larrieu et Ligier. Au cours du premier tour, la JS partait dans le rail de protection, à l'entrée d'une courbe, l'accélérateur s'étant bloqué : Ligier abandonnait, nous privant d'une belle lutte en perspective pour la première place et du bruit merveilleux du 1 800 cc Cosworth qui tournait comme une horloge. Rouveyran était désormais seul en tête alors que, derrière, Larrieu avait pris la deuxième place à Wicky. A mi-course, la Carrera 6 s'arrêtait, ayant perdu un pot d'échappement. En troisième position, venait Touroul, sur Porsche 911, qui avait passé Pedarribes et Kruch. Les positions restaient les mêmes jusqu'à l'arrivée et Rouveyran passait devant le drapeau à damiers avec 26 secondes d'avance sur Wicky. Ce qu'il ne savait pas, c'est qu'il lui en fallait 30 pour rattraper son handicap de 30" de pénalisation, consécutive à son départ « volé ». Wicky l'emportait donc de 4" devant Rouveyran, passablement déçu par cette sanction *a posteriori*. La Lenham de Kruch avait fait une bonne impression pour sa première sortie et sera très compétitive au Critérium national. On ne peut en dire autant de la Méan dont le moteur tournait sur trois cylindres en fin de course.

Formule bleue : les deux favoris out

La formule bleue se porte bien en 1970 et le niveau semble meilleur que l'an dernier. Déjà, aux essais, trois concurrents égalaient le record du tour établi par Dubos : Lesgourges, Couderc et Jaeger tournaient en 1' 02" 9, ce qui est un bon temps moyen de Formule France. Lesgourges partait en pole position avec un très bon chrono de 1' 02" 2.

La course fut aussi de qualité et, dès le départ, Lesgourges se détachait, entraînant Couderc dans ses roues. Derrière, le peloton était dirigé par Jaeger, Morello et Mauron. L'intérêt se portait sur les deux hommes de tête qui se suivaient roue dans roue, Couderc restant en position d'attente. Mal lui en prit, car au 16^e tour, Lesgourges partait en tête-à-queue et Couderc ne put malheureusement l'éviter. Lesgourges s'en tirait avec un train avant ouvert, Couderc abandonnait sa Mep beaucoup plus abîmée. Jaeger se retrouvait en tête, suivi de Morello et de Mauron. Guinand était fort bien revenu après avoir passé quatre concurrents et terminait 4^e. Martinaggi et Tucom, bien placés en début de course, s'accrochaient et devaient abandonner dès le troisième tour.

La formule bleue sera certainement intéressante à suivre car la lutte pour la première place promet d'être chaude avec des pilotes tels que Lesgourges et Couderc qui a déjà fait une forte impression à Albi,

Classement groupe 2

1^{er} Geurie (Escort TC), moyenne : 94,802 km/h. 2^e Wilmart (Escort TC). 3^e Tunmer (R8 G). 4^e Garino (Ford Capri). 5^e Bordini (R8 G), à 1 tour. 6^e Guérin (R8 G), à 1 tour. 7^e Fangouse (R8 G), à 1 tour. 8^e Tapy (R8 G), à 1 tour. 9^e Vignes (R8 G), à 1 tour. 10^e Gérald (R8 G), à 1 tour. 11^e Rouvière (R8 G), à 1 tour. 12^e Capdeville (NSU TT), à 2 tours. 13^e Pasquier (NSU TT), à 2 tours.

Record du tour : 143, au 6^e tour, en 1' 03" 1. Moyenne : 99,955 km/h.

Classement groupe 1

1^{er} Auxémery (R8 G), 23' 32" 7, moyenne : 89,383 km/h. 2^e Tilmant (BMW 2002 TI), 23' 47" 3. 3^e Sage (BMW 2002 TI), 23' 50" 1. 4^e Barraud (BMW 2002 TI), 23' 50" 7. 5^e Petit (BMW 2002 TI), 23' 53" 7. 6^e Artoro (BMW 2002 TI), 24' 16" 3. 7^e Sabathe (R8 G), 24' 19" 7. 8^e Maquigne (Alfa Romeo), 24' 25" 6. 9^e Hardy (R8 G), 24' 31" 4. 10^e Lafitte (R8 G), 24' 36" 7. 11^e Bouchet (R8 G), à 1 tour. 12^e Fallo (Mercedes 220 SE), à 1 tour.

Record du tour : Sage, au 3^e tour, en 1' 09" 1. Moyenne : 91,276 km/h.

Classement groupe 6

1^{er} Wicky (Porsche 910), 20' 22" 7, moyenne : 103,168 km/h. 2^e Rouveyran (Porsche 907), 20' 26" 6 (30" de pénalisation). 3^e Touroul (Porsche 911), à 1 tour. 4^e Pedarribes (Matra), à 1 tour. 5^e Kruch (Lenham), à 2 tours. 6^e Lamorel (Morgan + 8), à 2 tours. 7^e Gare (Méan), à 3 tours.

Classement groupe 4

1^{er} Larousse (inter.) (Porsche 911 S), 16' 25" 7, moyenne : 95,980 km/h. 2^e Vial (inter.) (Alpine 1300 S), 16' 38" 9. 3^e Fourche (inter.) (Alpine 1300 S), 16' 39" 2. 4^e Fouquin (nat.) (Alpine 1300 S), 17' 04" 2. 5^e Leblanc (nat.) (Porsche), 17' 05" 7. 6^e Debussy (nat.) (GT 4), 17' 16" 1. 7^e Quevieux (nat.) (Alpine 1300 S), 17' 16" 4. 8^e Claverie (nat.) (Alpine), 17' 18" 3. 9^e Talfumier (nat.) (Alpine), 17' 19" 7. 10^e Goral (nat.) (Alpine), 17' 27" 5. 11^e Morin (nat.) (Alpine), à 1 tour. 12^e Torque (inter.) (Lancia), à 1 tour. 13^e Audry (nat.) (Alpine), à 1 tour. 14^e Augier (nat.) (Alpine), à 2 tours.

Classement Formule bleue

1^{er} Jaeger, 21' 18" 7. Moyenne : 98,650 km/h. 2^e Morello, 21' 37" 5. 3^e Mauron, 21' 42" 9. 4^e Guinand, 21' 43" 5. 5^e Benoit, 21' 44" 6. Brouzes, 21' 49" 7. 7^e Besqueux, 21' 49" 5. 8^e Barreyre, 21' 50" 2. 9^e Rorbach, 22' 06" 10. 10^e Boscardin, à 1 tour. 11^e Lesgourges, à 4 tours. 12^e Couderc, à 4 tours.

Record du tour : Lesgourges, au 16^e tour, en 1' 01" 9. Moyenne : 101,893 km/h.





La cuisine

Le Gibrou: vieux dessert économique du saumurois

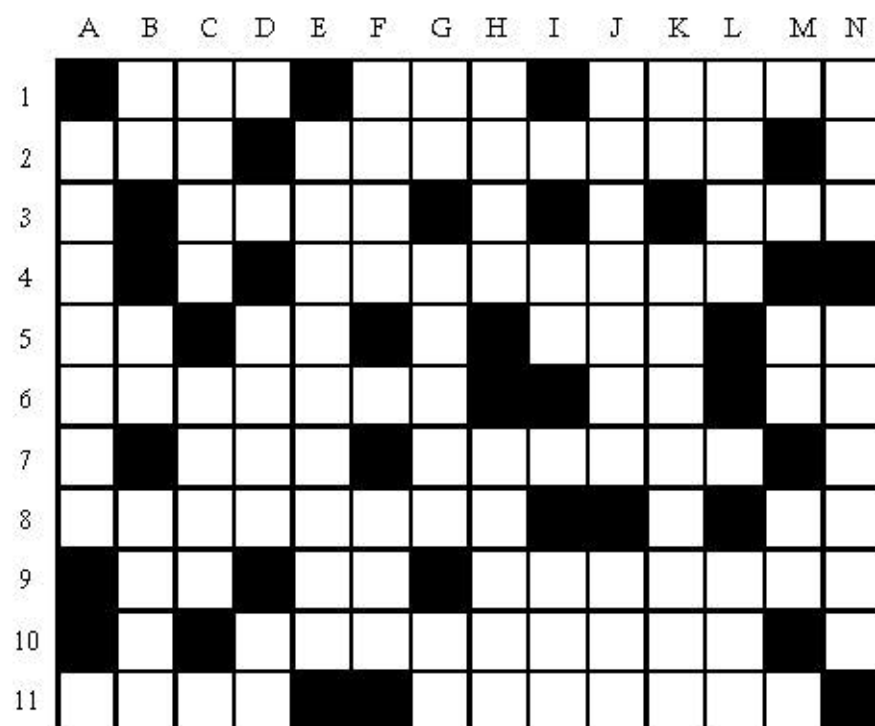
- 1 Passer rapidement les prunes sous l'eau (travailler les fruits poignée par poignée).
- 2 Ecraser avec les doigts. Retirer quelques noyaux. Ceux qui restent apporteront leur parfum.
- 3 Mettre les prunes dans une cocotte à fond épais, faire cuire à feu doux, à couvert, avec la mélisse.
- 4 Tourner de temps en temps pour que ça ne prenne pas au fond.
- 5 Tout l'art est de sentir quand c'est cuit: on doit encore avoir des morceaux entiers et non une compote.
- 6 Enlever les noyaux apparents et un peu de jus si c'est trop liquide.
- 7 Laisser tiédir, goûter, ajouter du sucre si besoin.
- 8 Mettre au réfrigérateur, ce dessert se sert bien frais avec une tranche de brioche ou avec une faisselle de fromage blanc.
- 9 On peut le tartiner le gibrou sur le pain pour le goûter.



Ingrédients pour 4 personnes

- Prunes très mûres (voire un peu tachées, pas présentables dans un plateau de fruits, ramassées sous l'arbre ou achetées à bas prix en fin de marché. La meilleure: la Ste Catherine de fin août à mi-septembre): 1 à 1,5 kg
- Sucre (un peu)
- Feuilles fraîches de mélisse (un peu)

Les mots croisés: Les anciens pilotes (création: Maryvonne)



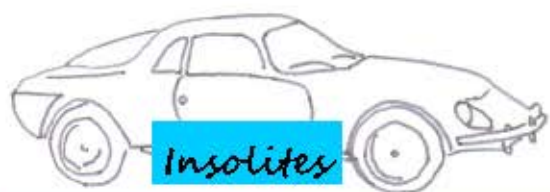
Horizontal:

- 1.: Personne avec qui on est lié d'une affection réciproque.— Pas beaucoup.
— Fil de mouton. 2.: Transpire.— Pilote d'usine en 1965 et surnommé Papy. 3.: Orifice.— Coule de source. 4.: Il remporta le GP de Monaco. 5.: Dialecte chinois.— Départ.— Enlève.— Langue du Sud. 6.: Il avait un copilote féminin.— Taux.— Pour montrer. 7.: Affirmation.— Personne qui tient quelque chose. 8.: Embryons d'une tige.— Note. 9.: Pronom démonstratif.— Article masculin.— Pour mesurer le temps avec du sable. 10.: Il devient 1er Français triple vainqueur aux 24h du Mans. 11.: Expatriation.— Prement avec la main.

Vertical:

- A: Pilote écossais. B.: A le.— Premier.— Il a participé au Dakar avec Brasseur. C.: Exprime la similitude.— Chef élu des anciennes républiques de Venise. D.: Oiseau échassier.— Poids lourd. E.: Il a imposé le moteur Turbo. F.: Nouilles.— Article au pluriel. G.: Blousé.— Combat de deux personnes.— Contrôle Technique. H.: Utilisat.— Epreuve avant la course. I.: Deux voyelles.— Surface. J.: Il a été favori de Ligier.— Billet du Trésor. K.: Symbole de l'or.— Qui se rapporte à l'intimité. L.: Pensée.— Atome portant une charge électrique. M.: Particule du dialecte provençal.— Ile au large de la Rochelle. N.: Choisi.— Il a été amoureux de Brigitte Bardot en 1971.





Sortie décroassage



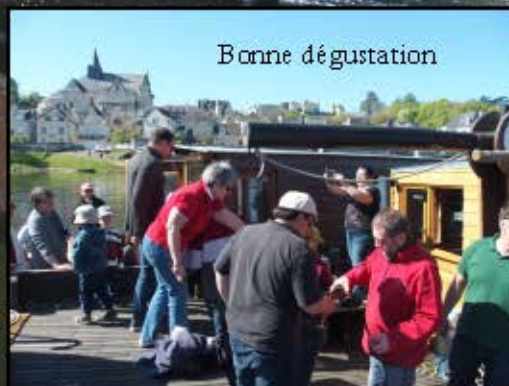
Petit matelot aux commandes



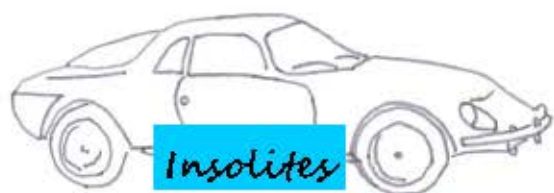
La toute, bateau plat allant sur La Loire



On se repose



Bonne dégustation



C'est l'heure de la sieste



On a vieilli cette 4 CV



On retourne les écrous des chaises pique-nique



Sympa le pique-nique



Le Djet de Jacques fera le retour en camion

