

De René Bonnet



N° 95

Novembre 2017

à Matra Sport





Couverture

Les 50 ans de la Matra 530 exposition de M. Daniel Harquin

Edito

Le mot de la Présidente

Page 3

Assemblée Générale

Compte-rendu

page 4 et 5

Infos et Chanson

page 6

Les 7 clés de la réussite d'un club

page 7

Article

Assemblée Générale à Romorantin

page 8 à 10

Hommages

Hommage à Georges Martin

page 11

Beltoise accidentée la RB

page 11

Magazine

La Gazette

page 12

Circuits

Nogaro Classic Festival

page 13 à 16

Classic Festival

page 17 et 18

Peinture

Bleu cascade

page 19

Rallyes

Le rallye des Gaves Claude Pédarribes

page 20 à 30

Détente

La cuisine — Les mots croisés

page 31

Insolites

Photos

page 32

Solution des mots croisés

page 26

Devant le Château de Chambord





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

marynanou46.mh@gmail.com

Impression

Copietout 41200 Romorantin

Tirage novembre 2017 - 130 exemplaires

Chers membres

Et voilà, nous sommes déjà au dernier bulletin de l'année 2017. Nous avons organisé l'assemblée générale qui s'est bien déroulée. Le samedi nous avons pu nous balader dans la Sologne vers Chambord avec un super soleil. C'était très agréable de rouler dans nos autos.

Le dimanche fut plus maussade. Par contre, trop peu de Djet à mon goût. Les gens ne font plus d'effort, quel dommage !!!

Il reste encore quelques manifestations à venir.

Je tiens à remercier les membres du bureau pour leur investissement tout au long de l'année et Maryvonne pour son excellent travail.

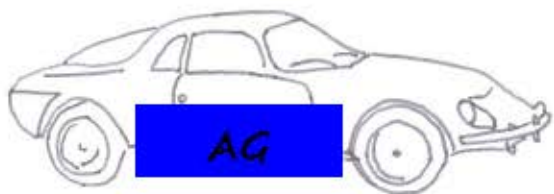
Nous sommes déjà dans la perspective de 2018 afin de se retrouver autour de notre passion. Vous trouverez le calendrier des manifestations. Les années paires sont synonyme de « LE MANS CLASSIC ». Et oui! c'est déjà parti, venez encourager Antoine Laureau qui sera présent sur la piste avec son Djet. Le club aura un stand mais n'organiserait ni intendance ni couchage pour cette édition.

Je vous souhaite une bonne lecture et passez de bonnes fêtes de fin d'année.

A bientôt

Delphine HUMBERT





30 septembre –1er octobre 2017

Compte rendu

Assemblée Générale

Le club comptait 132 membres pour l'année 2017.

A la date limite de réponses:

41 membres présents, 20 réponses négatives, et 58 sans réponses

Au 13 septembre:

61 membres présents, 46 réponses négatives et 25 sans réponse.

COMPTE RENDU MORAL

Sortie décrassage: Mr Humbert : 15 membres et 13 voitures

Classic Days Magny Cours: Melle Humbert: 8 membres, 6 voitures

Sortie annuelle: Melle Michelon et Mr Harquin: 18 membres et 16 voitures.

Salon de Dijon et Besançon: peu de visiteurs.

PREVISIONS 2018

Sortie décrassage: pour l'instant pas de volontaire

Classic Days Magny Cours: les 28 et 29 avril

Sortie annuelle les 10, 11, 12 et 13 mai en Bretagne à St Briac : Yves Leroy

Le Mans Classic les 6, 7 et 8 juillet

Circuit de Charade fête ses 60 ans les 22 et 23 septembre

L'Assemblée Générale les 29 et 30 septembre

COMPTE RENDU FINANCIER

Fait par le trésorier Mr Péan et accepté à l'unanimité.



COTISATION 2018

Elle reste à 47 €. Vous avez jusqu'au 31 décembre 2017 pour la régler., sinon , vous serez considéré démissionnaire. Aucun rappel ne sera fait.

ELECTION TIERS SORTANT

Mr Harquin Daniel et Mr Péan Christian sont réélus à l'unanimité.

PIECES DETACHEES

Mr Crésriel ne rencontre pas trop de problème et il n'y a eu aucune question.

QUESTIONS DIVERSES

Mme Humbert et 5 autres membres du bureau ont proposé de faire passer les informations par mail et le bulletin par le site. Refusé par l'assemblée, mais, le bureau fera les deux systèmes de façon à avertir plus vite et le bulletin consultable sur le site seulement rubrique « Membres ».



COMPTE RENDU FINANCIER

Dépenses:

Achat pièces	11416.58
Sorties	16197.71
Assurance	482.36
Photocopies	1653.59
Timbres	110.90
Frais bureau et enveloppes	1911.66
Achat parapluies	1206.84
Frais banque	36.40

TOTAL 33016.04

Rentrées

Vente de pièces	9858.65
Sorties	14765.97
Cotisations	5755.00
Vente parapluies	515.00

Sous total 30894.62

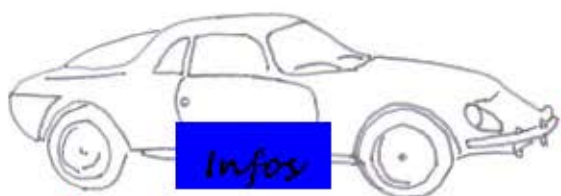
Solde 2016 4906.69

TOTAL 35801.31

Solde 2017 2785.27

Solde positif 2017 de 2785.27 euros





Envoi de vos articles par mail: à Maryvonne:

Veuillez noter ma nouvelle adresse gmail et supprimer
« wanadoo »

Marynanou46.mh@gmail.com

tél.: 06 72 60 09 98

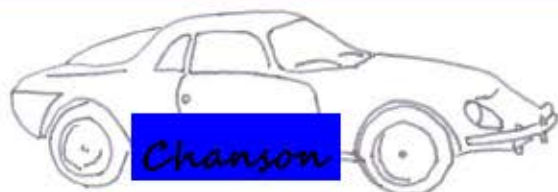
Le Mans Classic: Voici une adresse près du Mans pour louer une chambre:

Gîte LE CARREFOUR 72290 TEILLE TEL 02 43 97 02 65 ou 02 43 27 46 10 Port 06 69 60 70 65
MAIL leffray.gilbert@wanadoo.fr site www.gite-restaurant-seminaire-72.com

Pièces détachées: Veuillez consulter le site internet du club pour avoir la liste des pièces disponi-
bles référencées avec des photos et le tarif.

Magazine « Miles Miles »: Le n° 122 du 15 septembre 2017 n'est plus en vente dans les kiosques
mais vous pouvez le commander. Vous pourrez lire un article super bien fait sur 8 pages avec de
belles photos concernant :

« Claude Pedarribes 50 ans avec le le JET groupe 5 Usine ex-Pescarolo. »



Pour notre Présidente

Chanson pour Delphine chantée lors de L'Assemblée Générale

(sur l'air de « si j'étais Président » de Gérard Lenorman

Ca fait déjà 10 ans que tu es présidente
Au club RBMS, il faut bouger les fesses
Si l'on veut satisfaire un grand nombre d'adhérents
Et surtout réussir à tous nous réunir.

Tu es toujours restée à l'écoute de nous tous
C'est pas toujours facile mais tu as réussi
A souder cette équipe fidèle et ...allez OUST...
Fini les compliments et continue ainsi.

Reste comme tu es...et surtout n'aie pas peur
Nous serons toujours là pour t'aider dans ta tâche
Alors profite-en...et ce soir tu te lâches
T'en reprends pour 10 ans BON COURAGE PRESIDENTE!!!





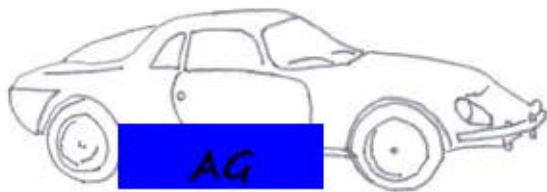
7 Clés pour la Réussite d'un Club

1. Laisser son ego de côté !
2. Écouter, et ne pas imposer !
3. Rechercher l'intérêt général, et non l'intérêt personnel !
4. En tous lieux et en toutes circonstances, faire preuve d'amitié, d'esprit de conciliation, et être optimiste !
5. Privilégier avant tout l'amitié, trouver donc une solution à chaque fois qu'un problème se pose !
6. Être positif, et éviter les calomnies, les médisances, les ragots !
7. Se souvenir que chacun a besoin de l'autre, que l'on ne peut aller bien loin étant tout seul, et que le Groupe permet de déplacer des montagnes ; qu'il s'agisse de mettre les compétences, les expériences, les savoir-faire, les points de vue et l'altruisme en commun ou autre !



We Serve

#avril 2016 - Lions Club Abidjan Éboris



30 septembre – 1er octobre 2017

Assemblée Générale à Romorantin

Par Marc et Marie Andrée Van Houteghem

Point de départ de ce W.E. : Rendez-vous au musée MATRA samedi matin, un peu en avance

L'arrivée conjointe de la Muréna d'Etienne et d'un jolie Djet RB.



Nous nous dirigeons ensemble au musée où nous attendent les G.O., la visite s'annonce belle. Un petit café pour débiter, prendre contact avec Jacques et Isabelle.

Le musée nous apporte de nombreuses surprises, la galerie des moteurs, les véhicules de série que l'on connaît mais surtout ceux de course, très complet, on voit bien que l'évolution a été continue...



Le nombre de véhicules impressionne, quand on sait que les dernières inondations avaient mis à mal le bâtiment... Bravo à ceux qui se sont mobilisés lors de ces événements pour lui permettre de continuer à nous faire rêver.



La 650

Les véhicules arrivent dans la cour du musée, là aussi de nouvelles découvertes.



Départ en convoi vers le centre nature, là nous attendent déjà de nombreux membres



Les échanges avec nos presque voisins, qui sont de MONTPELLIER, et Etienne nous amènent à poursuivre à table, un agréable moment. Nous profitons également des présentations sur place pour les 50 ans de la 530.

Il est temps de se mettre en route pour la ballade, avec un embouteillage à la sortie du site,



« Pas mal » les définitions!! il ne nous manquera que l'est-ce cargo ? , avec sa coq-quille ... (objet à ramener lors de la ballade)!!! Sympa le circuit! Le DB et une 530 filent. Le road book nous emmène vers d'autres villages et d'autres jalons avant l'arrivée au parc du château de Chambord et sa biscuiterie.

Ensuite, le retour se fera avec une pause proposée à BRACIEUX, amateurs de chocolat oblige, puis ce sera le centre pour le repas convivial avec la participation vocale de Gégé , rock à gogo, il y aura aussi l'anniversaire de Delphine, bien aidée par le curé d'ars(ouille) et ses sœurs.



Maman ; je crois qu'ils te préparent quelque chose...



Une alerte est donnée avec la venue sur le parking de visiteurs non souhaités, plus de peur que de mal malgré la dégradation volontaire de la plus célèbre des RB.

La soirée se terminera tard. Retour à LANTENAY.

Le lendemain, place aux pièces et à l'A.G.. Les échanges sont intéressants, de nouvelles venues avec une Ligier et une Djet à toit ouvrant sortant de restauration.



-Bulletin sous forme de courrier électronique : Le format papier reste de mise.

-Difficulté pour la réalisation de pièces de fonderie, l'entreprise n'a plus la personne compétente, partie en retraite et non intéressée pour finaliser cette commande.

- Proposition d'un membre pour être présent sur un salon dans le Var,

“Si vous avez besoin d'un véhicule à présenter et que vous avez le permis poids lourd, il suffit de demander !! Proposition rare faite par Jean-Paul et à souligner,

Sortie annuelle en Bretagne, à vos agendas.

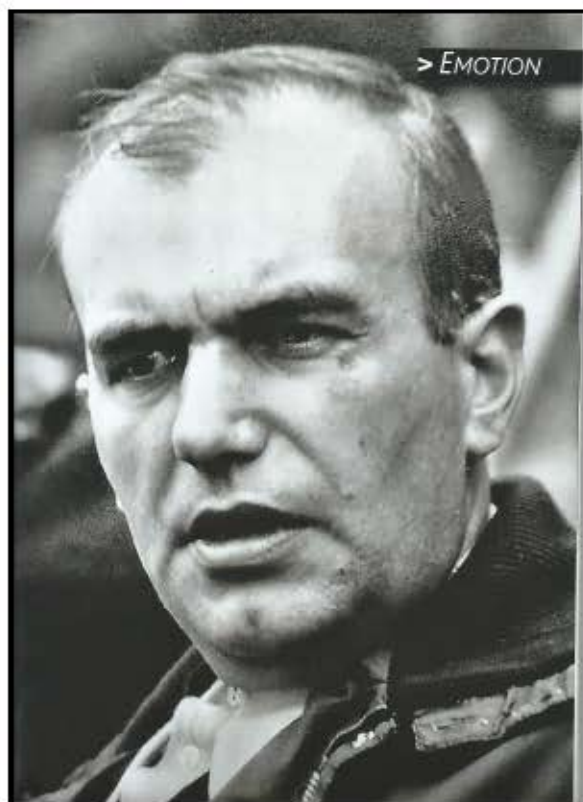


Place ensuite au dernier repas en commun, échange de coordonnées pour beaucoup, occasion de prendre des contacts pour les prochaines sorties et c'est l'heure du départ, plein d'images dans la tête et de résolutions...





Hommage recueilli et envoyé par un membre du club



Hommage à Georges Martin

1930-2017

Venant en droite ligne du bureau d'étude Simca, Georges Martin fut engagé par Matra à la fin de l'année 1966. Il allait prendre la direction du département moteurs pour créer de toute pièce le fameux V12 Matra qui allait équiper la nouvelle Formule 1 française Matra M511 pour la saison 1968. Rapidement ce moteur V12 allait symboliser le retour de la France dans le concert des grandes nations de la course automobile. Il faut dire que le son produit par ce propulseur était absolument fantastique. Cela a beaucoup contribué à la légende. Heureuse époque où l'on respectait les symphonies mécaniques comme illustration du génie humain. De la Formule 1, il allait être décliné en version Prototype pour gagner trois fois les 24 H du Mans en 1972, 1973 et 1974. Lorsque Matra ferma son département compétition, ses moteurs V12 continuèrent à être développés pour équiper l'équipe Ligier de Formule 1 de 1976 à 1978. Equipée de ce V12 Matra, Jacques Laffite allait gagner le Grand Prix de Suède 1977. Tous les amoureux de l'exceptionnelle musique du V12 auront désormais une pensée émue pour l'auteur de cette partition intemporelle.



1.000 km du Nürburgring, Nordschleife, 31 mai 1964 Beltoise accidente la René Bonnet RB5

L'histoire de cette voiture RB5#701, née sous la forme d'une barquette en 1962, a été racontée dans le magazine Autodiva n°10. On voit sur cette image prise dans le célèbre virage du Kurussel Gérard Laureau, le co-équipier du jeune Jean-Pierre Beltoise, tenir le cap de cette berlinette capricieuse. Qualifié en quarante-troisième position (10'30"4)

pour cette course, l'équipage ne va pas aller bien loin. Dès le premier freinage, Beltoise fut surpris par les nouvelles plaquettes qui demandaient un long temps de chauffe. Il perdit le contrôle de sa voiture et 300 m après le drapeau du départ il se retrouva, sans dommage pour lui fort heureusement, dans un champ en contrebas de la piste. Hélas,

ce ne fut pas le cas le 5 juillet à Reims. Sa voiture dérapant sur de l'essence dans la rapide courbe Annie Bousquet allait se désintégrer avant de prendre feu. Beltoise éjecté fut retrouvé 30 m plus loin dans un sale état. Il allait en garder un coude bloqué dans une position qui allait lui permettre de poursuivre sa carrière dans les conditions que l'on sait.





Octobre 2017

Journal « La Gazette »



UTAC CERAM

La Gazette

AUTODROME LINAS-MONTLHÉRY & CENTRE D'ESSAIS DE MORTEFONTAINE



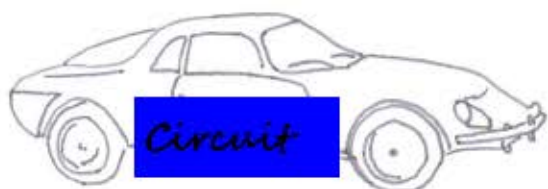
La saison 2018
dévoilée le 26
octobre

Le nouveau calendrier des événements sera dévoilé le 26 octobre. Rendez-vous sur le site internet et sur notre page Facebook pour y découvrir un programme renouvelé de nouvelles manifestations et les grands événements à venir.

Une Matra
MS650 V12 sur
l'anneau de
Vitesse

Tandem Prod était à l'Autodrome, pour capturer quelques instants magiques d'une Matra MS650 V12 (continuation). Un documentaire sera diffusé mi-décembre. Sur la chaîne de télévision Motorsport. Retrouver quelques photos sur notre album dédié.





7 et 8 octobre 2017 :

Nogaro Classic Festival

Par Bernard Artis

Une superbe manifestation qui a mal fini !



Comme beaucoup d'entre vous, amateurs de vieilles Matra et autres belles anciennes, la famille Artis aime se retrouver une ou deux fois par an autour d'un circuit ou lors d'un rallye. Voilà donc notre petit clan réuni, y compris nos trois petits enfants, ce vendredi 6 octobre 2017 dans un gîte près de Nogaro, pour participer au Classic Festival. Nous y aurons le plaisir d'admirer des sportives de toutes les époques et surtout de tourner sur la piste

Nous aimons bien cette organisation (Max Mamers Management) qui propose chaque année les Classic Days à Magny-Cours, le Classic Heritage à Albi, et ce Classic Festival à Nogaro. Ce sont des occasions uniques de côtoyer de très près de belles autos,

des grand pilotes abordables, des amateurs sympas et de se faire plaisir sur des circuits mythiques dans des ambiances festives et populaires. On s'y croirait presque !

Ce week-end va être une grande première, car à notre fidèle Djet, va se joindre à la Lotus Europe de 71 qui sort juste de 7 ans de restauration (ben

oui ,c'est long mais je n'avais pas que ça à faire !). Et nous avons inscrit les deux autos aux séances de roulage : au total 12 séances prévues ; c'est qu'avec mes deux fils Manu et Raf, cela fait trois « pilotes » sans compter Stéphanie une de nos belles filles, qui a bien envie d'y tâter !



Le beau temps est prévu pour tout le weekend, et dès samedi 9h nous voilà en pré grille avec les deux autos. Notre plateau « old » est sympa et assez homogène : Alfa coupé Bertone, Renault 12 Gordini, Scora, Alpine A310, Datsun 260Z, Lancia Fulvia, MGA, et autres Mini. Le circuit de Nogaro est toujours aussi agréable et sécurisant, mais je trouve qu'au fil des ans le niveau de pilotage dans ces manifestations sans esprit de compétition (quoique!) progresse... et ça va vite. Ou alors c'est moi qui vieillis !



Retour au parc où nos autos sont exposées, au milieu d'un millier de superbes voitures classées par nationalités. Assez peu d'entre elles vont tourner(270), mais suffisamment pour faire le spectacle sur la piste avec des plateaux monoplaces, F1 et protos, avant-guerre, old compétitions et yougtimers. Petit



Me voilà donc parti avec la Lotus. Ça pousse beaucoup plus fort que le Djet (1647cm3 contre 1148), mais la tenue de route est aussi équilibrée et facile, moteurs centraux obligent. Mais au bout de la longue ligne droite, aïe, aïe, aïe ! Le freinage, pourtant amélioré, beaucoup trop long... m'amène au ras de l'échappatoire. A chaque freinage, c'est l'angoisse de voir de trop près l'arrière des autres autos, avec une pédale qui semble aller en butée. Du coup, Raf, trop heureux de l'aubaine me largue avec le Djet, et comme à son habitude, va montrer à un paquet de voitures plus puissantes la supériorité de la Matra au freinage et dans les virages.

regret dû à la configuration du circuit, les stands des monoplaces sont excentrés, et il y a tellement de choses à voir que nous n'avons pas croisé notre ami du club, Michel Justou qui a sans doute tourné sur sa monoplace.



Dans les paddocks, entièrement libres d'accès, les plus belles GT (Ferrari 250, Jaguar XK, AC Cobra...) et ancêtres se laissent admirer. Et les discussions entre amateurs vont bon train.

Coté Matra et René Bonnet, trois autres Djet, dont un bel Aérojet. Je n'ai pas pu rencontrer son propriétaire, et je ne suis pas assez connaisseur pour en connaître l'authenticité, mais peu importe car il participe à faire connaître l'histoire de la marque. Par contre quel dommage de ne pas les voir sur la piste ! Je ne voudrais pas paraître vieux c... mais quand j'ai adhéré au club RBMS il y a quelques 18 ans (..... ?!) nous nous retrouvions au moins cinq ou six sur les circuits, car nous savions encore que le Djet est une voiture de piste, et que même sans gros moteur ni préparation particulière, le plaisir pris à son volant est immense. Jeunes et vieux, ou êtes-vous ?

Retour au parc pour purger les freins de la Lotus et mieux régler la course de la pédale de frein. Raf va l'essayer à la séance old suivante alors que Manu prend la Matra. Vu des tribunes, les deux frères semblent bien s'amuser, mais la Lotus va se détacher pour suivre les Scora. Notre intervention sur les freins doit être positive et son rythme est fort. Mais après quelques tours enthousiasmants, Raf ralentit et se



laisse dépasser par le Djet de Manu, pour le fun pense-t-on ? Ben non... il gare l'Europe sur le bord de la piste, provoque un drapeau jaune et attend la dépanneuse. Retour un peu inquiet de la tribu au parc pour accueillir la Lotus en roue libre et la Matra toujours aussi fringante. Un début de démontage nous livre le diagnostic : les 7 vis du volant moteur sont cisailées. Pas très grave, mais irréparable ici. Tant pis, nous nous contenterons du Djet. D'ailleurs c'est mon tour et avec Dominique qui ne laisse jamais le baquet de droite vide, nous revoilà dans la meute de furieux. Au début, je trouve que l'auto ne pousse pas tellement, mais la confiance et l'habitude sont là et je prends toujours autant de plaisir à piquer au freinage les lourdes Datsun et quelques autres, toujours un peu surpris. Décidément cette Matra est un vrai jouet, et nous terminons la journée avec le sourire en oubliant la déception de la Lotus.



Sourire que nous garderons tous, ce soir aux arènes de Nogaro, ou nous assisterons à des démonstrations de course landaise. Bien accompagnés par la Bandas locale, les écarteurs évitent et sautent au-dessus des vaches qui n'ont pourtant qu'une envie : les faire courir et leur « frotter » les côtes de leurs cornes heureusement bandées.

Le lendemain, la journée démarre bien avec de plus en plus de spectateurs et de belles empoignées sur le circuit où le Djet tire toujours son épingle du jeu, donnant toujours autant de plaisir à ses pilotes.

la piste, sous nos yeux et ceux de Manu et Stéphanie qui tournent avec le Djet. Malgré l'intervention rapide des commissaires de piste, l'avion prend feu. Le pilote est tué sur le coup et son passager, éjecté, est très gravement blessé. Personne ne sera touché à part eux, dont on saura plus tard qu'ils étaient tous les deux pilotes de chasse et donc très expérimentés. La piste sera immédiatement fermée pour laisser passer les secours, et la manifestation s'est, bien entendu, arrêtée là, même si les spectateurs ont pu continuer à déambuler dans les parkings.

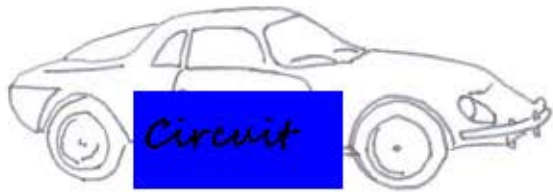


Malheureusement, les avions sont aussi conviés à la fête, car ceux qui connaissent Nogaro savent que la piste de l'aérodrome longe la ligne droite du circuit. Il est vrai que les évolutions et les figures de voltige de ces avions anciens sont impressionnantes, et participent à créer l'ambiance sportive.

Pour nous la fête était finie, mais nous reviendrons l'année prochaine car, malgré sa triste fin, c'était une vraiment belle manifestation, et la possibilité de participer activement nous attire plus que d'autres épreuves plus huppées, mais dans lesquelles nous sommes limités au rôle de spectateurs.

Mais vers 14h30, un ULM Comet, sorte de copie de biplan de la 1ère guerre, s'écrase peu après le décollage à une vingtaine de mètres de





Nogaro 2017

Classic Festival



Par Michel Justou

Départ le vendredi 6 octobre sous le soleil avec le « Jumper » bien chargé et la remorque avec la Martini MV 8 (ex Jean Rondeau) fière de retrouver le circuit très adapté à ces modèles de monopla-

ces. L'équipage installé sur le tarmac, la voiture rejoint les anciens box ouverts à cet effet où sont regroupés comme au temps jadis les monoplaques sous la bannière des formules de France. C'est une grande famille où la convivialité règne et l'entraide car d'anciens pilotes sont toujours présents sur ce genre de manifestation.



La Martini de Michel

En fin d'après-midi, je vais atten-



dre les jeunes à la sortie du lycée technique où Flavien, mon petit (grand!) fils fait ses études car Nogaro est tout de même un fief pour la voiture de course et trois copains inséparables dans les études mais aussi sur le circuit où ils sont intégrés dans les écuries de course lors de manifestations, coupes de Pâques, etc...

Nous faisons le tour des stands car c'est une véritable fête de la voiture ancienne et en particulier sportive. Les grandes marques ont installé accueil et réception à la clef, mais une grande absente cette année, je dois le souligner, car les questions m'ont été posées, c'est MATRA... Au grand regret des visiteurs et des mordus de la marque, j'explique que la « 630 » n'est pas actuellement apte à prendre la piste, que Jean-Paul n'est pas au mieux de sa forme (bon rétablissement Jean-Paul), mais la marque sera représentée sur la piste par un Djet... Merci Bernard...





Samedi matin, la grande commence; sur le plateau II, ce sont les monoplaces!! Il fait froid et humide, la piste et en particulier « l'escargot » dans les virages serrés de la ferme ou la double courbe de STOREZ glissent devant moi avec nos pneus SLICK froids, c'est la grande valse. Plusieurs voitures quittent la piste mais je garde la maîtrise et le cap malgré quelques écarts. Il faut sur-

tout éviter de mettre pieds dedans pour éviter ce que l'on appelle les « 360 » ou « tête à queue ». Au fil des dix tours suivants, c'est un régal, le moteur rugit et les accélérations sont franches: 4000– 6500, c'est la bonne plage pour exploiter le 1600 GORDINI. La journée sera superbe et à la fin du troisième plateau, je sens l'avant se dérober lors d'un freinage prononcé. C'est la crevaison à l'avant droite, une belle entaille au centre du pneu certainement due à un freinage dur sur du gravier tranchant.

Les jeunes de l'équipe technique sont heureux, ils ont du travail. On change les quatre roues, les niveaux sont vérifiés, tout est prêt pour le lendemain.

Dans les paddocks, on voit quelques René Bonnet, peu de MATRA mais à souligner, des voitures de qualité. Sur la piste, le Djet fait des prouesses et est très remarqué par les connaisseurs dans le public

Dimanche matin humide et brumeux, la monoplace subit la pression des pneus, la vérification des niveaux et le serrage à la clef dynamométrique des roues (merci l'équipe des jeunes techniciens de piste).

De nombreuses voitures anciennes sur le site aussi belles les unes que les autres, une parade sur la piste à midi où plus de 500 voitures sont réunies. Le public venu très nombreux est ravi, les plateaux de F1 enchantent les



spectateurs, sans oublier les MEP où plus d'une trentaine de voitures bleues envahissent la piste.



En début d'après-midi, la piste est sèche et bien sûr, j'ai raccourci les distances de freinage pour mon plaisir de pilotage. Je passe le drapeau à damiers et à mon retour au stand, j'aperçois une colonne de fumée noire et un champignon rouge au-dessus, signe d'une explosion. J'avais passé le drapeau en début et les autres monoplaces

étaient encore en piste, j'ai tout de suite pensé à un accrochage mais c'était trop intense. C'est alors, j'ai réalisé que ce pouvait être un avion du meeting à côté de la piste. Les informations pleuvent: crash au décollage (l'enquête définira les causes). La proximité de l'incendie et l'ampleur de l'accident neutraliseront la piste pour le reste de la manifestation.

Soulagement car, à quelques minutes près, nous étions sur la piste à quelques mètres de la chute.

Merci à mes proches pour l'intendance, l'accompagnement, les jeunes qui m'ont bien aidé. le reportage photos de Laurent Baur, Flavien, Christine, et Denise.





Couleur bleu cascade

Par Nanou Hardouin



En train de restaurer un Djet René Bonnet, le choix de la couleur s'impose.

Comme j'ai un faible pour les voitures de course, je m'oriente sur **le bleu cascade**, couleur des Bonnets qui couraient Le Mans dans les années 62-63 et 64.



Mon Djet avant peinture

Lorsque vous arrivez chez le marchand de peinture auto et que vous demandez un bleu cascade, il vous demande la marque de la voiture et l'année. Eh bien! Il ne trouve rien même en lui fournissant la référence « **Valentine** » d'époque!!!

Je recherche dans ses échantillons de peinture et je trouve plusieurs plaquettes ressemblantes.

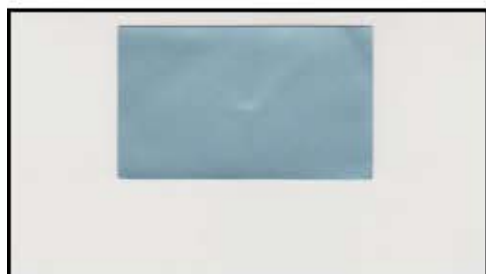
Le jour de L'AG, au Musée Matra, je m'empresse de poser mes échantillons sur le René Bonnet exposé qui, lui, est bien dans la couleur d'origine.

De retour chez le marchand de peinture avec la plaquette correspondante, celui-ci passe l'échantillon au spectromètre et trouve la couleur correspondante exacte.

Maintenant, je sais que le bleu cascade correspond à une couleur MAZDA dont voici la référence:



Le Djet exposé au Musée



Code MAZDA 16T

J'espère que ce renseignement servira à un membre du club.

Merci à tous les membres du club qui me filent des tuyaux afin d'avancer dans ma restauration.

Le Djet sera ...peut-être fini ...au printemps prochain.





"Du Rallye des Gaves aux slaloms régionaux"



Par Claude Pedarribes

Prestige et Victoire des MATRA !

Dans les années 60 et 70, la France du Sud-Ouest a connu une formidable émulation du sport automobile, en particulier avec le challenge de "l'Avenir Automobile", soit des slaloms, organisé et maîtrisé par André Diviès, Président de l' A.S.A. Armagnac Bigorre, à qui l'on doit beaucoup pour l'évolution du sport automobile dans notre région et sur le plan national. De nombreux jeunes ou amateurs venaient s'inscrire, achetaient une licence pour la journée, et pour, peu d'argent, prenaient part à une compétition automobile. Bon nombre d'entre eux ont continué avec des voitures améliorées et évoluaient parfois vers d'autres disciplines. Certains d'entre eux ont fabriqué leur voiture ; monoplaces, dauphines proto, 4 cv proto, certaines avec moteur central. Je pense à quatre artisans d'une petite ville, Galan, où chacun avait fabriqué sa monoplace avec des moteurs de 4 cv ou Dauphine. Ils "se tiraient la bourre" et chaque dimanche faisaient leur challenge entre eux. On les ap-

pelait les quatre mousquetaires. En semaine, ça devait discuter fort dans les bistrots de Galan.

Ces slaloms avaient pris une telle importance que l'on y retrouvait quelquefois plus de cent cinquante concurrents engagés. Cela drainait dans chaque ville organisatrice une immense foule de spectateurs. C'était une excellente publicité pour les voitures performantes ou gagnantes.

Pas encore chez Matra, ma première épreuve fut le slalom de Bayonne avec une DS 19 en 1964. Pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître. Ce slalom était très serré mais ma DS sautait de porte en porte enroulant un rond point en pleine accélération sans jamais accrocher de botte de paille. On m'a rapporté que le public m'avait beaucoup applaudi. Parmi plus de cent trente engagés il y avait de nombreuses DS. J'avais remporté ma catégorie avec un chrono de 1'14. La deuxième DS pilotée par Denis Cassas, pilote de formule 3 avait fait 1'22. La troisième DS par de Bellerive, pilote bien connu à Bayonne en 1'32. Les premiers étaient André Diviès sur la première Gordini livrée à Tarbes (c'est la dernière fois que je l'ai vu courir) et Léon Peyrosaube sur DKW proto préparée par Pierre Gellé soit en 1'06 environ. Ce slalom était la première sortie de groupe de l'écurie "Pyrénées Bigorre" dont j'étais le Président. Nous avions engagé trente-cinq concurrents venant de notre écurie. J'ai obtenu cette année-là plusieurs succès en DS ; ce fut très laborieux face aux Cortina Lotus, sorties en groupe 1.



Jet VS en slalom



Avec les Matra, ce n'est plus le groupe que je visais mais c'était le scratch. Outre les 4 cv, Dauphine, Simca 1000, DS etc... il y avait des Rallye 2, Gordini, Fiat Abarth, CG, Fournier Mercadier, Alpines, Cortina Lotus, monoplaces diverses, et moi sur Matra, d'abord Jet 5, puis 5S, Jet 6 et enfin Jet Pesca. Il y avait des slaloms tous les dimanches pendant une bonne partie de l'année, mais je n'ai participé qu'à quelques-uns car j'avais aussi d'autres obligations. En performance de voiture et de qualité de pilote, nous étions chaque fois de 10 à 15 concurrents qui pouvaient prétendre à faire le scratch. Les monoplaces étaient dures à battre, mais "avec beaucoup de cœur" on y parvenait.

Les concurrents favoris dont "La Bagarre" était attendue par le public amateur faisait "la une" de la presse locale. **C'était le duel éternel "Verdoux - Pédarribes" soit Alpine contre Matra et le deuxième duel, Madame Verdoux contre Madame Pédarribes pour la coupe des Dames.** L'Alpine de Verdoux était préparée et mon Jet 6 était de série jusqu'à début 69 ; mais je gagnais souvent devant Verdoux. C'était un combat très amical et nous avions l'un et l'autre le désir de bien faire, se faire plaisir et faire plaisir. C'est contre le chronomètre que nous nous battions ensemble. Et puis on se retrouvait souvent entre amis autour d'une bonne table. C'était une époque fabuleuse !

Afin de prendre l'avantage, Gaston Verdoux avait décidé de se donner les moyens. Début 69 il a acheté l'Alpine d'usine groupe 5 de Nicolas, pilote d'usine. C'était le top ; roues à fixation centrale etc, etc...

Début 69, la coïncidence m'a fait acheter le jet Usine groupe 5 ex-Pescarolo. Cette évolution nous a procuré une suprématie en course et ma Matra gagnait encore plus souvent.

Comble de coïncidence, sur le magazine Mille Miles n° 122 sorti le 15 septembre 2017, l'Alpine Usine groupe 5 modèle ex- Nicolas côtoie en première page de couverture la Matra Jet groupe 5 usine ex- Pescarolo. Elles se retrouvent, toutes belles pour séduire !

De 1966 à 1975 les performances que j'ai pu réaliser grâce à mes MATRA sont exceptionnelles. Outre les résultats en circuits, rallyes et courses de côte, c'est dans les slaloms que j'ai obtenu le plus grand nombre de victoires avec un Jet 5 S en 66, des Jet 6 en 67 et 68 et le "Jet Pesca" depuis février 69. Bien souvent on aurait cru que la victoire m'était due. Lorsque je n'étais pas tout à fait satisfait du passage d'une porte, d'un changement de vitesse ou de toute autre chose, mes concurrents directs, eux aussi, avaient dû rater quelque chose et je faisais le scratch. Lorsque je constatais qu'ils avaient fait un parcours absolument parfait, paraissant imbattables, et bien je faisais encore un peu mieux et je décrochais le scratch. Il m'est arrivé de gagner deux ou trois scratches en suivant. Lorsque je gagnais j'éprouvais une satisfaction légitime mais jamais je n'ai été fier ou imprégné d'un quelconque sentiment d'orgueil. Bien au contraire, j'éprouvais une certaine gêne et même un sentiment de tristesse envers mes amis qui n'avaient encore pas gagné. Je n'ai jamais cherché à battre mes amis concurrents mais j'ai toujours été imprégné du désir impérieux de "Bien Faire".



Claude Pédarribes slalom de Condom

Par contre mes amis ou supporters (on en a toujours quand on est gagnant), trainant dans les parcs, m'ont rapporté les commentaires qui circulaient chez les concurrents les plus motivés. Voilà ce qui se disait : « Qui donc va battre Pédarribes aujourd'hui ? ». Certains avaient des pneus plus performants, d'autres un moteur plus puissant, etc... Lorsqu'on me voyait arriver avec le Jet sur la remorque ils disaient « Tiens, voilà le scratch » c'est comme cela qu'on m'a appelé "Le Scratch".



Un jour je me suis posé cette question ! « Pourquoi tu gagnes ? ». Faisant appel à ma philosophie j'ai essayé de trouver une réponse. En fait mes concurrents directs semblaient s'être ligüés subjectivement avec l'intention déterminée de me battre. Par contre, en m'appelant La Scratch ils reconnaissaient en moi une imbattabilité établie. En me désignant comme le gagnant, le scratch, et œuvrant dans l'intention de me battre, ils m'avaient rendu Imbattable, subjectivement. La loi veut que ce soit toujours le plan subjectif qui engendre le plan objectif.

S'il s'est vendu beaucoup de MATRA dans le Sud Ouest de la France, il est évident que tous les slaloms auxquels nous avons participé ont eu une grande importance. Chaque victoire était largement débattue dans la presse locale ; quand on ne gagnait pas ou que nous étions absents, ayant la vedette à cette époque on parlait tout autant de nous.

Début 1967 les Jet 6 venaient de sortir. Avec Vincent Villanueva de Bayonne, nous avons décidé d'aller disputer un slalom à Saint Gaudens, ville du célèbre circuit du Comminges. Devant plus de 120 concurrents j'avais fait le scratch et Villanueva était deuxième. Deux Jet 6 en tête !.. Cela n'est qu'un exemple habituel à cette époque.

Avec "M" comme MATRA, Marmande, ville de prédilection !

En 1966 le scratch a été gagné à Marmande par Jean Louis Goux avec une monoplace qu'il avait construite sur un châssis poutre de Djet René Bonnet. En 1967 le scratch a été gagné par Landa sur le Jet 5S avec lequel j'avais gagné le Rallye National "Bayonne Côte Basque" en 1966. En 1968 j'avais fait le scratch sur un Jet 6 de série. En 1969, 1970, 1971 et 1972 j'ai chaque année fait le scratch avec le "Jet Pesca". Sept années consécutives de victoires Matra à Marmande, un des plus importants slaloms du Sud Ouest. (*Mesdames les Alpines, allez vous rhabiller !*).

J'ai le souvenir d'un slalom à Lanmezan. C'était une ligne droite le long du terrain de sport avec 3

ronds-points et des portes bien entendu. J'avais fait le scratch devant Verdoux et son Alpine groupe 5 avec 3 secondes d'avance ; c'était énorme et paraissait impossible. Comme d'habitude les cinq ou six meilleurs temps repassaient en fin de course à titre démonstratif et Verdoux comptait bien se rattraper pour l'honneur. A nouveau, je lui ai pris 3 secondes.

Alors que les Alpines survireuses arrondissaient large dans ces ronds-points matérialisés par trois bottes de paille regroupées au milieu, avec mon Jet j'arrivais droit près du centre, tout en repassant la première en freinant, je donnais un coup de volant à gauche avec un coup d'accélérateur bien dosé ; l'arrière faisait un demi tête-à-queue alors que l'avant du Jet enroulait le centre du rond-point, et je redémarrais tout droit en pleine accélération. Je gagnais sur Verdoux une seconde à chaque rond point. Je maîtrisais très bien cette méthode et je l'appliquais chaque fois que cela se présentait.

Je n'ai jamais gagné le slalom de Tarbes où j'étais presque toujours deuxième. Le chronométrage électronique a été utilisé pour la première fois en slalom à Tarbes. Cette année-là j'avais le meilleur temps mais il restait le dernier concurrent, Léon Peyrosaube, ancien pilote de grande renommée, engagé en dernière minute en doublon sur la barquette 2 litres Alfa Roméo de Soprana. Il m'a battu de 1 centième de seconde. Décidément, nul n'est Prophète en son Pays !

Au slalom de Condom



Claude Pédarribes et son mécanicien Antoine Crifasi (ex mécanicien Bâ Murat à Paris)



Voici le palmarès que j'ai réalisé en slalom, excepté quelques scratches échappés de ma mémoire :

Marmande 5, Condom 4, Lourdes 3, Mirande 2, Bagnères 2, Lannemezan 1, Saint Gaudens 1, Oloron 2, Muret 1, Galan 2, Pontacq 1, Eauze 2, Mont de Marsan 1.

Il faut ajouter les slaloms très pointus du Rallye des Gaves, soit de 25 à 30 scratches que j'ai réalisés en 8 ans.

Avec mes Matra j'ai totalisé plus de cinquante scratches, ou victoires absolues en slaloms dans le Sud Ouest de la France.

Je dois signaler que lors des courses de côtes, rallyes ou circuits comptant pour le championnat de France où j'ai participé avec mes Matra, jamais une Alpine n'a terminé devant moi. Quelle que soit leur cylindrée, leur puissance, ou la qualité de leur pilote, je les ai toujours battues.



Claude Pédarribes intouchable à Eauze

EAUZE : pays de l'Armagnac, où l'A.S.A. Armagnac-Bigorre et l'écurie Echappements Elusales rassemblaient plus de 100 slalomeurs pour le gymnase annuel. C'est Claudie Pédarribes, concessionnaire TOYOTA à Tarbes, qui l'emportait sur sa magnifique Matra Proto bleue.



“Le Rallye des Gaves”

Une rencontre sportive automobile très importante avait lieu tous les ans au début du mois d'août, organisée par Jacques Chancel, journaliste et écrivain prestigieusement connu. Pendant une semaine des centaines de voitures sillonnaient les merveilleux sites des Pyrénées tant aimées par Jacques Chancel qui a eu le mérite d'en faire partager la beauté à des milliers de personnes. De nombreuses personnalités (Théâtre, Cinéma, Sportifs, Journalistes, etc...) participaient à ces épreuves sportives et récréatives : C'était "Le Rallye des Gaves" basé à Argelès-Gazost. L'engagement s'effectuait par écuries de 5 voitures sans limite de personnes participantes. Chaque épreuve était notée et la remise des prix avait lieu au cours d'un Banquet dansant le dimanche soir, dernier jour du Rallye.

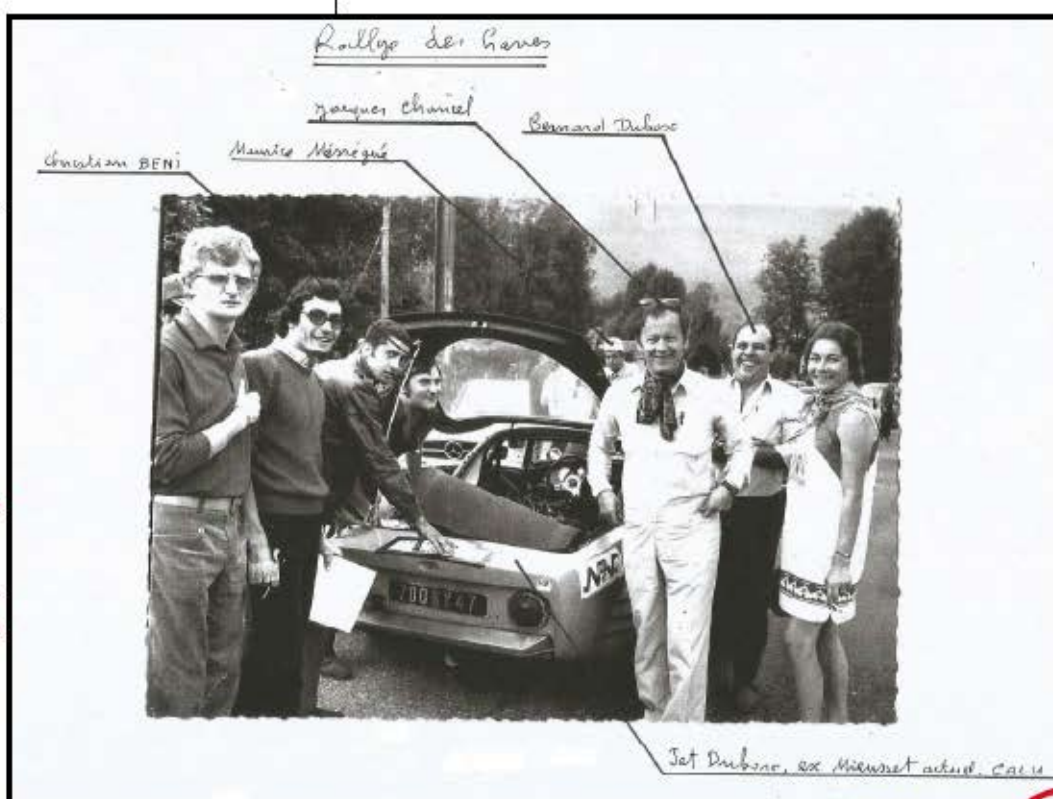
En 1968 le programme du Rallye a évolué. L'ensemble des voitures ne faisait plus six jours d'épreuves en promenade mais quatre (du lundi au jeudi). Les deux jours suivants étaient réservés à la "Voiture Champion". C'était une sixième voiture rajoutée à chaque écuries pour effectuer les épreuves de compétition automobile notées à fort coefficient. Elle comportait de quatre à cinq slaloms, une course de côte, une épreuve sur le circuit de Nogaro et un très étendu rallye de nuit sur deux ou trois départements avec pièges et imprévus d'une durée allant jusqu'à 8 à 9 heures. Tous les pilotes de voitures Champion devaient être licenciés Fédération Française des Sports Automobiles et les voitures en règle pour circuler sur la voie publique.

C'est ainsi que j'ai participé au Rallye des Gaves en qualité de "Voiture Champion". Mes MATRA et moi nous avons gagné cette épreuve cinq fois en 8 ans. Ce n'était pas de la promenade car quelques

écuries composées de personnalités parisiennes avaient invité de grands pilotes du sport automobile dont certains avaient de très performantes voitures Champion. C'est ainsi que j'ai été confronté à JP Beltoise, Henri Pescarolo, Ragnotti, Verrier, Roussely, etc... Mais il y avait aussi les meilleurs pilotes régionaux auxquels j'étais confronté régulièrement en slalom ou en Course de côte. Il faut reconnaître que les grands pilotes étaient un peu décontractés à part Ragnotti avec qui on s'est vraiment « tiré la bourre ». Avec une Alpine 1800 il m'a battu à Nogaro mais je l'ai eu dans tous les slaloms.

Chaque année il y avait un slalom à Argelès-Gazost, un à Tarbes, un à Lourdes, un à Cauterets et un ou deux de plus certaines années. La première année, en 68 j'avais fait tous les scratches. J'ai renouvelé cela une seule fois, mais j'en gagnais la majeure partie les autres années. Cela fait plus de 25 scratches gagnés dans les slaloms du Rallye des Gaves de 1968 à 1975. J'étais devenu le champion des champions ; c'est ainsi que l'on m'appelait au Rallye des Gaves.

Des anecdotes sur le Rallye des Gaves, on pourrait en écrire plusieurs livres, mais il en est quelques unes qui m'interpellent. Une année la course des voitures Champion sur le circuit de Nogaro était remplacée par une épreuve de régularité à 35 km/h sur cinq tours avec plusieurs points de chronométrage sur la piste.



Me préparant à cette épreuve, pour plus de précision, sur une ligne droite de 20 km (de Tarbes à Rabastens) j'avais étalonné mon compte tour à une vitesse de 35 Km/h en troisième. Un ami, qui entre autre m'avait acheté un Jet 6, ingénieur à l'Ecole polytechnique, m'avait bricolé à la hâte un appareil avec une minuterie et un capteur fixé dans le compteur de vitesse pour émettre 2 sons (Bip-Bap) qui synchronisés, me garantissaient une régularité de 35 Km par heure. Ainsi armé nous avons fait cette épreuve avec tous les atouts.

Cette année-là, Henri Pescarolo faisait la voiture Champion pour une écurie du Rallye des Gaves et participait donc à cette épreuve. Je ne sais pas quelle méthode il avait utilisée. Malgré cinq ou six contrôles par tour avec des chronomètres manuels au dixième de secondes, soit vingt-cinq ou trente contrôles sur cinq tours et les approximations du déclenchement manuel des chronos, nous avons réalisé l'impossible tellement cela semble tenir du miracle. Avec Henri Pescarolo nous avons été classés « premier ex aequo ». Il faut rappeler que j'ai réalisé cette épreuve avec le Jet préparé par le service compétition de Matra pour Henri Pescarolo (commu comme étant le "Jet Pesca") sur lequel il a brillé notamment au rallye des Cévennes en 1967.

Cela pourrait s'interpréter comme si Henri Pescarolo privé de sa Matra avait réussi à rentrer de nouveau en harmonie avec elle (les miracles de la vie). « Le monde objectif est toujours subordonné au monde subjectif (C.P.) »

En raison de son importance, il y avait chaque année au moins deux motards de la Gendarmerie qui pendant une semaine suivaient et encadraient le Rallye. Ils faisaient partie de cette grande famille et une sincère amitié s'était installée entre nous.

En 1975 il m'était difficile de me libérer pour conduire ma Matra les quatre premiers jours du Rallye promenade, obligatoire pour participer aux épreuves "voiture champion". Le seul à qui je pouvais confier ma Matra sans crainte était mon fils Frank qui n'avait que 14 ans ; passionné de mécanique, très méticuleux, connaissant parfaitement mon Jet, capable de maintenir les niveaux, vérifier les températures, être attentif à tous les bruits et intervenir si nécessaire. Dans

une écurie composée de nombreux médecins, je leur ai demandé que quelqu'un soit toujours à côté de mon fils à qui j'ai confié mon Jet pendant quatre jours. Un soir les épreuves finissaient vers Oloron-Sainte-Marie à 80 Kms d'Argelès-Gazost, base arrière du Rallye. Mon fils s'est retrouvé seul avec la voiture. Jacques Chancel, âme et Maître du Rallye, a demandé aux deux motards de l'escorter jusqu'à Argelès-Gazost, ce qui fut fait. C'était vraiment une autre époque ! Tout jeunes, mes enfants ont conduit, ce qui leur vaut aujourd'hui une bonne maîtrise sur les routes ; moi-même j'avais commencé à sept ans.

Si mon fils Frank a hérité des mes Matra il a surtout hérité de leur histoire et la passion qui l'habite est entrée en lui dès son plus jeune âge. Je formule envers lui le même vœu qui m'avait été formulé par Henri Pescarolo il y a près de cinquante ans « je sais que mon Jet est en de bonnes mains et je suis persuadé que Frank, mon fils, le conservera longtemps »

Vœu de H. Pescarolo:

« Je sais que mon Jet est en de bonnes mains!!! »



Dix équipages interceptés, la nuit dernière, par la gendarmerie de Boulogne-sur-Gesse et menaces de garde à vue

Lors de l'épreuve de navigation de nuit du Rallye des Gaves, un incident burlesque s'est produit à Boulogne-sur-Gesse, entre Montmaurin et Villemur.

Dix équipages du Rallye ont été interceptés sur le coup de minuit par la gendarmerie de Boulogne-sur-Gesse.

Cette brigade de gendarmerie avait reçu plusieurs coups de téléphone d'agriculteurs intrigués par des vrombrissements de moteurs à proximité d'un contrôle. « Vous avez affaire à de jeunes excités qui roulent à tombeau ouvert », avait-on dit aux gendarmes. Ceux-ci placèrent alors une Estafette en travers de la route et bloquèrent dix voitures « Champion ».

« Le Rallye des Gaves, connais pas », déclara le chef des gendarmes.

La situation devenait tendue de minute en minute car chaque équipage voyait s'évanouir ses chances.

Claude Pédarribes, de Tarbes, et Gilbert Kahn, journaliste à R.T.L., qui composent l'équipage de la voiture « Champion » de l'écurie de Maurice Mességué, réussirent à apaiser l'incident. Pourtant, Claude Pédarribes eut du mal à convaincre les gendarmes car il n'avait sur lui, comme pièce d'identité, que sa licence de pilote... mais pas de permis de conduire !

Gilbert Kahn réussit à désamor-

cer l'atmosphère explosive en lançant aux gendarmes le nom du commandant Raoult, ancien responsable de la gendarmerie d'Argelès, devenu récemment commandant du groupement de gendarmerie de Saint-Gaudens.

Lorsqu'ils reprirent la route, les dix équipages avaient perdu 14 minutes et ils ont demandé que la durée de cet incident soit neutralisée.

Le commandant Raoult, qui participe d'ailleurs au Rallye, et qui se trouvait par une singulière ironie à Argelès au retour des équipages, a déploré n'avoir pas été mis au courant du passage du Rallye en Haute-Garonne pour prévenir toutes ses brigades.

Décidément, ce Rallye est fertile en émotions puisqu'à Rabastens, mercredi soir, un pilote participant au Rallye a été agressé à l'arrivée de l'épreuve de régularité par plusieurs individus qui l'ont attaqué et lui ont ouvert une large balafre au visage à l'aide d'un rasoir.

Jacques Chancel a énergiquement protesté auprès de la municipalité de Rabastens en portant à sa connaissance ce très regrettable incident dû à un isolé irresponsable.



**L'AIDE DE CHACUN
PROFITE A TOUS**

Horizontal: 1. Acadien. 2. Commandes. RN. 3. An. Ilet. Chef. 4. PC. Ah. Go. 5. Ajustage. 6. AV. Vas. 7. Démontage. Go. 8. Or. Aran. Eu. 9. Ord. Seras. 10. Netge. ONU. 11. Finition. 12. Se. La. 13. Réfections.

Vertical: A: Cap. Drones. B: Pongage. Ré. C: Modif. D: Ami. Origine. E: Calas. En. F: Ane. Tatas. Ile. G: DDT. Avare. Tac. H: Le. AG. Garni. I: Esche. ENA. Oul. J: Son. K: Régage. L: Info. Soudure.

Solution des mots croisés



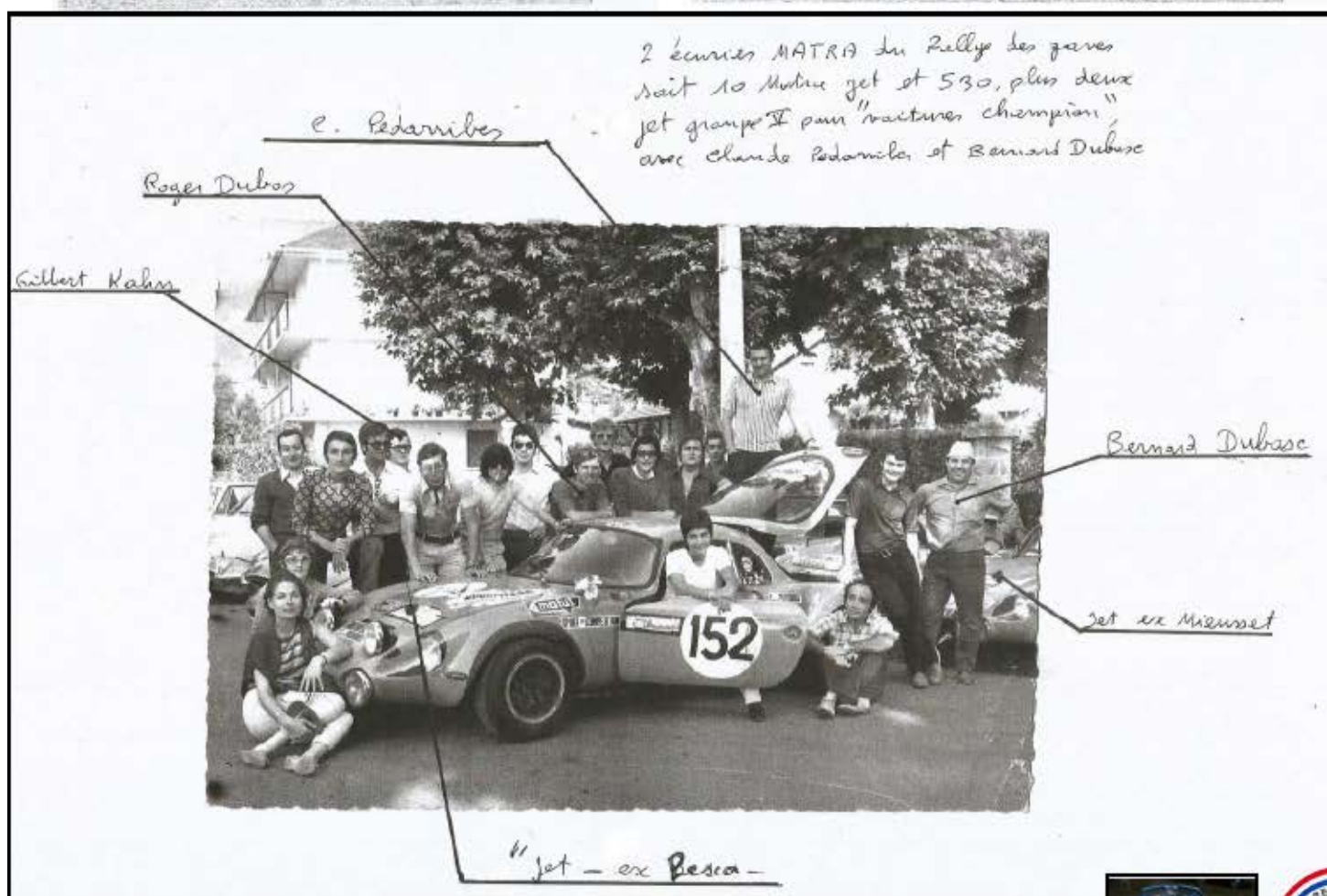
Grand Prix « champion des champions »

1. Pédarribes (Matra), 15 950 pts, écurie Julien Clerc.
2. Verdoux (Alpine), 15 898 pts, écurie Marguerite Monnot.
3. Roussely (Buffalo), 15 864 pts, écurie Xavier Darasse.
4. Vincent (Matra), 15 840 pts, écurie Benny Goodman.
5. Baron (Dauphine), 15 838 pts, écurie Michel Legrand.
6. Vittori (Alpine), 15 764 pts, Brassens; 7. Mauron (Alpine), 15 694 pts, Brahms; 8. Rouvière (Renault), 15 688, Mignone; 9. Thérrier (Renault), 15 660, Gilbert Bécaud; 10. Guiraud (Renault), 15 632, Chérubini; 11. Pouey (BMW), Bartok; 12. Marquassuzaa (Alpine), Albeniz; 13. Santarel (Alpine), Berlioz; 14. Toujas (Capri), Théodorakis.

GRAND PRIX CHAMPION

DES CHAMPIONS

1. (Matra) Pédarribes (Delacroix).
2. (Porsche 914) Villanueva (Lestie).
3. (Alpine) Verdoux (Velásquez).
4. (Alpine) Toujas (Chagall).
5. (Dauphine) Lafon (Degas).
6. (BMW 1.600 Ti) Marquassuzaa (Boticelli).
7. (Alpine) Desandre (Lacayburato).
8. (R-8 G.) Rouvière (Boudin).
9. (NSU) Meunier (Giraudière).
10. (R-8 G.) Pautonnier (Clovis-trouille).
11. (BMW 2.800) Pérus (Utrillo).
12. (R-12 G.) Fangouse (Rousseau).
13. (NSU) Catherineau (Covalpy).
14. (Autobianchi) Dumoulin O. (Dufy).
15. (Porsche 912) Tilman (Fragonard).



"CHAMPION DES CHAMPIONS"

LES RÉSULTATS

■ CLASSEMENT SCRATCH

1. Pédarribes; 2. Verdoux; 3. Alonzo; 4. Bordenaves; 5. Casas; 6. Lafon; 7. Mesplède; 8. Goux; 9. Toujas; 10. Ananos; 11. Catherineau; 12. Vigneau; 13. Rigoulet; 14. Mme Verdoux; 15. Lafitte; 16. Lannefranque Bernard; 17. Pécarrère; 18. Augé; 19. Vasseur; 20. Guiraud; 21. Carrère; 22. Mlle Lannefranque; 23. Laciotta; 24. Pérus; 25. Szinsky; 26. Lannefranque Jean; 27. Peltier; 28. Dattas; 29. Charrier; 30. Lacaze; 31. Laranc; 32. Aldaz; 33. Le Labousse; 34. Mme Laciotta Josette; 35. Pueyo; 36. Savès; 37. Moutet; 38. Bellec; 39. Mengue; 40. Montouillou; 41. Labarrouque; 42. Cloutat; 43. Soteras; 44. Tournaudouly Jacques; 45. Desprats; 46. Arné; 47. Haquin; 48. Guyot; 49. Arnaudet; 50. Mlle Jeanin; 51. Peyrègne; 52. Vrignaux.

3. Augé (Alpine) 1.12.03
4. Vasseur (Alpine) 1.14.13
5. Desprats (Matra) 1.20.00
6. Peyrègne (Midget) 1.32.39

— 1301 à 1600 et + de 1600 :

1. Toujas (Alpine) 1.07.10
2. Ananos (Alpine) 1.07.59
3. Vrignaux (Alpine) 1.09.51
4. Tournaudouly (Matra) 1.20.78

■ GROUPES 5, 6, 7

— 0 à 1300 :

1. Pérus (Proto Soprano) 1.14.51
2. Laranc (Simca Proto) 1.16.26

— Plus de 1300 :

1. Pédarribes (Matra) 1.01.91
2. Verdoux (Alpine) 1.03.40
3. Lafon (Dauphine) 1.06.51
4. Mme Verdoux (Alpine) 1.11.31

■ GROUPES 8 et 9

— 0 à 1300 et + de 1300 :

1. Alonzo (Grac) 1.04.25
2. Goux (Formule libre) 1.07.02
3. Savès (Formule libre) 1.10.38
4. Vrignaux (Form. libre) 1.33.63



R.L.

Plus de 70 concurrents ont participé au slalom automobile organisé par l'Eclair des Gaves, hier dimanche, à Argelès, sous le patronage de « La Nouvelle République des Pyrénées ». Le tracé, assez serré, avait été réalisé par Jean Charrier dans l'enceinte du Lycée Climatique.

La lutte fut âpre, surtout entre la Matra de Pédarribes et l'Alpine de Verdoux. Ce fut le Tarbais qui confirma ses bonnes performances du Rallye des Gaves.

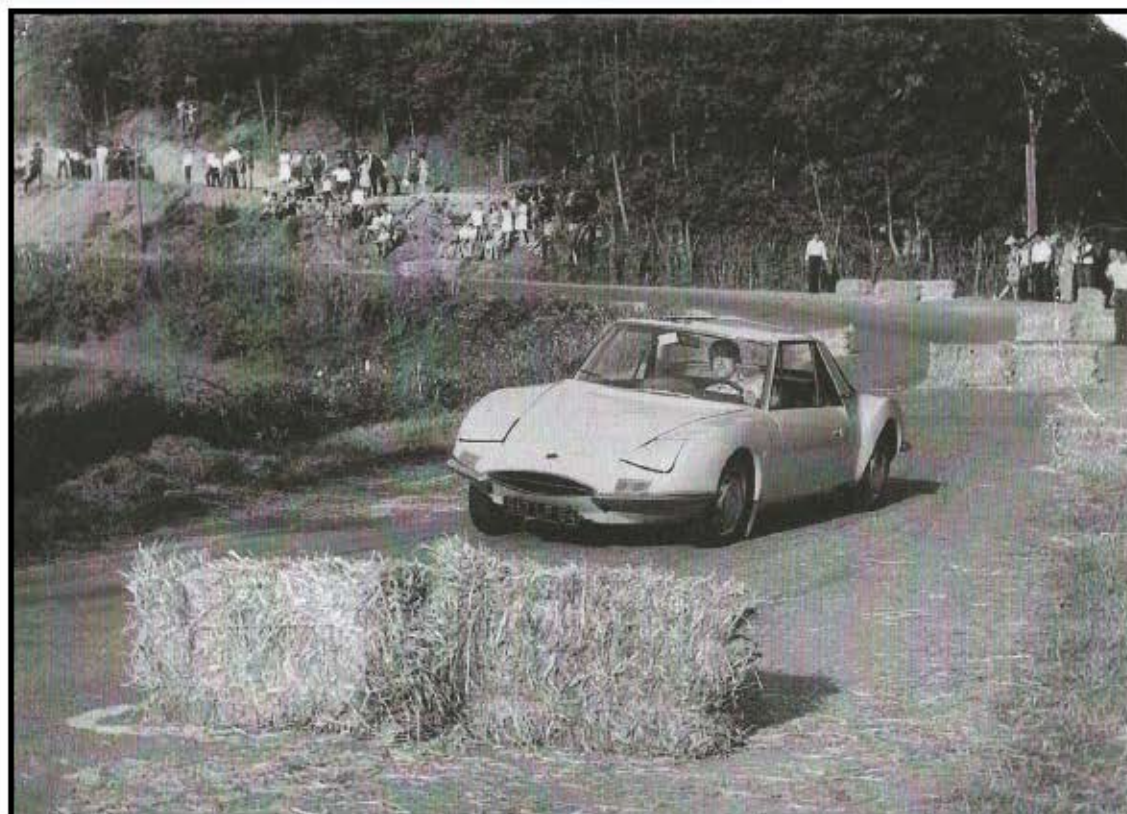
Alonzo a réalisé la troisième temps scratch, et Bordenave, sur sa Fiat Abart, fit une grosse impression.



Le vainqueur Pédarribes reçoit la coupe de la ville d'Argelès des mains du docteur Coiquil.

Slalom en côte
de Madiran

15 août 1968



COURSE DE COTE AU HAUTACAM ET GYMKHANA

A TARBES

L'EPREUVE DE NAVIGATION DE NUIT

Cette épreuve a été disputée sur plus de 150 kilomètres. Elle était divisée en deux étapes : la première empruntait le parcours suivant : Argeles, Neuih, Labasère, Payolle, camp de l'Arbizon ; la deuxième étape empruntait le parcours passant par La Barthe-de-Neste, Saint-Laurent-de-Neste, Montréjeau et Franquevielle et le retour s'effectuait par Larroque, Montmaurin, Villemur et Franquevielle, Lannemezan, Bagnères, Lourdes et Argeles.

Les premiers concurrents furent de retour à partir de 1 h 30 du matin.

Ajoutons que l'épreuve de ski de glacier, courue ce matin sur la piste mise en place au lac d'Oncey par la S.P.E.I. a enchanté les représentants des Ecuries.

Elle s'est disputée sous forme d'un slalom géant de 17 portes.

En dernière heure, on apprend que le champion tarbais Claude Pédarribes, conduisant la voiture champion de l'Ecurie Mességué s'est classé deuxième de l'épreuve de régularité de nuit et premier de la course de côte du Hautacam ce matin. Il se trouve ainsi en tête du classement des voitures « Champion ».



auto

Pédarribes à Marmande

Le Tarbais Claude Pédarribes a remporté hier le slalom de Marmande. Cela laisse présumer de la forme du Tarbais qui participera demain au rallye et dimanche au slalom de la Quinzaine Commerciale.

LE CLASSEMENT

1. Pédarribes (Tarbes), sur Matra, 1' 25" 10.
2. Coubert (Tonneins), sur R8 proto.
3. Bleynie (Ste-Foy), sur Simca 1000 proto.
4. Gigy (Condom) sur barquette.
5. Mesplède (Mont-de-Marsan); Alonzo (Tarbes); 9. Cassas (Lannemezan); 11. Goux (Bagnères).



PEDARRIBES (Tarbes) BRILLANT VAINQUEUR DU SLALOM DE L'ÉCURIE DES GAVES



Une vue de l'important public qui assistait au déroulement de cette manifestation sportive.
(Photo Durand).

Le slalom automobile de Lourdes, organisé par l'Ecurie des Gaves et placé sous le patronage de « La Nouvelle République des Pyrénées », a connu hier après-midi, au Lapacca, un beau succès malgré la concurrence du match Lourdes-Béziers. Un public important a assisté à cette épreuve qui a mis aux prises plus de 65 pilotes dont certains avaient disputé la veille, à Biarritz, une compétition analogue comptant pour le championnat de la Ligne du Sud-Ouest.

La victoire est revenue au Tarbais Claude Pédarribes qui, au volant de sa Matra Proto, a pris le meilleur sur tous les concurrents. A noter également l'excellente performance de Mme Verdoux, de Bagnères-de-Bigorre, qui s'est octroyée la Coupe des Dames.

Côté lourdaï, les couleurs ont été âprement défendues par la « tribu » Lannefranque (le père a remporté la catégorie plus de 1 600 cm³ en groupe D), Mlle Augé qui termine seconde au classement des dames, Arnaudet, Alonzo, etc.





La cuisine



Les Röstis au parfum de roquette

Préparation : 15 mn - **Cuisson :** 17 mn - **Pour 4 galettes**

500 g de pommes de terre Monalisa (ou autres) - 40 g de beurre - huile végétale - 100 g de roquette - sel et poivre.

Eplucher, laver, sécher, râper les pommes de terre et les **essuyer** avec un linge propre.

Laver la roquette, la sécher et la ciseler.

Mélanger les pommes de terre râpées et la roquette dans un saladier.

Ajouter sel et poivre.

Diviser la préparation en 4 parts égales.

Dans une poêle, **chauffer** la moitié du beurre dans 2 cuillères d'huile.

Déposer 2 cercles de pâtisserie et **les remplir** de la préparation.

Aplatir avec une spatule et **laisser dorer** à feu moyen pendant 10 mn.

Retirer les cercles et **retourner** les röstis pour cuire l'autre face pendant 7 mn en rajoutant le reste de beurre.

Les placer sur du papier absorbant et **cuire** les 2 autres parts.

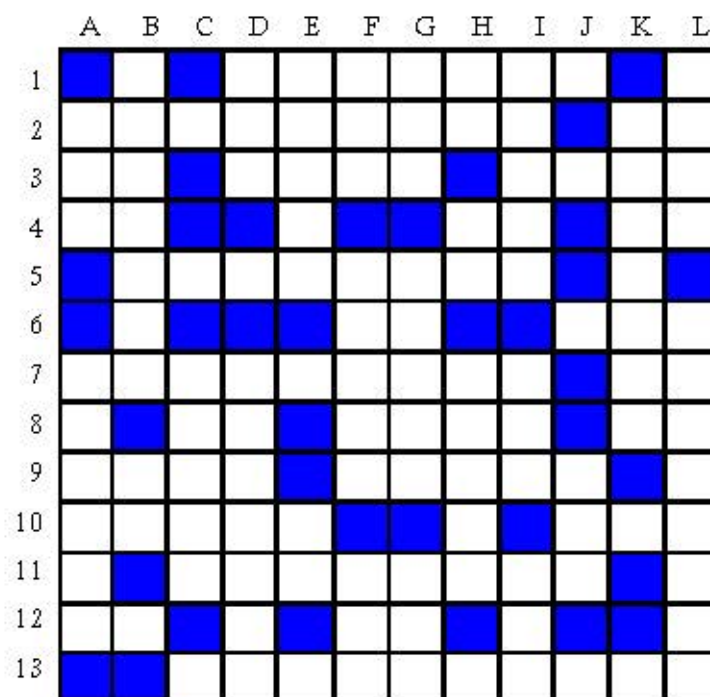
Servir avec un poisson ou une viande.

Variante: remplacer la roquette par du persil, ou du poireau précuit.

Façon hamburger, entre 2 galettes, glisser du saumon fumé et une c. à soupe de crème fraîche.

Les mots croisés

Par Maryvonne



La restauration d'une voiture

Horizontal:

1: De l'Acadie. 2: Organes qui assurent les fonctions d'une voiture. Route Nationale. 3: Indique l'âge. Hameau artillais. Plate, à molette ou à crémaillère. 4: Ordinateur. Interjection. Jeu chinois. 5: Adaptation précise d'une pièce mécanique à une autre. 6 Lettres pour indiquer le devant d'une voiture. 2e personne du verbe aller au présent. 7: Action de déposer des éléments d'une voiture. Avaler tout d'un trait. 8: Métal riche. Val où naît la Garonne. Lésé. 9: PC. Verbe être au futur. 10: Elle tombe en hiver. Organisation des Nations Unies. 11: Opération qui termine l'exécution d'une pièce. 12: Personnel. Article défini féminin. 13: Action de remettre à neuf.

Vertical: A: Pointe de terre avançant en mer. Ils sont sans pilote et télécommandés. B: Action de polir. Ile charentaise. C: (En abrégé) changer la forme. D: On en a tous besoin. Etat à la sortie d'usine. E: Arrêtas brusquement son moteur. Adverbe. F: Baudet. Hésitas. Terre au milieu de l'eau. G: Vaccin infantile. Ne donne rien. Après tic. H: Suffixe. Assemblée Générale. Chambre louée meublée. I: Appât sur un hameçon. Haute école. Affirmation. J: Bruit émis par un appareil en mouvement. K: Opération d'amener au plus près de l'objectif. L: La nouvelle du jour. Assemblages permanents de deux pièces métalliques.





Assemblée Générale



Ils se sont convertis!!!



Un intrus!



C'est pour d'éventuelles économies....

Au Concours d'élégance du 13 août



*Bébé et Jean-Claude aux couleurs de la voiture-
Nanou et moi en costume d'époque
et Michel Justou avec sa Simca 8 Sport*

