

De René Bonnet à Matra Sport



N° 97

Août 2018





Présidente :

Delphine HUMBERT

grabouille37@club-internet.fr



Secrétaire:

Danielle HUMBERT

jpaulhumbert@sfr.fr



Trésorier:

Christian PEAN

christianetmichele@hotmail.fr



Responsable pièces détachées:

Jacques CRESIEL

jcresiel@orange.fr



Responsable internet et communication et sorties:

Daniel HARQUIN

daniel.harquin@gmail.com



Responsable technique:

Jean-Paul HUMBERT

jpaulhumbert@sfr.

Couverture:

Christine Beckers à Monthléry

P: 2 Le Bureau—Sommaire

P: 3 Edito

Le mot de la Présidente

P: 4 Info

Les Classic Days 2019 au Mans

P: 5 à 8 Sortie

Sortie annuelle en Bretagne

P: 9 à 15 Circuit

Monthléry

P: 16 et 17 Autodrome

Monthéry

P: 18 à 21 Expo

Miracle à Lisieux

P : 22 à 25 Rappel

Co-Voiturage Tico Martini

P: 26

Pochettes de disques années yé-yé

Un livre

P: 27 Détente

Cuisine—Sudoku

P: 28 Photos insolites

Le Mans Classic



Août 2018



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 Harquin
marynanou46.mh@gmail.com

Impression
Copietout 41200 Romorantin
Tirage août 2018 - 130 exemplaires

Chers et Chères membres

Et Voilà !!! Le temps des vacances d'été est arrivé.

Nous avons déjà eu un avant-gout en allant camper au Mans. Ce fut une belle manifestation avec une bonne présence de Matra sur le stand. Bien sûr, nous avons eu de fortes pensées pour quelques amis qui n'ont malheureusement pas pu venir.

Grâce au bulletin, nous pouvons vous faire partager nos aventures. Je tenais à m'excuser auprès de certains membres qui sont passés au stand sans voir personne. Mais cette année, j'avais décidé de privilégier mes enfants avant le club en faisant participer notre dernier au Little Big Mans. Du coup, la gestion du temps entre les deux était assez compliquée.

Bravo à l'équipe d'Antoine Laureau qui a couru avec le René Bonnet. Ça fait plaisir de revoir sur la piste une RB parmi des bolides. En plus, ils sont allés jusqu'au bout de l'épreuve.

Vous avez dû recevoir votre convocation pour l'assemblée Générale. Ce n'est pas sans rappeler comme tous les ans, qu'une réponse est obligatoire. Bien sûr, je compte sur vous nombreux car c'est vraiment le plus grand moment où tout le club peut se retrouver.

Je vous laisse profiter de l'excellent travail de Maryvonne.

Pensez à aller voir le site internet du club. Pour les personnes souhaitant un mot de passe à partir de maintenant, merci d'envoyer un mail à Daniel Harquin : daniel.harquin@gmail.com

Je vous souhaite à tous de bonnes vacances.

Delphine Humbert





En 2019...

C'est fait!!! Les Classic Days 2019 se dérouleront sur le circuit Bugatti au Mans en alternance avec Magny-Cours les années paires.



Août 2018



Sortie annuelle en Bretagne

10 au 13 mai 2018



Par Josy Delaunay



Pour cette ballade sur la Côte d'Emeraude, 6 Matra seulement composaient le cortège avec Yves et Françoise Leroy, Christian et Michèle Péan, Christian et Michèle Borean, Guy et Marie-Jo Georget, Jean-Claude et Bébé Provost, Jacques et Isabelle Crésriel. Eh oui, pour diverses raisons personnelles, le reste du groupe était « en moderne ». Nous-mêmes avons fait faux bond, le plateau pour transporter notre joujou étant inopérant. Dommage pour Yves et Françoise qui nous ont concocté un week-end super sympa.

A notre arrivée au camping, dès le jeudi après-midi, nous y avons retrouvé un groupe de veinards déjà installés depuis plusieurs jours: Jean-Paul et Danielle Humbert, Gisèle et Roland Michelin, Gégé et Michèle Vincent.



Soirée cool, nous avions une salle de repas pour nous seuls.

8h15 vendredi, départ pour le Vivier sur Mer à la maison de la Baie qui est le Centre de Découverte de la Baie du Mont St Michel. Visite de l'exposition permanente sur le travail de la Mytiliculture (technique d'élevage des moules) puis départ pour les parcs à huîtres. Nous embarquons à bord de la Mytili-Mobile (petit train tiré par un tracteur). Notre chauffeur et guide nous emmène au milieu de la baie

(à marée basse évidemment). Pieds nus sur le sol gorgé d'eau pour mieux faire corps avec la nature, nous l'écoutons studieusement pendant que les plus malins, munis d'un couteau, sont très occupés à ouvrir les huîtres, que d'autres leur apportent. Roland a bien bossé mais a fait aussi une bonne cure.

Roland bien occupé



Rechaussés, nous repartons vers la 2e étape.

Après une bonne restauration, direction la Malouinière de Ville Bague à quelques minutes de St Malo. Une Malouinière est une vaste demeure de plaisance ayant appartenu à de riches armateurs malouins. Celle de la Ville Bague date de 1715, possède un parc de plusieurs hectares avec son bassin, sa chapelle, son colombier et jardin à la française. Les derniers propriétaires, Jacques et Madeleine Chauveau l'ont acquise en 1975 et restaurée avec passion pendant 20 ans pour lui rendre sa splendeur. Aujourd'hui, c'est leur gendre, un passionné lui aussi, qui accompagne les visiteurs, mais Madeleine, très bavarde, n'est jamais loin et a même tenu à figurer sur la photo de groupe.



Quelques collections impressionnantes ont été rassemblées comme l'exposition d'armes dans le pigeonnier ou les arts de la table dans la salle à manger. On y découvre notamment des ménagères composées de pinces à artichauts, à asperges, à manchons de caille, cuillères à fraises ou à framboises... et bien d'autres encore. Superbe!

Il faut vraiment beaucoup de passion pour rassembler tant de pièces rares. Ces pièces ont circulé de mains en mains avec toute la confiance du maître des lieux. Dédé fermait la boucle et se chargeait de tout reposer sur la desserte.



A noter aussi que le papier peint du salon représentant une grande fresque est un exemplaire exceptionnel classé monument historique.



Très belle journée et un beau temps!

Après le repas du soir, animation karaoké au camping avec une belle prestation de Gégé interprétant un tube de « Johnny ». Il fut très applaudi par ses fans (Gégé bien sûr).

Samedi matin, avec 5 Matra seulement (celle de Jean-Claude et Bébé souffrant d'un problème de ventilation), en route pour St Malo, cité corsaire cernée par de hauts murs de granite. La position stratégique du port notamment pour le commerce lui a permis de posséder 1/4 de

la richesse d'or en France et fut donc l'objet de nombreux conflits entre les Ducs de Bretagne et les Rois de France auquel St Malo a appartenu alternativement.

Ce fut même une micronation de 1590 à 1594. D'où la devise malouine:



« Malouin d'abord, Breton ensuite... et Français s'il en reste ».



Accompagnés de Nathalie, notre guide, nous commençons la visite de la ville. A peine nous a-t-elle expliqué que les bombardements de la 2e guerre mondiale ont détruit la ville à 80%, que nous subissons un nouveau bombardement. Le problème, c'est que j'ai été personnellement la cible d'une attaque... de mouette (ou de goéland, pas eu le temps de voir)! Splash!!! Elle m'a re-décorée de haut en bas. Personne n'a osé rire de mes malheurs et Nathalie a stoppé net son speech. Après un grand moment de solitude, les copines ont sorti Klennex et lingettes

afin de me rendre présentable. Ensuite, seulement, ce fut une explosion de rires. Pourquoi moi? En tout cas, les mouettes sont bien nourries à St Malo, je confirme. D'ailleurs, quelques membres en ont tiré la leçon en se mettant à l'abri pour admirer le haut des édifices en toute quiétude

Malgré cet épisode cocasse, nous avons apprécié la visite des remparts et de l'intérieur de la ville. Très belle cité!

Nous terminons cette matinée près de Dinard. Passage obligé par une crêperie en bord de plage.



Puis direction Fort La latte. Anciennement Château de la Roche Guyon avec ses ponts levis, donjons, oubliettes, engins de guerre... il est situé sur un cap rocheux face au Cap Fréhel. Du haut du donjon, au sommet duquel ne sont montés que les plus courageux à cause de la raideur des escaliers ou bien encore du vertige, on a une vue remarquable sur la Manche, la Côte d'Emeraude et la Baie de St Malo. Juste un peu de pluie pendant la visite mais le ciel breton a été clément avec nous pendant tout le week-end.

Retour au bercail après une journée bien remplie. Cette journée ayant été placée inévitablement sous le signe de « La Mouette » (rieuse cela va de soi), les copines se sont mobilisées pour m'offrir un essuie-mains accompagné d'une petite boîte contenant des mouettes. A l'ouverture du couvercle, on peut entendre leurs cris.

Merci les copines! Impossible d'oublier!

Bon on va arrêter les conneries et on va ramener ça en Bretagne!!!



Sans Roland et Gisèle et sans Guy et Marie-Jo, nous avons continué notre périple en visitant la ville de Dinan, le dimanche matin. Cette petite ville, construite sur une colline, domine la Rance et son joli port. Beaucoup de maisons à colombage à admirer. Une petite merveille! Matinée libre qui a permis à chacun de faire le plein de spécialités locales.

Et comme le dit si bien Dédé: il eut été dommage de venir en Bretagne sans faire Dinan!!!

Un dernier petit resto et chacun reprend la route du retour avec des souvenirs plein la tête.

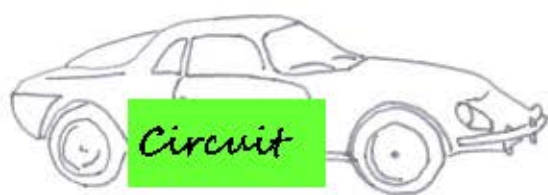
Un grand merci à Yves et Françoise, le circuit était au TOP!
« Josy »



Août 2018



Par Christine Beckers



Montlhéry

2 et 3 juin 2018

Vendredi 1er juin 2018

18h Après une traversée de Paris cauchemardesque, nous atteignons grâce au GPS la belle maison du bout du monde de notre ami Michel Croullebois. C'est lui qui nous a convaincus de venir à **Montlhéry pour les 50 ans des Formules de France**, à la rencontre des amis de Roger Dubos qui ont, eux, eu la chance de vieillir ! Il m'a aussi appris que la **Matra 630** serait présente, d'où un **coup de fil à Popol Humbert** qui m'a assuré que je pourrais la conduire. Après un accueil chaleureux, l'apéro au Punch maison prend des allures de vacances et nous écoutons, bouche bée, Michel nous raconter des anecdotes tantôt drôles, tantôt émouvantes, concernant son meilleur ami : **Jean-Pierre Beltoise**. Ensemble, ils ont fait les 400 coups, et je découvre un homme sensible, généreux, fidèle en amitié et tout à fait différent du pilote plutôt froid et renfermé que je connaissais. J'apprends qu'il a énormément aidé de jeunes pilotes à démarrer, et je regrette vraiment ne pas l'avoir côtoyé plus souvent en dehors des courses. Michel nous fait aussi revivre les instants les plus poignants de ses funérailles, où son frère réussit quand même à faire rire l'assistance avec le vocabulaire le plus imagé qui ait jamais retenti dans une église. A la sortie du cimetière, avec un humour noir de circonstance, **le grand Henri confie à Michel : « Moi, je serai incinéré... la moitié du boulot a déjà été faite au Mans ! »**.



Nicole nous a concocté un repas de fête, terminé avec un « canard » à l'Armagnac, et il est presque minuit lorsque nous montons nous coucher. Un faisan qui crie (vérifié au Larousse, avec un seul « r ») nous souhaite une belle journée, le soleil brille, la vie est belle, la Matra 630 m'attend !

Samedi 2 juin 2018

10h30 En arrivant à l'autodrome de Montlhéry, je réalise que je n'en ai aucun souvenir, à part la route qui y monte en larges virages. Je reconnais évidemment l'anneau et la tour, rien d'autre. Il faut dire que de l'eau a coulé sous les ponts depuis 1971, à l'AGACI 300 où j'ai terminé 2è en Alfa 33 derrière Bob Wollek ! Je demande donc à un des organisateurs, Olivier Sylvain, de m'emmener reconnaître le circuit. Avec sa Seat, il attaque sérieusement, et après un tour où Louis est trébuché comme un sac à l'arrière, une bouteille d'Armagnac – dans son emballage-en main, il demande grâce et descend. J'en redemande, et mémorise les chicane qui se suivent sans répit... moi qui déteste ça ! Amoureuse des grandes courbes où les doigts de pieds se recroquevillent dans les chaussures pour rester à fond, je suis servie, il n'y en a pas une, c'est un vrai tourniquet !



11 heures Sous la tente Motul, je fais la bise à Jean-Paul Humbert, le pape de Matra adoubé par Jean-Luc Lagardère et tête pensante de l'EPAF (Entretien du patrimoine automobile français, musée et atelier situé à Romorantin). Popol, retraité qui semble en forme, arbore ses légendaires bretelles. Toujours hyper concerné par « sa » Matra 630, celle qu'il a entièrement reconstruite en suivant les plans de l'originale, il me rappelle qu'après la parade des Matra aux 24 Heures du Mans, il est rentré



chez lui : c'est la mécanique qui l'intéresse, pas la course ! Impressionné par les records du monde de Louis, il discute « avion » avec lui... Matra est quand même l'acronyme de « Mécanique Aviation Traction », on l'oublie souvent ! Je tourne autour de « mon » auto, je la caresse, toujours impressionnée par les noms de Servoz Gavin et de Pescarolo sur les portières.



Je me remémore ce jour de septembre 2016 où j'ai pu m'y assoir pour la première fois. Le grand Henri, invité d'honneur du Classic Festival, a posé son hélicoptère chez nous pour 2 jours. Il nous a amenés à Nogaro par les airs et vient de décou-

vrir qu'il doit conduire dans la même série l'Inaltérade Jean-Jacques Cantrayn et la Matra. Sur le ton désinvolte qu'on lui connaît, il dit calmement à Popol : « Fais-la piloter à Christine, elle sait y faire ». Surpris, Popol s'apprête à poser une question qui lui reste coincée dans la gorge quand Henri insiste « Je te dis qu'elle sait y faire ». On m'amène des mousses et je m'installe dans le baquet en me demandant si je rêve. C'est une boîte ZF, différente de la Hewland à laquelle je suis habituée sur l'Inaltéra. Mais elle se manie sans problème, je démarre sans caler (ma hantise), et j'enroule les beaux virages de Nogaro où j'ai usé tant de pneus (cf mon bouquin, je ne vais pas réécrire l'histoire). Je me sens à l'aise dans cette belle auto, et les vibrations du moteur me caressent l'échine. Bref, j'a-



dore, et j'en redemande... En 2017 je remets ça, prenant le volant après qu'un journaliste l'ait quitté en déclarant, l'air déçu « C'est un vrai camion ! ». Mais le moteur coupe pour une raison inconnue, et j'ai tellement peur d'abimer ce bijou que je n'insiste pas.



Août 2018

Midi Me voilà strappée, il a fallu allonger un peu les ceintures que Louis vient serrer un peu plus en me faisant un clin d'œil qui signifie « Amuse-toi bien, mais sois prudente ». Le moteur Ford 8 cylindres a démarré au quart de tour, juste le contact à mettre et un bouton à enfoncer, pas de problème de pompe à essence à stopper au premier tour. Popol me dit simplement de garder un œil sur la température d'eau et sur la pression d'huile. Pendant 10 minutes, j'accélère régulièrement de 2500 à 3000 tours, le son rauque du V8 fait monter mon rythme cardiaque en même temps que la température du moteur. A 80°, je coupe, et on me demande d'attendre pour poser une caméra. Je n'aime pas trop ça, préférant



l'intimité totale avec la machine, mais elle est posée à l'extérieur, et ça me fera un beau souvenir. Je cherche désespérément la première, et les gentils mécanos s'y mettent aussi. Mais même à 2 mains, ils n'y arrivent pas et je démarre en deuxième. Une fois sortie de la zone des stands, j'accélère à fond jusqu'au virage de la Ferme. En 2018, dites-moi où il est possible d'accélérer à fond ? Le faire est un bonheur en soi, et je ne m'en prive pas même si c'est à chaque fois pour peu de temps. L'épingle se prend en 2e après avoir brièvement passé la 3e. Je réalise que l'embrayage, qui me semblait très dur à l'arrêt, ne me pose aucun problème, on dirait que ma jambe gauche se souvient de l'effort à réaliser. Popol m'a demandé de ne pas dépasser 6000 tours : le moteur vient d'être refait. Après le gauche assez rapide, suivi d'une chicane où je repasse à nouveau la 2e, j'ai juste le temps de repasser la 3e avant de rétrograder pour l'épingle de Faye. Une mini ligne droite



me permet un petit coup de 4e et il faut à nouveau passer la 2e sur un revêtement chaotique pour une série de chicanes serrées où la direction demande à être bousculée. Ouf, je monte sur l'anneau, 3e et hop, 2e, je plonge sur la chicane en freinant à mort, secouée par ces maudites plaques de béton avant de remonter un peu plus haut sur l'anneau pour replonger sur une chicane identique, avec mon pied gauche qui saute sur le cale pied lors du violent freinage. Le pied droit aussi a du mal à rester sur la pédale, je suis bringuebalée dans tous les sens. Encore la 3e et retour à la ligne de départ avec ses chicanes où manœuvrer le volant tient du miracle. Une petite gêne : la ceinture passager n'a pas été bouclée, elle se trimbale de gauche à droite. Et le bandeau « Je vois la vie en Vosges » m'oblige à baisser la tête au moment où je plonge de l'anneau dans les chicanes.

Monter sur le « banking » me fait inévitablement penser à Daytona, cette sensation de partir tutoyer le ciel est unique. Il manque la force centrifuge qui tire vers le haut, la vitesse n'étant pas suffisante. Pas de plongée similaire aux USA, c'est à fond absolu, à 340 km/h ... de moyenne ! Sur la Matra, je n'ai qu'un compte tours, et je ne pense pas dépasser 200 km/h. Mais la vitesse importe peu, le plaisir réside dans les freinages –que j'aime tardifs- et les accélérations –les 488 Cv n'en sont pas avares-





13h En descendant de la voiture, je suis littéralement happée par la foule. Rubiconde, en transpiration, j'entends au milieu des applaudissements une voix lancer « On aurait dit Servoz Gavin, à la sortie de la chicane en travers ! », une autre répond « Servoz Gavine alors ! ». Je n'en reviens pas de l'enthousiasme, et des demandes d'autographes qui affluent, c'est la fête ! Un monsieur a attendu 44 ans pour m'offrir une photo où je tiens dans les bras mon chien ... Matra ! Très émue, j'ai dit que j'avais demandé à Ducarouge la permission

d'employer ce nom, et je réalise une fois de plus qu'il n'y a pas de hasard : c'est aujourd'hui que je devais retrouver cet instantané !

13h30 Le club des Formules de France m'attend, et là encore je suis applaudie. Par plusieurs anciens pilotes notamment, comme Christian Ethuin ou Max Mamers, ce qui me touche particulièrement. Une bonne bière me rafraîchit avant de passer à table pour une assiette froide bien agréable où nous parlons voiture –un peu- et moto – beaucoup – avec l'organisateur de cette rencontre, Michel Croullebois, et son frère. Nous sommes tous bien d'accord qu'aujourd'hui les courses de moto sont plus passionnantes que la F1, empêtrée dans un règlement qui laisse peu de place au talent du pilote en lui infligeant des pénalités excessives et souvent injustifiées. Après le dessert, je vais saluer Jacqueline Beltoise, et nous évoquons avec une nostalgie certaine le bon vieux temps des Inaltéra. J'en profite aussi pour lui dire combien j'ai récemment apprécié de piloter l'Alfa de Laurent Francès sur le circuit de la Gënëtouze dessiné par Jean-Pierre, dont leur fils Julien a hérité de sa sensibilité : quand je lui ai parlé de son père, il a eu les larmes aux yeux ! Ceux de Jacqueline pétillent, faisant inévitablement penser à son délicieux frère François Cevert, disparu il y a 45 ans déjà.



15h De retour au camion Motul, les demandes d'autographes continuent d'affluer tout l'après-midi, et mon mari Louis est parfait en attaché de presse : il vend mon bouquin « La course ou la vie » comme des petits pains ! Je rencontre des passionnés de tous âges, et même quelques femmes qui m'encouragent particulièrement. Je regrette tellement que la gent féminine ne soit pas plus présente en sport automobile ...heureusement que Patricia chapeaute l'organisation d'une main de maître (maîtresse ?) et avec le sourire !



17h30 C'est reparti pour 3 tours... même si on m'en accorde 5 ! Il fait très chaud, et la succession de chicanes m'en met plein les bras. Je commence à apprivoiser l'auto, à trouver mes marques. Ce qui ne m'empêche pas de louper le freinage de la ferme et d'emmener quelques plots avec mon museau. Je pleure presque de joie au son de la symphonie du V8, les freinages appuyés et les talon- pointes redevennent des réflexes.

19h30 Dans le magnifique bâtiment futuriste où a lieu le repas, le film sur le championnat de Formule France opposant Michel Leclère à Alain Serpaggi (présents tous les deux) ne manque pas d'intérêt, mais les commentaires sont niais et nettement trop longs. Séquence émotion quand le visage de Roger apparaît plein écran, et que Louis met la main sur mon épaule, alors que Michel jette un regard inquiet vers moi. Je tiens le coup, comme en 1973, mais son sourire me brie le cœur ! Son émotion est visible après la mort de son ami Denis Dayan, mais il ne sait pas que ça sera bientôt son tour : « J'y pense un peu » dit-il... menteur ! Il pensait beaucoup à son pote, et était resté très proche de Danielle et de ses enfants ! A l'époque, les accidents mortels faisaient partie de la course... the show must go on!



Le dîner et la remise des prix s'éternisent. Heureusement, la conversation va bon train avec Jean Vinatier et Willy Arnaud, mais nous décidons de filer à l'anglaise à 23 heures, je suis lessivée !

Dimanche 3 juin 2018

10h Petit déjeuner en famille avec Nicole, l'épouse de Michel Croullebois, et leurs 2 petites filles qui me mangent des yeux. Louise, 10 ans, décide de détourner la plaquette avec mon nom en y rajoutant « Assistante », et elle s'en montrera particulièrement digne en me proposant durant toute la journée verre d'eau ou jus de fruit, en m'aidant à enfiler ma combinaison ou en portant fièrement mon casque. Quant à sa petite sœur Jeanne, elle vient me glisser en rougissant un secret à l'oreille : « Tu étais très belle... mais je te trouve encore très belle ». Trop mignonne... je souris en pensant à mon mari Louis qui me dit la même chose, j'ai beaucoup de chance !



Midi Après une interview sympathique avec Igor Biétry, un attroupe-ment se forme à nouveau autour de la Matra. Les 2 gentils mécaniciens bénévoles positionnent à gauche l'essuie-glace qui me barrait le pare-brise –sans que je m'en rende compte, comment est-ce possible ?-, et la voiture démarre au quart de tour comme la veille. Quand je pense aux efforts nécessaires pour mettre en route le V8 Cosworth de l'Inaltéra qui a quand même 10 ans de moins, je me pose des questions... Evidemment, la Matra est entretenue aux petits oignons par Popol Humbert, et ça change tout !

Midi 30 Toujours pas moyen de passer la première, je démarre cette fois en 3è, croyant être dans le bon rapport. Mais la souplesse du moteur m'évite de caler, et je pars le couteau entre les dents. Il fait toujours aussi chaud, mais dès que j'ai ouvert un œil ce matin je n'ai pensé qu'à ces instants magiques où le temps n'existe plus. Dans ma tête, j'ai 30 ans, je vis ma passion à fond, mes songes les plus fous se sont réalisés. Comme alors, je me pince pour être sûre que je ne rêve pas. Comme sur le banking où je m'émerveillais de l'inscription « Daytona USA », une petite voix me dit : « Tu es sur l'anneau de Montlhéry au volant d'une Matra, ton nom est inscrit sur la portière aux côtés de celui de Pescarolo ».





17h30 L'après-midi se passe entre interviews et autographes, il faut aller chercher dans la voiture un dernier stock de livres...il faut dire que le speaker Igor met le paquet pour le mettre en valeur. J'appelle Papy Jaussaud, dont c'est l'anniversaire. Il m'explique qu'on lui a fait des soudures à l'argon dans les vaisseaux...je crois qu'il blague, mais c'est le nouveau traitement de son anémie ! Un petit coup de fil à Madie Pescarolo me confirme qu'Henri se remet doucement de son quintuple pontage,

je suis rassurée sur la santé de mes amis ! Les tribunes et les stands sont vides quand je démarre pour le dernier run. Olivier Sylvain me prévient que des chicanes sont enlevées et que je dois me méfier de ne pas arriver trop vite à la Ferme. Message reçu 5 sur 5, je me réjouis de pouvoir enfin passer la 4^e ! Un petit travers à la double chicane nord me rappelle à l'ordre : j'aime les glissades, la Matra aussi, mais la fête est finie, surtout que je vois monter la température d'eau. Il faut dire que précédemment, je n'avais pas eu une seconde pour regarder les cadrans. Mission accomplie, je n'ai pas fait de bêtise, et les quelques derniers mètres pour ramener la voiture au camion Matra...dans l'herbe, m'emplissent de nostalgie. A chaque fois que se termine ce bonheur de piloter, je me demande si ce n'est pas la dernière fois... Pourtant, je rêve déjà d'une autre séance, à Nogaro ou ailleurs. Piloter une voiture de course reste ce que je préfère au monde, merci à tous ceux qui rendent cette joie possible... et me font confiance, malgré le poids des ans (qui s'efface-presque- miraculeusement dès que je démarre !). Un instant, j'unis à la passion de l'automobile celle de la musique classique, transmise par ma maman chérie : aux changements de vitesse, le moteur émet une musique qui pourrait se comparer à une partition musicale et à l'émotion qu'elle génère. Et le 4.7 L Ford devient du Mozart



23h En m'endormant, je revis ces moments intenses. Et soudain je réalise que je n'ai pas pensé une seule seconde, en plongeant de l'anneau à la chicane, que la pédale de frein pouvait aller au plancher, comme en Angola avec l'Alfa 33. J'ai évidemment une confiance absolue dans la préparation de Popol, mais si c'était arrivé, je me payais le muret, et les spectateurs qui étaient derrière (dont mon mari). Je me suis donc retrouvée en condition « course », celle où on est concentré sur le moment présent et où seul compte le pilotage. Que du bonheur !



Août 2018

Une semaine plus tard

Après un Grand Prix (mérite t'il encore ces majuscules ?) F1 du Canada soporifique, égayé seulement par les sous-entendus malicieux de Jacques Villeneuve, me voilà en bottes et jeans en train de dégager un muret envahi de chèvrefeuille et de ronces. En poussant la brouette, remplie à la fourche, je me dis que je reviendrais volontiers une semaine en arrière. Entre pousser une brouette à deux roues quand même, on n'arrête pas le progrès !- et appuyer sur l'accélérateur, il n'y a pas photo, même si j'aime jardiner... La même comparaison m'avait fait sourire au retour de Daytona quand j'appuyais sur la pédale de ma machine à coudre : même mouvement, effet légèrement différent ! Et quand je repense à la symphonie du V8, elle ressemblerait plutôt à du Wagner qu'à du Mozart... Ce sont les contrastes qui donnent du sens à la vie, la pluie est nécessaire pour apprécier le soleil Matra ! Bon, maintenant je vais couper les roses fanées et semer des haricots... en attendant le retour du beau temps... enfin, de « mon » beau temps. Tu me reçois 5 sur 5 Popol ?

« Christine »



Christine Beckers (74 ans) a piloté la Matra MS 630



Victorieuse des 24 Heures du Mans en 1974 (catégorie 2 Litres), Christine Beckers a piloté la Matra MS 630 sur l'anneau. Trois tours de piste par session au volant de ce bolide qui s'est illustré à l'épreuve mancelle en 1968 (avec Servoz-Gavin et Pescarolo), ont permis aux spectateurs d'apprécier les qualités de pilotage intactes de la pilote belge. « Ce circuit est, en quelque sorte, un retour aux sources pour moi car en 1968, j'ai fait l'une de mes premières courses au volant d'une NSU. Ici, la Matra se comporte bien, elle freine bien, mais son pilotage reste éprouvant », livre à chaud Christine Beckers, après avoir effectué trois tours de circuit à plein régime !





Autodrome Festival Héritage Montlhéry

Rencontre avec Christine Beckers

Une belle rencontre...

Par Isabelle Crésiel



À l'occasion de cette nouvelle édition d'AHF, nous avons eu la chance de faire la connaissance d'une fabuleuse championne, passionnée des belles autos et de vitesse.

Dès l'adolescence elle disait « plus tard je serai pilote de Formule 1 » marquée par ce jour de 1958 où elle assistait au GP de Formule 1 à FRANCORCHAMPS ;

Son rêve se réalise en 1986 quand son mari lui organise une surprise sur le circuit Paul Ricard. Un moment d'intense bonheur quand elle se glisse dans le baquet d'une F1 ARROWS BMW.

Un palmarès impressionnant de 1966 à 1982 en tant que pilote de courses, de rallyes. Elle participe aussi aux 24 h du Mans et bien d'autres événements encore.

Christine Beckers en 1978



C'est grâce à Henri PESCAROLO que Christine BECKERS a pris le volant de la Matra 630 : « Fais la piloter à Christine, elle sait faire »

Popol Humbert lui prête le volant de sa Matra pour une démo sportive. Elle n'est pas revenue à Montlhéry depuis 1971 (47ans).

Samedi matin, Olivier SYLVAIN l'organisateur, l'emmène reconnaître le circuit à bord d'une Seat. Ensuite, elle se dirige vers la tente Motul où est exposée la voiture de course. Elle tourne autour, elle la caresse.

Quelques conseils de Popol avant de partir. Elle lui fait confiance pour la préparation de la voiture. Les journalistes installent une caméra à l'extérieur et c'est parti. A son retour au paddock, elle est applaudie. Les demandes d'autographes affluent. Elle discute avec tout le monde et signe aussi des plaques éditées pour l'occasion. Son livre « La course ou la Vie » se vend comme des petits pains. Elle fait plaisir à tout le monde, elle et son mari sont tellement gentils et accessibles. La simplicité en personne !



Août 2018



Sa vie de pilote a été jalonnée d'émotions , de déceptions , de défis, de victoires, de chagrins.

40 de ses amis pilotes sont morts depuis ses débuts. Obstinée , malgré tout elle a continué à courir.

Après son retrait de la compétition , journaliste de formation elle travaillera pour une revue automobile. Pas surprenant

Elle a pratiqué aussi la moto, l'aviation, le parapente et le quad mais elle ne sera jamais aussi à l'aise qu'au volant d'une voiture .Elle est aussi passionnée par le jardinage.

Son mari rencontré lors d'un Paris Dakar il y a plus de 30 ans , pilote d'avion détient lui aussi plusieurs records du monde.

Ils ont parcourus ensemble le monde entier.

Quand elle parle de « MATRA » elle peut parler de son chien comme de de la symphonie du V8 .

Quand elle parle de Popol elle parle du pape de Matra et de ses légendaires bretelles , passionné lui aussi par les avions .

J'ai appris que MATRA est l'acronyme de « Mécanique Aviation Traction ».

Merci Madame Christine BECKERS .



« Isabelle »





Miracle à Lisieux

25 et 26 juin 2018

Par Irène Grente

Pour la deuxième fois Lisieux accueillait les 25 et 26 juin le pape.

Après Jean Paul II, pape des catholiques, Jean Paul Humbert pape des Matra (tristes) (dixit les milieux informés) nous honorait de sa présence accompagné de Christian le logisticien pendant deux jours, à l'occasion du festival de la locomotion rétro de Lisieux organisé par l'association Lisieux Auto rétro Normandie dont Patrick Rencurosi est président.



Le pape, Jean Paul Humbert, connu internationalement des milieux automobiles était présent dans cette ville d'à peine 30 000 habitants pour y exposer des véhicules qui, il y a quelques années faisaient vibrer les foules amassées autour des circuits automobile et ont laissé des souvenirs impérissables aux initiés qui voyaient là le renouveau du sport automobile français.

Quelques réflexions de visiteurs m'ont permis d'imaginer ce que peut provoquer dans la tête de nos concitoyens autophiles la présence d'une telle armada.

-« Comment ça se fait que vous êtes là, l'équipe Matra, le camion, les autos dans cette réunion qui n'a qu'un an d'existence, dans cette petite localité »

-Un autre « quand j'ai vu le camion, pour moi c'était déjà grand, alors quand j'ai vu sortir les autos, j'ai été stupéfait »

- La réflexion de Zoé (5 ans, petite fille de Patrice et coorganisateur du stand) à la question:

« Quelle auto préfères-tu ? » le camion »

Comme je l'ai déjà dit, le festival auto rétro de Lisieux, c'est 2 jours dédiés aux véhicules anciens (autos, motos, camions, tracteurs) avec la présence de quelques clubs locaux (Panhard, Alpine Basse Normandie, Mustang) de bourse d'échange et de nombreux véhicules anciens appartenant aux spectateurs venus admirer l'expo et stationnant sur un parking réservé.



Quelques anciennes présentes citées au hasard et sans aucune préférence : DS cabriolet, R5 Turbo, Austin Healey Frogeye.....et parmi les camions une collection de U23 Citroën, un camping car

TP3 Saviem 4X4 Eléphant équipé par Schiepati en Italie datant de 1978, une Estafette camping car équipée d'une cellule Autostar.....



Août 2018

La bourse d'échange recelait de belles pièces selon Jean Paul : phares d'anciennes, ensemble moteur essuie glace Ami 6 entre autre.

J'avais sollicité Jean Paul qui, à l'Assemblée Générale du Club proposait de venir lors d'expos locales avec le camion Matra Sports ainsi qu'avec deux Matra,

Sur notre Stand il y avait donc :

Une 630, Une F3 ex Jaussaud, Un aérojet René Bonnet GT, Deux Jet 5, Une Matra 530, Une Matra Murena, Le frigo Matra, nécessaire pour conserver au frais le cidre bouché.

A cela il faut ajouter des maquettes de soufflerie du Napoléon et de 630, une sculpture en bois de Jet et une autre en laiton.

Stand très aéré, les organisateurs nous ayant réservé 140 m2, nous aurions pu y glisser un autre véhicule, et d'ailleurs à l'ouverture de l'expo le samedi, un belge possesseur d'un Espace première génération entièrement restauré nous a demandé de le présenter sur le stand mais pour des raisons de sécurité le président du club organisateur n'a pas accepté (les véhicules ne pouvaient plus bouger après 9h à l'admission du public)

Les visiteurs m'ont semblé plus intéressés par les Matra et Bonnet de courses que par les Matra commercialisées à l'époque, évidemment on n'a pas tous les jours l'occasion d'admirer, de toucher, ou de monter dans le cockpit d'une F3 (exercice réservé aux petits bambins de 3 ans)

Autre fait à remarquer, nous n'avons rencontré sur le stand aucun possesseur de Matra, quant aux membres du club ils étaient présent, cela va de soi.

Des copains qui travaillaient dans la restauration de véhicules anciens ont pu s'entretenir avec Jean Paul et admirer la qualité de son travail à tel point que l'un deux m'a dit »s'il refait la ligne d'arbre de la F3, j'aimerais bien y participer. »

Marc possesseur d'une monoplace (en pièces) réalisée par Caubet, ancien de Matra, a évoqué les liens entre la F3 Matra et cette ancienne formule France.

L'apothéose: la présence de Jean Pierre Jaussaud et de son épouse.



A la demande du Président du Club organisateur Patrick Rencurosi Jean Pierre Jaussaud a accepté d'être présent à Lisieux.

Le dimanche midi il est arrivé accompagné de sa femme sur le stand suivis déjà par des connaisseurs pour qui à l'époque, Jean Pierre Jaussaud était une étoile montante dans le milieu des pilotes automobile.

Retrouvailles de Jean Paul et de Jean Pierre, champagne , repas avec les organisateurs (saucisses frites) ce qui devait rappeler à Jean Pierre Jaussaud ses dimanches à Monthléry où la tribu Jaussaud pique niquait lors des courses de F3 sur le plateau francilien (voir le livre de Christian Courtel : les beaux dimanches de Monthléry, photos d'Adolphe Conrad (hors série échappement p152,édité par le groupe Hommel)



Après ce frugal repas, retour au stand avec séances de dédicaces et photos avec le champion, Mme Jaussaud sortant de son sac des photos à dédicacer et canalisait la foule.

Une dame venue faire signer Jean Pierre Jaussaud avec ses garçons a offert, en signe de remerciements, des crêpes à ceux qui animaient le stand, moment de convivialité.

Des anciens, qui ont connu et admiré Jean Pierre Jaussaud, des jeunes pour qui le nom de Jaussaud résonne encore dans le monde de l'automobile, ont partagé un grand moment de bonheur.

Jean Pierre Jaussaud a évoqué quelques épisodes de sa vie de pilote : au rallye de Monté Carlo avec Henri Pescarolo, il a découvert ce que voulait dire aller vite sur route, que c'est différent de la piste.

J'ai appris entre autre qu'il avait refusé l'offre de Ferrari, de courir en F2, il visait la F1.

Quelques anecdotes empreintes de nostalgie, c'est le passé.

Il a également été sollicité pour des interviews de la presse locale. Peut-être ce dimanche lui a-t-il permis de revivre des moments forts de sa carrière, je pense qu'il a apprécié, l'organisateur aussi, qui l'an dernier l'avait invité sans succès, cette année avec la présence simultanée de son ex F3 et de Jean Paul Humbert il ne pouvait qu'accéder à la demande qui lui était faite.

Jean Pierre Jaussaud est un Monsieur très aimable répondant à toutes les questions, pourvu de grandes qualités humaines, un homme avec qui on aimerait rester à partager ses souvenirs, à échanger tout simplement.



Août 2018

Après ce grand moment, l'heure de la clôture approchant, la fête se termine, on rentre les voitures dans le camion ce qui provoque, comme pour la descente de ces autos, un attroupement, les spectateurs sont interloqués par la faible manutention nécessaire et par la technique du levage pour installer les autos dans le camion.

Aux dires des organisateurs, ce fut un week-end réussi avec la présence du club RBMS, de Jean Paul Humbert et de ses autos, clou du spectacle et la présence de Jean Pierre Jaussaud autre clou du spectacle sur le plan sportif.

Comme d'habitude, on ne peut terminer un article sans congratulations.

Un grand merci à Jean Paul Humbert, Christian Péan chargé de la manoeuvre et de la logistique, à Patrice, un autre Christian, Alain, tous les co-animateurs de ces journées et bien sur à Jean Pierre Jaussaud qui fut l'invité d'honneur de ces 2 jours.

Peut-être à l'année prochaine pour un autre moment fort de retrouvailles des véhicules rétro à Lisieux, qui sait ?

La notoriété de Matra sport dans le monde de l'auto ancienne s'est trouvée renforcée à Lisieux, la venue de Jean Paul Humbert et de Jean Pierre Jaussaud à cet auto rétro a contribué à la visibilité du Club RBMS à Lisieux.

« Irène »



Remercié par Matra fin 1967, Jean-Pierre Jaussaud a pu rebondir grâce à Marcel Arnold, un industriel du meuble (à contre) passionné de sport auto. La carrière de Jaussaud prit alors un nouvel essor et, au volant d'une Tecno (d-dessus aux Coupes de Paris 1968), il a pu décrocher le titre F3 en 1970 tout en se jouant des embûches et des bottes de paille jalonnant son chemin.

Jean-Pierre Jaussaud a fait sa moisson de podiums sur l'autodrome. Il a remporté une demi-douzaine de victoires en F3 entre 1965 et 1970. Il a croisé le fer avec nombre d'adversaires ruppés. Français bien sûr, mais étrangers également. « C'était une époque sympa où il régnait une bonne ambiance entre les pilotes. J'adorais un type comme Trevor Blokdyk. Un Sud-Africain qui marchait "du feu de Dieu" mais dont la carrière a été douchée par un grave accident qu'il a subi à Aïbi. C'était un mec super. Il y avait Charlie Grichton-Stuart aussi, un pote de Frank Williams pour qui il travaillera ensuite en F1. On se tirait de belles "poures". Mais tiens, ça me rappelle un Suisse aussi : Jürg Dubler. C'était lors d'un GP de Paris. Je n'étais pas très fringant ce jour-là et lui disposait d'un bon moteur. C'est à dire que, systématiquement, j'arrivais devant lui à

la chicane Nord, je freinais assez tôt, lui me doublait et ensuite il restait devant jusqu'aux tribunes, avant que je le repasse à mon tour aux Deux-Ponts. On a fait ce petit manège-là pendant quinze-vingt tours, mais dans le dernier, je l'ai surpris en freinant très tard à la chicane Nord. Là, je l'ai piégé, il a fini plus ou moins dans une botte de paille et j'ai terminé devant lui. »

À propos de botte de paille, Jaussaud avait sa... botte secrète à Montlhéry. « On se souvient tous de Ronnie Peterson qui s'était retourné sur une de ces fameuses bottes dans la chicane des tribunes. Pour éviter ce genre de situation, je m'étais toujours promis, au cas où ça tournerait mal, d'arriver toutes roues bloquées sur les bottes, pour limiter le phénomène

d'engrènement et d'escalade... » S'il conserve d'excitantes sensations de la bosse de Couard (« On décollait les quatre roues du sol au-dessus de l'herbe pour atterrir un peu plus loin sur cette difficulté placée en courbe »), Jean-Pierre garde un souvenir ému de son retour en compétition après le grave accident qu'il avait enduré lors du GP de la Loterie F2 1968 sur le circuit de Monza : « J'étais à peu près rétabli et j'ai fait ma rentrée avec la Tecno F3 aux Coupes de Paris d'août septembre. Je n'étais pas au sommet de ma forme, j'avais perdu 14 kg et j'ai terminé la course à l'arrière du peloton. Pourtant, j'ai été applaudi comme si j'avais gagné. Le public m'a réservé ce jour-là un accueil fantastique qui a eu pour effet d'accélérer ma convalescence. »





Article recueilli sur le magazine « Auto Hebdo »
de août 2018. (Envoyé par Jacques Augier)

Co Voiturage avec Tico Martini

CO VOITURAGE avec Tico Martini

“ J'AI TOUT APPRIS SUR LE TAS ”

Il y a 55 ans, il débarquait à Magny-Cours sans se douter qu'il allait y passer sa vie. Des « migrations » de sa jeunesse à sa passion pour la chanson, Tico se livre au volant d'une Ligier, marque dont il fut le discret artisan de la renaissance.

Propos recueillis par François Hurel

UNE LIGIER JS2, VOILÀ UN CHOIX PERTINENT...

J'aurais pu prendre mon Austin-Healey, mais une JS2, c'est mieux non? Celle-ci appartient à Jacques Nicolet, qui l'a ramenée de ses ateliers du Mans, où elle a été restaurée. C'est sympa à conduire.

ELLE A UN MOTEUR MASERATI. ET VOUS, VOUS ÊTES BIEN D'ORIGINE ITALIENNE?

Je suis né près de Vintimille et je n'ai été naturalisé français qu'en 1975. Mon père était maître d'hôtel sur l'île de Jersey avant la guerre et il y est retourné après. J'y ai donc suivi mes parents à l'âge de 12 ans.

AUJOURD'HUI, VOUS SERIEZ CONSIDÉRÉ COMME UN MIGRANT...

J'ai été mieux accueilli en France qu'en Grande-Bretagne, car c'était juste après la



Août 2018

guerre. La loi d'immigration britannique n'autorisait pas les Italiens à travailler dans un garage. Chaque nationalité avait sa spécialité et nous étions cantonnés dans l'hôtellerie.

COMMENT AVEZ-VOUS APPRIS À CONSTRUIRE DES VOITURES ?

Mes parents m'ont renvoyé à San Remo, où j'ai travaillé comme apprenti chez un concessionnaire Alfa Romeo pendant trois ans. Puis, la loi s'est assouplie et je suis revenu à Jersey. Mais je n'ai jamais fait d'études d'ingénieur ni de mécanique. J'ai tout appris sur le tas.

AVEZ-VOUS ASSISTÉ AUX COURSES DE F1 À JERSEY ?

Oui, la première fois en 1948. C'est même à cette occasion que je suis tombé amou-

reux de la course, même si j'aimais déjà ça. Je crois qu'il y a eu trois éditions de 1947 à 1949. La première y a été organisée après la guerre, les courses étant interdites en Angleterre jusqu'en 1948. Le paddock était au bord de la plage. La Maserati de Villorresi est la première F1 que j'ai touchée.

COMMENT AVEZ-VOUS DÉBUTÉ EN COMPÉTITION ?

J'avais acheté une Cooper 500 cm³ et j'ai commencé à Jersey en 1956. À marée basse, on traçait un circuit sur une plage de 5 à 6 km. Vers 1959-1960, Bill Knight a ouvert une piste de kart et m'a embauché. J'ai eu l'idée d'en construire un gros, avec des suspensions et un moteur de Triumph Bonneville 600 cm³. Il y avait à Jersey la course de côte de Boulay Bay. Des F1 venaient d'Angleterre pour y participer. Je les ai devancées sur ce parcours très sinueux, en battant tous les records.

CURIEX D'ATTERIR À MAGNY-COURS NON ?

Mike Knight avait fréquenté l'école Jim Russell de Snetterton. Son père Bill a racheté la méthode d'enseignement et une flotte de sept ou huit Lotus 18. Sur les conseils de Gérard Crombac (journaliste suisse. Ndlr), il s'est tourné vers Magny-Cours et a trouvé un accord avec Jean Bernigaud (fondateur du circuit en 1960. Ndlr). L'école a ouvert en avril 1963 et Bill m'y a envoyé, en octobre, m'occuper des voitures qui étaient toujours en panne. Je ne devais rester que deux ou trois mois. Puis le gérant, Henry Morrogh, a démissionné et je me suis retrouvé instructeur et directeur de l'école Jim Russell, devenue Winfield en 1964.

POURQUOI WINFIELD ?

C'est le nom d'une société de Bill n'ayant aucun rapport avec l'automobile. C'était le nom de jeune fille de sa grand-mère.

COMMENT AVEZ-VOUS VÉCU CE NOUVEAU DÉRACINEMENT ?

Quand je suis arrivé, à 29 ans, c'était le désert. Magny-Cours n'était qu'un ruban de goudron dans les champs. Je vivais sur le circuit dans une caravane. Il faisait très froid, jusqu'à -20°C durant l'hiver 1963. Ce fut dur, puis je me suis habitué. En 1966, j'ai épousé une Nivernaise et nous nous sommes installés.

VOUS AVEZ DONC LANCÉ LA MODE DES CARAVANES À MAGNY-COURS ?

C'était difficile de s'y loger. J'y ai vécu trois ans, derrière l'atelier. La deuxième caravane était celle d'un mécano anglais et la troisième celle de Johnny Servoz-Gavin, qui avait participé à nos stages à Zolder. C'est là qu'il a connu une jeune fille ayant un peu de moyens et qui l'a aidé à acheter une Brabham F3. Il m'assistait comme moniteur bénévole, en échange de quoi je l'aidais à entretenir sa voiture. Il partait sur les circuits avec

sa remorque et après avoir obtenu de bons résultats, il a été pris chez Matra (en 1966. Ndlr). Il était adorable. Nous avions peu de distractions, alors les soirs d'été, on faisait un feu de camp, je prenais ma guitare, quelques bouteilles et on chantait. C'était la vie de bohème, mais on ne s'ennuyait pas.

AVEZ-VOUS SONGÉ À QUITTER MAGNY-COURS ?

Oui ! J'ai même fait construire une maison au Beausset en 1974. Finalement, je l'ai revue et je suis resté.

PARLEZ-NOUS DE VOTRE CARRIÈRE DE PILOTE EN F3, DE 1965 À 67...

Carrière est un grand mot. J'étais un bon amateur et je courais tout en étant responsable de l'école. J'ai d'abord eu une Cooper, puis Bill Knight a acheté deux Brabham, pour moi et pour son fils, Mike, qui m'a succédé à la direction de l'école. J'ai obtenu des résultats corrects, dont une 8^e place à Pau, mais tout cela coûtait trop cher et j'avais déjà dans l'idée de construire des voitures. Ces deux facteurs m'ont fait arrêter et j'ai immédiatement attaqué mon premier châssis.

EN COMMENÇANT PAR DES VOITURES-ÉCOLES ?

Nous avions acheté des Merlyn pour remplacer les Lotus 18, mais c'était la galère pour obtenir des pièces. J'ai donc proposé à Mike de construire des voitures. Il n'était pas chaud mais j'ai quand même fait ma première monoplace sur mon temps libre. Il a fini par accepter de l'essayer et a donné son accord pour une série de six ou sept. Ensuite, on a construit une F3 que nous avons confiée à Étienne Vigoureux, lauréat du Volant Winfield 1968. Je construisais dans le cadre de l'école Winfield et l'expert-comptable m'a dit que je n'en avais pas le droit. On a donc créé la société Inter Auto en 1969, devenue ACM, Automobiles de Course Martini. Au début, je concevais les voitures seul, puis j'ai monté un petit bureau d'études dans les années 70.

AVEC DES DÉBUTS EN FORMULE FRANCE, EN 1969...

Nous avions confié une F3 à Jacques Laffite, lauréat du Trophée Winfield 1968, ce qui a lancé sa carrière, mais c'est Jean-Luc Salomon qui m'a donné ma première victoire, en Formule France (à Albi. Ndlr). On lui a fait une F3 pour la saison suivante mais il s'est tué à Rouen. Ce fut un moment très difficile. Je m'étais lancé avec une inconscience totale, en passionné et je commençais à avoir une pression terrible. Quand Jean-Luc s'est tué, ça m'a assommé. Mais je n'ai jamais songé à arrêter.

À L'INVERSE, QUELS SONT VOS MEILLEURS SOUVENIRS ?

Quand Jacques (Laffite. Ndlr) est devenu champion de France F3 et a gagné Monaco en 1973. Monaco en F3, à l'époque, c'était quelque chose. Et nous y avons gagné dix



F. HUBEL

8 AOÛT 2018 • autohebdo.fr 21



fois. Avec Jean-Pierre Paoli, ils ont voulu passer en F2 et j'ai commencé à construire une voiture, lorsque la guerre du pétrole est arrivée. Ce con de Messmer (Premier Ministre de Georges Pompidou. Ndlr) avait interdit les courses et moi, j'avais 15 voitures sur les tréteaux. J'étais mal et j'ai arrêté le projet F2, que j'ai repris en 1975 pour Laffite. Autre souvenir fantastique, car on l'a finie la veille de partir à Estoril. On l'a essayée de nuit à Magny-Cours, on l'a chargée dans le camion et on a gagné la première course, puis le championnat d'Europe.

LE DÉBUT DE VOTRE COLLABORATION AVEC ORECA...

Hugues de Chaunac avait créé Orecat avec Patrice Compain. Je l'avais comme client et quand on a décidé de passer en F2, j'ai proposé Orecat. Hugues s'est installé à Magny-Cours et j'ai racheté les parts de Compain. Cela ne se savait pas, mais j'étais associé à 50% avec Hugues, et Orecat était devenue notre équipe officielle. Quand le nouveau circuit a été construit et que Guy Ligier est arrivé, Hugues a décidé de déménager au Paul-Ricard et a racheté mes parts.

IL Y EUT AUSSI LA FORMULE RENAULT EUROPE, DE 1975 À 1977, AVEC TROIS TITRES CONSÉCUTIFS AVEC ARNOUX, PIRONI ET PROST...

Ça marchait très bien pour nous. La F3 s'est arrêtée naturellement en France, car la Formule Renault Europe était à la mode. Mais elle n'a pas pris sur le plan européen comme Renault l'aurait souhaité. En 1977, Pironi voulait absolument faire Monaco pour se faire connaître, parce que c'est une course que les équipes de F1 suivaient de près. Il m'a demandé de lui construire une voiture et il a gagné. L'année suivante, la F3 est repartie en France et on a recommencé avec Prost et Renault.

QUELS SONT LES PILOTES QUI VOUS ONT MARQUÉ ?

Servoz-Gavin, qui était très doué. Jaussaud évidemment, qui a remporté la première finale de l'école en 1963. À Magny-Cours, Laffite, Pironi et Arnoux habitaient sur place, contrairement à Prost qui avait gagné la finale au Paul-Ricard. Didier aimait bien faire la fête et avec son mécanicien Daniel Champion, la journée se terminait toujours tard, chez lui. On était rarement contrôlés à l'époque.

AVEZ-VOUS AIDÉ QUELQUES-UNS DE CES PILOTES ?

Laffite et Arnoux. Pas financièrement, mais en leur prêtant une voiture. Après son titre en Formule Renault, Shell avait envoyé René en Angleterre dans une équipe de F5000. Ça n'allait pas du tout et il est revenu fauché. Alors je lui ai construit une FRE et la lui ai prêtée. On était très proches car il était basé à Magny-Cours.

EN TANT QU'INSTRUCTEUR, ÊTES-VOUS PASSÉ À CÔTÉ D'UN VRAI TALENT ?

Jean-Pierre Jarier ? Oui, mais comme élève,

c'était un fou furieux et à l'époque les circuits étaient dangereux. Le jour de la pré-sélection pour le Volant Shell, il était moins vite et il n'a pas été sélectionné. Je me sentais un peu coupable car je le savais très doué. Mais le chrono avait parlé. Malgré cela, nous avons toujours gardé de bons contacts.

AVEZ-VOUS AUSSI CONNU DES «TALENTS PERDUS» ?

Ça m'embête de n'en citer que deux ou trois. Richard Dalles, Alain Couderc ou encore Emmanuel Collard, qui aurait dû être en F1. Ils ne sont pas allés jusqu'au sommet comme d'autres, j'ignore pourquoi. Mais aujourd'hui, on peut faire une très belle carrière sans avoir fait de F1, à l'image de Nicolas Lapierre.



QUELLE ÉTAIT L'AMBIANCE À MAGNY-COURS ?

L'école a apporté au circuit une vie permanente, un début d'âme. Quand je suis devenu constructeur, nos clients ont vu Jacques Laffite s'installer et ils ont commencé à faire de même. La famille Bernigaud gérait toujours le circuit et c'était abordable financièrement. J'ai alors suggéré au circuit de construire une dizaine de boxes, qui ont été loués immédiatement. C'est parti comme ça. Les équipes et les pilotes sont venus s'installer, puis les motoristes. Magny-Cours est devenu l'endroit où il fallait être. Quand la famille Bernigaud a vendu au département, que le nouveau circuit a été construit et que la F1 est arrivée, ce fut un énorme changement.

COMMENT EXPLIQUEZ-VOUS L'ÉCHEC DE VOTRE PASSAGE EN F1, EN 1978 ?

On n'aurait jamais dû y aller avec un budget de F2. La MK23 n'avait qu'un défaut, découvert après-coup : la dureté de sa direction. Quand René Arnoux nous disait que la direction était lourde, on lui répondait que c'était normal. On a arrêté en cours de saison mais Hugues de Chaunac lui a trouvé un volant chez Surtees au Canada et quand René est revenu, il m'a expliqué que la direction de la MK23 se bloquait. Il avait raison, mais il n'avait jamais prononcé le mot « bloquer ». Il y avait une déformation



de la direction quand il était en appui. Pour ne pas mourir con, j'ai refait un boîtier et quand Pierre-François Rousselot a essayé la voiture (pour AUTOhebdo. Ndlr), il n'a rencontré aucun problème. On aurait pu peut-être marquer un point ou deux (Arnoux s'est classé 9^e en Belgique et en Autriche. Ndlr).

ET VOUS N'AVEZ JAMAIS ENVISAGÉ UN RETOUR ?

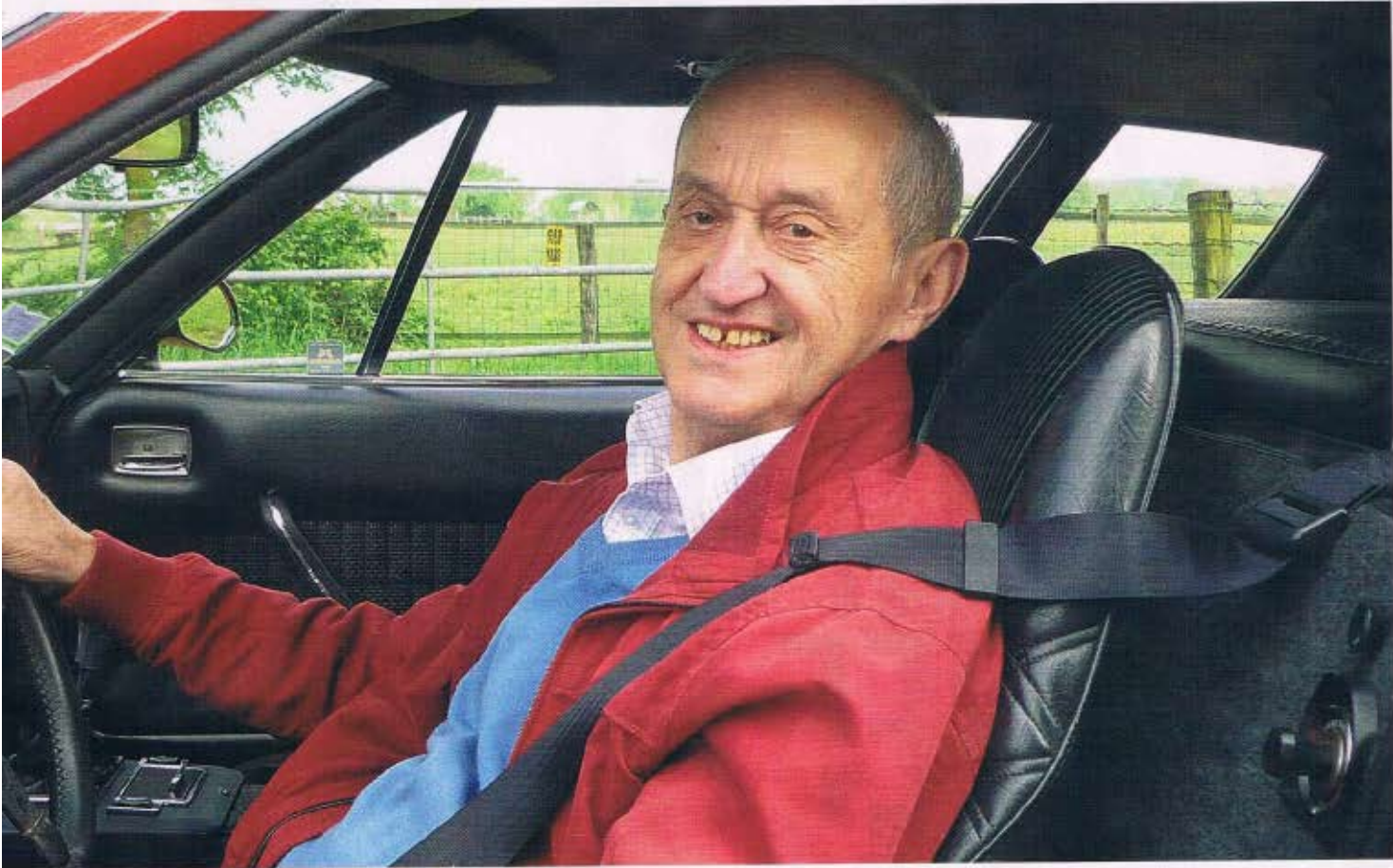
1978 fut la dernière année des voitures sans effet de sol. Lotus avait commencé et l'année suivante, avec les essais en soufflerie, les budgets ont explosé.

EN REVANCHE, VOUS ÊTES REVENU EN F2, MAIS SANS JAMAIS ALLER EN F3000. POURQUOI ?

Nous sommes revenus en F2 avec Marlboro. Mais ça n'a pas duré longtemps car Bernie Ecclestone a créé la F3000 pour rendre service aux équipes F1 qui avaient des Cosworth. J'avais commencé à étudier une coque carbone, mais il fallait investir et je manquais de moyens. Je n'ai pas eu le courage. Cela dit, quand on voit ce qui s'est passé par la suite... Ralt, Reynard et Lola ont tous disparu. Ils ont été plus courageux mais je n'ai jamais déposé le bilan et j'ai vendu à Ligier une société en bonne santé. Je ne regrette rien car j'ai fait un métier passionnant et j'ai arrêté sans devoir un centime à qui que ce soit.



avec Tico Martini



EN FORMULE RENAULT, VOUS AVEZ LONGTEMPS MONOPOLISÉ LE MARCHÉ. COMMENT ?

Je ne l'explique pas car je n'étais pas un entrepreneur dans l'âme. Je vendais des voitures par passion, pour pouvoir fabriquer la suivante. J'avais une réputation de sérieux, je faisais des efforts sur le plan commercial et les bonnes équipes venaient chez nous.

“ JE NE REGRETTE RIEN CAR J'AI FAIT UN MÉTIER PASSIONNANT ET J'AI ARRÊTÉ SANS DEVOIR UN CENTIME À QUI QUE CE SOIT ”

COMMENT S'EST ACHEVÉ VOTRE PARCOURS DE CONSTRUCTEUR ?

Nous avons remporté notre dernier titre avec Sébastien Bourdais en 1999, puis la F3 s'est arrêtée en France. L'arrivée de la Formule Renault monotype en 2000 a changé la donne. Je n'ai pas su ou voulu convaincre.

POURQUOI AVOIR VENDU VOTRE ENTREPRISE À GUY LIGIER ?

Il s'ennuyait à la retraite, il a eu l'idée de construire un 4x4 pour la route et cherchait un sous-traitant. Il m'a proposé de racheter l'entreprise à condition que je reste. Après avoir renoncé à son projet de 4x4, il a décidé de construire le proto JS 47, conçu par deux de mes ingénieurs. Puis Guy a rencontré Jacques Nicolet, qui fabriquait déjà

une LMP2. Ils ont trouvé un arrangement et Jacques a repris l'entreprise.

VOUS AVIEZ, GUY ET VOUS, DEUX PERSONNALITÉS TRÈS DIFFÉRENTES...

Je l'ai connu en 1963 via Magny-Cours. Il était un ami de Bernigaud et avait participé à la construction du circuit, via son entreprise de Travaux Publics. Quand il a racheté, j'ai ac-

cepté sereinement de ne plus être le patron et je n'ai jamais eu de problème avec lui. Je l'aimais beaucoup. Il était là tous les jours et ça se terminait tout le temps par un apéro qui s'éternisait. Aujourd'hui, je suis moins impliqué, mais j'habite toujours à côté. Je restaure des voitures anciennes, dont la Lotus 18 survivante de l'école. Le dernier élève à la piloter fut François Cevert en 1966, année de sa victoire au Volant Shell.

PARLEZ-MOI DE VOS AUTRES PASSIONS...

Je joue de la guitare et je chante. J'ai acheté une table de mixage. Je n'écris pas mais il m'arrive de composer, notamment un air d'inspiration montagnarde sur les paroles du Notre Père, avec ma voie superposée, soit 350 heures. Et quand j'en ai marre, je vais à l'atelier.

ET CE GROS ULM QUI EST DANS VOTRE ATELIER ?

J'ai appris à piloter un avion quand je suis arrivé ici. J'ai acheté un vieil hélicoptère et j'ai construit mon premier ULM, il y a 30 ans. Le dernier vole depuis 4 ans et m'a demandé 4 ans de travail. Il est propulsé par un moteur d'avion, un Rotax 912 cm³ de 100 ch pour un poids de 300 kg, une longueur de 7 mètres et une envergure de 10,60 m. J'ai fait le choix des grandes ailes. Si ça traîne beaucoup, on peut se poser sur un champ très court. J'ai tracé une piste d'atterrissage sur ma propriété et je sors quand il fait beau. La Nièvre, c'est beau d'en haut.

QUELLE EST LA VOITURE QUE VOUS AURIEZ RÉVÉ DE CONSTRUIRE ?

Une routière genre Lotus Seven. J'ai fait des maquettes, mais je n'ai jamais eu le temps ni l'argent. J'aurais bien aimé avoir cette voiture pour mes vieux jours.

VOTRE AVENTURE DE CONSTRUCTEUR SERAIT-ELLE ENCORE POSSIBLE AUJOURD'HUI ?

Je n'aime pas dire que c'est impossible, mais c'est plus difficile car les formules monotypes ont tué le système. Si vous n'avez pas le marché, je ne vois pas ce qu'on peut faire. Tout est contrôlé, même en LM P2 et LM P3. ■

8 AOÛT 2018 • autohebdo.fr 23





Pochettes de disques

Les Années yé-yé

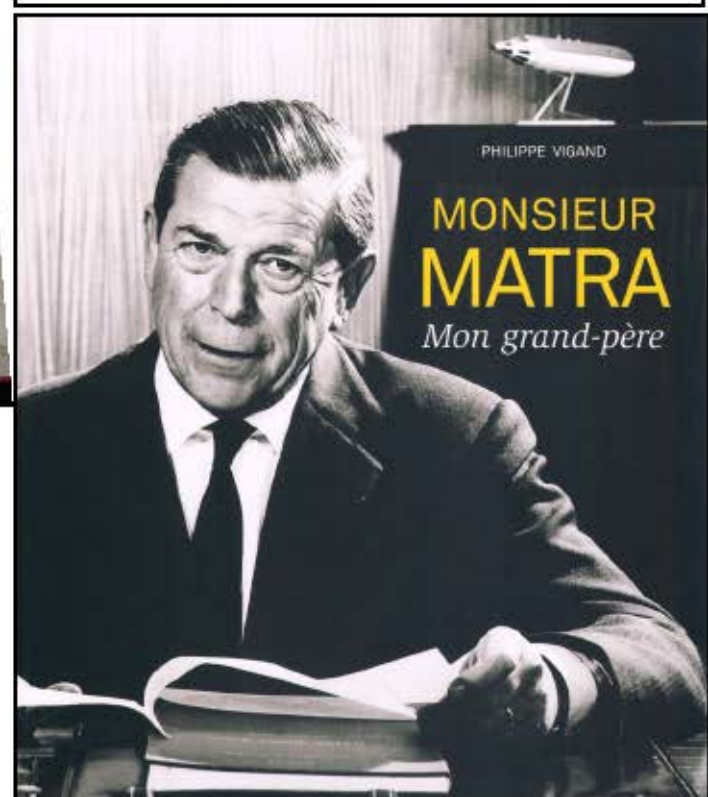


Un livre

Photo de couverture d'un livre sur la vie de Marcel Chassagny (notre père fondateur)

écrit par son petit-fils.

(Envoi de Jacques Augier)



Août 2018



La cuisine

La cotriade bretonne



• Ingrédients

• Les poissons :

- 500 g de congre
- 300 g de daurade
- 200 g de merlu
- 4 à 6 sardines
- 2 ou 3 soles
- 1 ou 2 maquereau
- 1 ou 2 grondin
- (Facultatif) des moules

• L'accompagnement

- 1 kg de pommes de terre
- 2 oignons
- 2 grosses tomates
- 200 g de beurre
- 1 gousse d'ail
- 1 bouquet garni
- 1 bouquet de cerfeuil
- Du sel de guérande
- Poivre

• La vinaigrette

- 6 cuillères à soupe d'huile
- 2 cuillères à soupe de vinaigre
- Persil
- Ciboulette

Préparation : 45 mn
Cuisson : 30 mn
Pour 4 à 6 personnes

Préparation

- Commencez par écailler soigneusement les poissons puis lavez-les bien.
- Puis, découpez-les en morceaux de 5 cm environ.
- Prenez une marmite et faites revenir vos oignons émincés avec le beurre demi-sel.
- Ajoutez ensuite vos pommes de terres lavées et pelées et remuez les bien dans votre sauce au beurre et à l'oignon. Mouillez avec 3 L d'eau.
- Ajoutez à cela votre ail haché, les bouquets garnis et de cerfeuil, les tomates pelées et épépinées, du sel et du poivre.
- Quand vos pommes de terre sont cuites aux trois-quarts, il est temps d'ajouter vos poissons (congre, daurade et merlu).
- Laissez-les cuire pendant une dizaine de minute et ajoutez les autres poissons.
- Recouvrez à nouveau et laissez cuire encore pendant 5 bonnes minutes après la reprise de l'ébullition.
- Vous pouvez maintenant préparer votre vinaigrette.
- Égouttez soigneusement poissons et pommes de terre. Filtrez votre bouillon.
- Servez le tout dans un plat et arrosez vos poissons et pommes de terre d'un peu de bouillon, selon vos goûts, et avec la vinaigrette.

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

Sudoku

Solutions

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





Le Mans Classic



Combien de pilotes dans ce camion?



Gratins de mécanos



Août 2018