

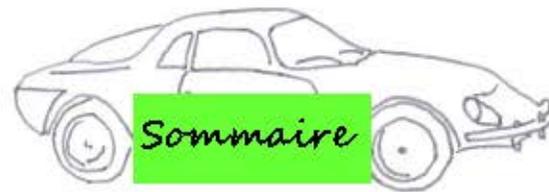
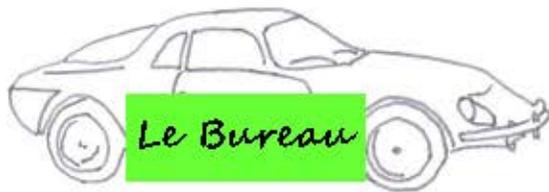
De René Bonnet à Matra Sports



N° 98

Novembre 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
communication et sorties:**

Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com



Responsable technique:

Jean-Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Novembre 2018

Couverture:

Dans la cour du Musée Matra à Romorantin

Page 3:

Edito Le mot de la Présidente

Page 4 :

Idées cadeaux pour Noël. Annonce

Page 5:

Décès de M. J. F. Robin

Page 6 et 7:

Compte rendu de l'AG. Un Djet en restauration.

Page 8: Infos:

Petit mot du club RBMS. Naissance du club.

Page 9 à 17:

Salon Auto Moto Classic de Toulouse.

Page 18 à 20:

Circuit de Charade

Page 21 et 22:

Circuit de Charade Heroès. Solutions mots croisés

Page 23 à 25:

Halte: Retour aux sources

Page 26 à 28:

Circuit de Nogaro

Page 29:

Détente: La cuisine. Mots croisés

Page 30 et 31:

Mécanique: Modification des Moyeux arrières

Page 32:

Photos insolites



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 2018 -

130 exemplaires

Chers et Chères membres

*Et bien! je dirais: encore une Assemblée Générale de passéel. Mais je suis rentrée paisible car pour une fois j'ai vu pleins de gens contents de leur weekend end. Cela fait plaisir de passer un moments convivial tous ensemble pour la même passion. Elle fut aussi animée grâce à la présence de **Christine Leclercq** et son mari qui sont des gens formidables et simples.*

*On aurait dit qu'ils faisaient partie du club depuis des années. C'est avec une immense joie que j'accueille Christine au sein de notre club en tant que **membre d'honneur**. Elle rejoint notre pilote **Henri Descarole**.*

Sur la photo, côté voitures on peut compter une petite trentaine de voiture sous modèles confondus. Merci aux nouveaux membres d'avoir été présents.

Donc, la fin de l'année approche mais nous avons déjà prévu un programme 2019 afin de se retrouver. Pour les Classic days qui, cette année auront lieu au Mans, je laisse les personnes me contacter pour tous renseignements ou inscriptions.

Bien sûr nous attendons vos articles techniques ou autre pour le bulletin.

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 fêtes de fin d'année.

Humbert

Delphine



Idées cadeaux pour Noël

maxime
D'ART NETWORK

MAXIME PARIS
maxime.dartnetwork@gmail.com

06.64.11.32.10

f i



Tableaux



Annnonce

A vendre

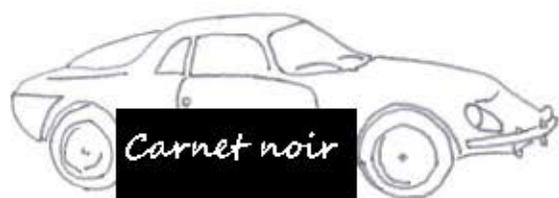
- DJET 5 : MB 8 ANNÉE : 1965
- CAISSE AVEC OUVRANTS
- CHASSIS
- CARTE GRISE À JOUR POUR LA VENTE JUSQU'AU 26/12/2018
- 10000€ PATRICK : 06 46 15 52 06




Article de LVA du 15 novembre 2018

CARNET NOIR

Jean-François Robin (en haut à gauche sur la photo) nous a quittés. Ingénieur, il avait participé et mené Matra avec succès aux 24 Heures du Mans (triplé en 1972, 1973 et 1974) puis de Renault Sport avec des victoires en endurance et F1. Pierre Filion, président de l'ACO, confie : « Jean-François Robin était un ingénieur brillant, un homme de défis, sensible et à l'esprit aussi ouvert que curieux. Au Mans et en endurance, la réussite de Matra reste une époque légendaire, que chacun d'entre nous se rappelle grâce à des souvenirs visuels bien sûr, mais aussi olfactifs et surtout sonores. Comment oublier le chant des V12 Matra ? »



Décès de J.F Robin

journal « Auto Hebdo » du 7 novembre 2018

Ecrit par H. Pescarolo

De toute l'équipe dirigeante en charge de l'incroyable saga Matra, de la F3 au Mans en passant par la F1, il était le dernier survivant. Après Georges Martin, le « patron », le polytechnicien Jean-Louis Caussin, le « self-made-man » Bernard Boyer - qui ont conçu toutes les Matra - mais également Gérard Ducarouge, qui en assurait l'exploitation avec lui, la disparition de Jean-François (Robin, voir page 20. Ndlr) fait qu'aujourd'hui ils nous ont tous quittés à l'exception de Bruno Morin, qui était, dans l'organigramme, à peu près au même niveau que Jean-François. **Penser que j'appartiens aux derniers survivants de cette équipe alors que nous étions tous à peu près de la même génération, me rend très triste.**

Je suis d'autant plus touché que le week-end dernier, tous les « Matraciens » encore vivants nous nous sommes retrouvés à Saint-Vrain, en région parisienne, pour placer, en compagnie de Jacqueline Beltoise, une plaque en l'honneur de Jean-Pierre sur la maison des Sports de la ville. C'est à se demander si le travail de mécanicien ou de pilote n'est pas moins fatigant que celui d'ingénieur. Des souvenirs avec Jean-François, j'en ai des tonnes. Ingénieur motoriste chez Zénith, spécialisé dans les carburateurs, il est arrivé chez Matra presque en même temps que moi. Alors que je ne le connaissais pas, il est détaché pour s'occuper de ma

“

DÉ BRIEF ING



AU REVOIR MATRACIEN

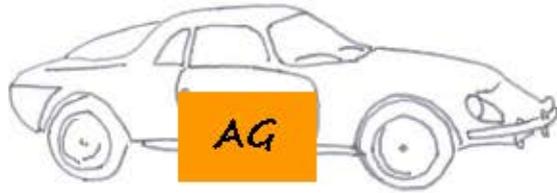
F3 à l'occasion de la course de côte du Mont Ventoux 1965. La première chose qui m'a sauté aux yeux était notre ressemblance. Il était barbu comme moi avec un petit bouc, très rapidement sa gentillesse a simplifié tous les rapports et j'ai vite constaté que cette qualité n'avait d'égal que sa compétence. Il a regardé ma F3, démonté le carburateur et parti à la recherche d'un Stromberg en m'expliquant que le propre de la course de côte est qu'en raison de la pression atmosphérique variant entre le départ et à l'arrivée, il faut utiliser un carburateur à dépression, qui s'ajuste de lui-même à cette variation. Je venais de découvrir le futur rôle de

Jean-François, qui était d'exploiter une voiture en s'appuyant sur sa formation de motoriste, ce qui allait lui permettre de toucher à tous les domaines. **Ce qui était marquant - et qui mérite d'être souligné tant c'est rare dans le milieu - c'était qu'il alliait une autorité naturelle qui s'appuyait sur beaucoup de compétences avec une gentillesse extrême.** Je l'ai vraiment adoré, car il arrivait à créer des liens entre des personnalités très différentes et quelques fois exacerbées comme cela peut être le cas entre un pilote, un ingénieur et un mécano. Parallèlement à cela, c'était un grand sportif, et ce matin, en regardant le départ de la Route du Rhum, j'ai eu une pensée émue pour lui, car sans qu'il fasse de compétition, on lui confiait sans hésitation le convoyage de grands voiliers.

Henri Pescarolo

”





Assemblée Générale

29 et 30 septembre 2018

Compte rendu:

Le club comptait 124 membres pour l'année 2018.

A la date limite de réponse, 50 n'avaient pas répondu, 42 présents, 32 réponses négatives ou pouvoirs.

Compte rendu moral:

Sortie décarassage: Jean-Louis BALLERET
15 membres présents, 5 réponses négatives

Classics Days Magny Cours: Delphine HUMBERT :
10 membres

Sortie Annuelle: Yves LEROY
11 membres, 15 réponses négatives

Le Mans Classic: 13 membres

Prévisions 2018

Sortie décarassage: Prévues en mars

Sortie annuelle: 30/05/2019 au 02/06/2019 Lot et Garonne Serge ROSSINI

Classics Days: Le MANS 6 et 7 juillet 2019

Château de CHARLY, CHER: Expo et ballade 25 août 2019

Assemblée Générale : 28 et 29 Septembre Romorantin

Cotisation 2019

Maintenue à 47€. A régler au plus tard le 31/12/2018.

Election tiers sortant

Danielle et Jean-Paul HUMBERT, réélus à l'unanimité.

Pièces détachées

Jacques ne rencontre pas de problèmes.



Compte rendu financier:

Accepté à l'unanimité

DÉPENSES:

- ACHAT PIÈCES	12 207.82
- SORTIES	16 760.70
- PHOTOCOPIES	1 459.94
- ASSURANCE	487.18
- LOCATION DE CAMION	263.72
- FRAIS DE BUREAU / TIMBRES	1 854.97
- FRAIS DE COMPTE/VIREMENTS	53.80
- REMBOURSEMENT COTISATION	47.00

TOTAL 33 135.13

RECETTES:

- VENTE DE PIÈCES	13 849.96
- SORTIES	14 974.70
- COTISATIONS	5 684.00
- REMBOURSEMENT FRAIS DE VIREMENT	3.40

SOUS TOTAL 34 512.06

SOLDE 2017 2 785.27

TOTAL 37 297.33

Soit un solde positif 2018 de 4162.20 euros



Un nouveau djef en restauration...

Membre du club depuis quatre ans maintenant mais n'ayant participé à aucune réunion ni sortie, mon DJET V acquis il y a six ans est toujours en restauration.

Quand nous avons appris la date de l'AG, nous avons pris la décision d'y participer pour rencontrer d'autres membres et faire leur connaissance. Je dois vous avouer que la visite du musée Matra a été un élément supplémentaire.

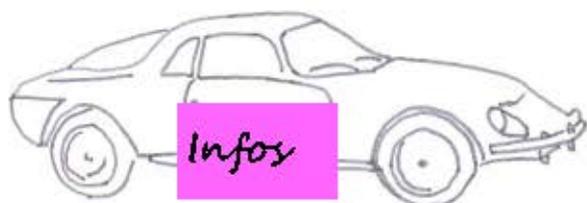
Malgré la fête les 15 et 16 septembre, les 100 ans du club de Rugby où j'ai joué, la sortie à Nice le week-end du 22, le 23 septembre du Club Porsche 911 Classic, la sortie du 05 et 06 octobre sur le circuit Catalunya à Barcelone du Club Porsche Toulouse Gascogne ; c'est sans aucun regret que nous sommes revenus de notre week-end à Romorantin. Nous avons pu lier des contacts, participer au rallye dans votre belle région. La visite du musée Matra m'a donné « la chair de poule »; voir ces voitures que j'ai eu le plaisir de voir courir aux mains de pilotes aussi prestigieux !

Avec l'espoir de terminer la restauration grâce à votre aide et vos connaissances, le châssis est prêt, la caisse bien avancée, il reste le plus difficile: le remontage. Au plaisir de participer à une prochaine sortie.

Amitiés

José et Laurence Mohedano





Petit mot du club RBMS

Vous êtes propriétaire d'une voiture René Bonnet ou Matra en restauration, n'hésitez pas à venir nous rencontrer avec votre moderne, lors de nos sorties. Cela vous permettra de rencontrer des amis qui ont déjà restaurer leur véhicule et qui se feront un plaisir de vous donner les infos qui vous manquent pour finir votre restauration.

Nous acceptons toutes les voitures si vous êtes inscrits au club RBMS.

Naissance du club RBMS

CLUB RENE BONNET



MATRA SPORTS

CHERS AMIS ,

Par cette présente,nous venons vous annoncer la naissance d'une nouvelle association ;

CLUB RENE BONNET ET MATRA SPORTS
créé par Mme et Mr HUMBERT.

Nous organisons notre première assemblée générale le 14.11.1992 à Romorantin.

Si vous désirez nous rejoindre,il nous serait agréable que vous nous retourniez le coupon réponse du courrier ci-joint avant le 1.11.1992.

D'autre part,nous vous informons que nous relançons une fabrication de 20 pare-brise triplex.Il en reste quelqu'un de disponible au prix de :

TRIPLEX BLANC 2200 F TRIPLEX CHAUFFANT 3300 F

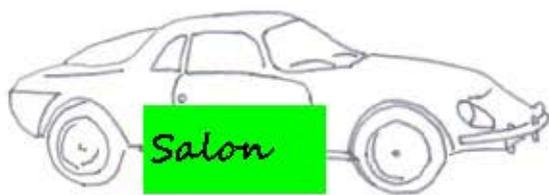
PRENDRE CONTACT RAPIDEMENT.

Si vous avez des idées au sujet de ce nouveau club, et que vous ne pouvez pas venir,vous pouvez nous les faire parvenir par courrier.

En espérant une proche rencontre,recevez,CHERS AMIS, toute notre sincère sympathie.



1 rue du village des papillons 41200 ROMORANTIN TEL: 54 76 02 23



Salon Auto Moto Classic Toulouse

21 au 23 septembre 2018



Par Jacques Augier

Un chaud après midi du mois de Septembre le téléphone sonne : c'est Jean Paul Humbert. « Dis donc tu sais qu'il y a un salon auto ancienne à Toulouse bientôt, je viens d'être contacté par un ami de chez ELF qui cherche une auto pour leur stand, une française évoquant la période compétition Elf, je lui ai dit que je connaissais un Jet pas loin de Toulouse... » et pour cause ce Jet était le sien il y a trois ans, il l'a entièrement restauré et m'a fait l'honneur d'accepter de me le céder.

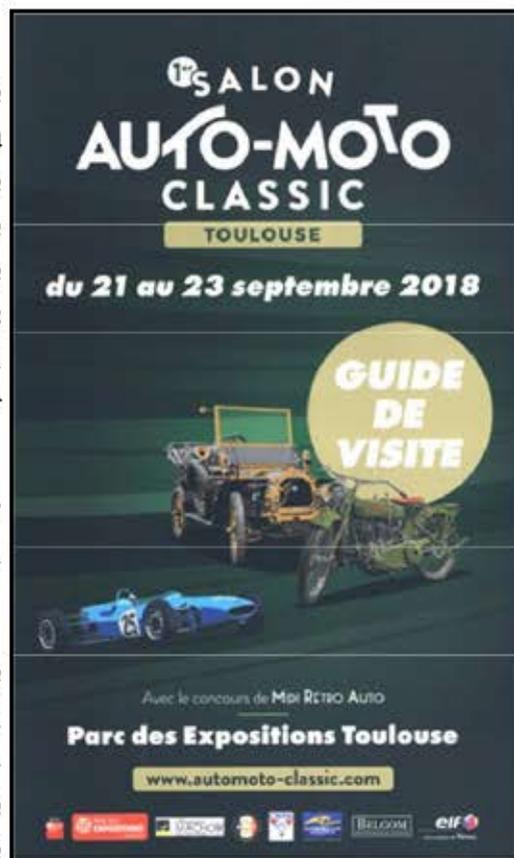
De plus il est de 1967 pile poil l'année de la création d'ELF (la fameuse campagne de pub des ronds rouge) et de l'accord pour la compétition entre Matra Sports et ELF.

Bref j'accepte la mission après contact avec cette personne de ELF, puis du responsable du salon ; ne reste plus qu'à convoier le Jet au Parc des Expositions de Toulouse, dis-

tant d'à peine une douzaine de kms de chez moi, mais il

faut traverser toute la ville avec ses multiples travaux et encombrements par une température de 32°C : un bon sauna plus éprouvant pour le conducteur que pour l'auto dont les températures n'ont pas bronché. Arrivée au Parc des Expositions, accueil chaleureux des organisateurs, installation rapide sur le stand ELF, remise de petits cadeaux (des mugs Total) et on me ramène chez moi en voiture ; il ne me reste plus qu'à visiter le salon les jours suivant.

Pas moins de 3 halls d'exposition réservés pour cette manifestation, un hall pour les clubs, un pour les professionnels et un troisième pour une vente aux enchères d'une centaine de voitures (dont une collection de De Tomaso), les «occasions» Ferrari du concessionnaire local Modena Sports et quelques véhicules militaires et de pompiers.



Stanislas MACHOÏR
MARCHÉ DE VENTE AUX ENCHÈRES • TOULOUSE

**SAMEDI À 15H
22 | 09**

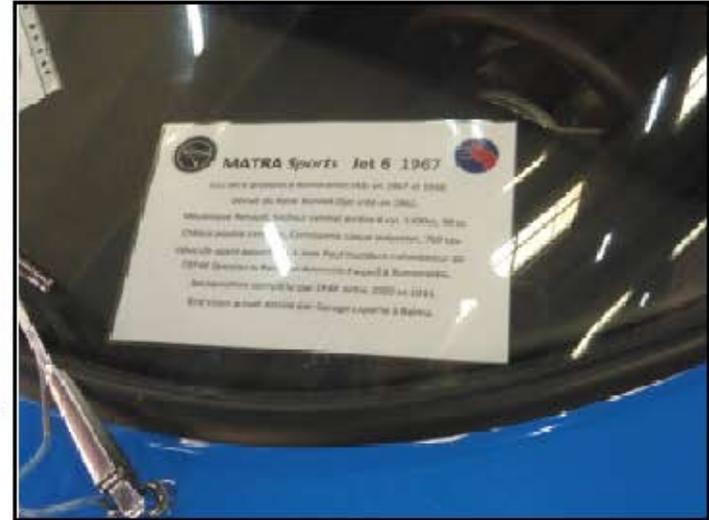
VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES | SALON AUTO MOTO CLASSIC TOULOUSE 2018
100 LOTS AUTOMOBILES | 100 AUTOMOBILES DE COLLECTION ET DE COMPÉTITION

Collection de 10 DE TOMASO	Mercedes Black Prince 1948 La voiture des Matra/Elf Une des 2 au monde
Collection POUX	Aston Martin
Compétition	McLAREN Nissan 3.0 Championne d'Europe 2007
22 Série de Grange Cinq ans de jeunesse	Classé
Volvo 021 1964	Jaguar Type E Série 1.5 1967
Concessions	Young Timers
Matra Elf 1975 Prototype unique au monde	BMW M1 E20 1981

Prochaine Vente Automobiles
9 Octobre | Au Château de la Cour
13300 CENAC (Provence)
Renseignements à l'étude 05 45 45 53 92

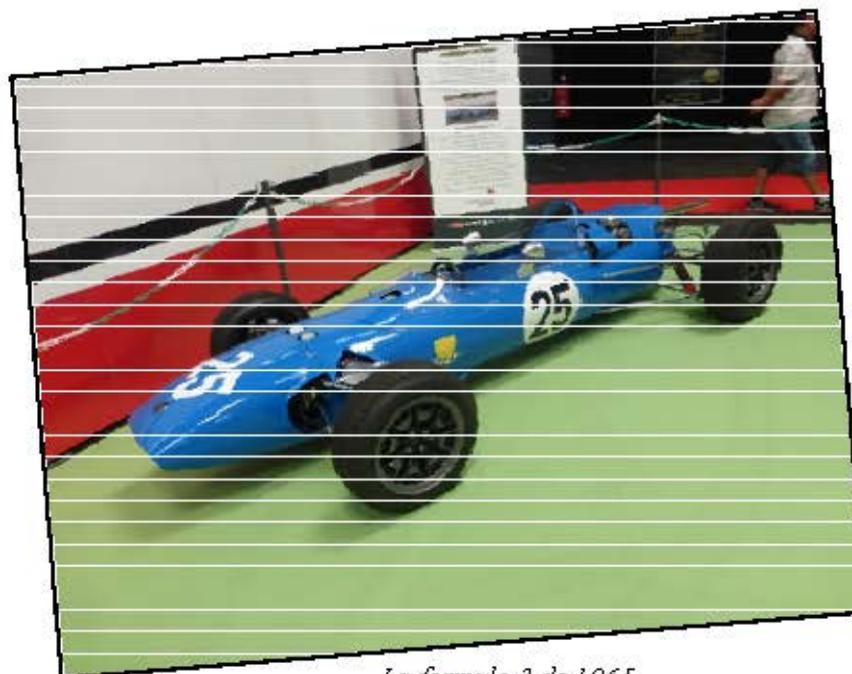
stanislasmachoir.com





La Matra Jet avait fière allure sur le stand Elf d'autant que c'était la seule Matra de route du salon :

Heureusement il y avait une autre Matra mais de course une F3 MS1 1965 appartenant à la famille de JP Beltoise et basée en temps normal au circuit de Haute Saintonge. J'ignore s'il s'agit d'un original ou d'une reconstruction : Jean Paul nous le dira mais elle était fort belle bien que un peu seule et isolée sur son stand sans personne pour la présenter.



La formule 3 de 1965



Parmi les nombreux véhicules exposés à noter de très belles centenaires Peugeot, Renault , De Dion Bouton, Chenard et Waleker, Lorraine , Roamer.....



Peugeot 1913



Renault 1910



Roamer 1919 (USA)

Des magnifiques grandes classiques d'avant guerre : Bugatti, Hotchkiss, Voisin , Amilcar, Delage, Salmson ... Hélas pas d'Hispano Suiza , désolé Jean Paul....



Bugatti Brescia 1920 course



Bugatti type 57C Ganglof 1938





Bugatti Type 35



Amilcar CGSS 1927



*Amilcar CGSS course 1927
(en vente aux enchères)*



Talbot T23 1938



Delage



Voisin





Hotchkiss



Salmson

Des Françaises sportives des années 50/70: Facel Vega, Simca, Panhard, Renault et curieusement aucune Alpine



Face Vega 3 1964



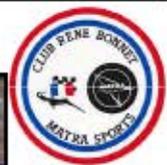
Facel Vega Excellence



Simca 1200S coupé (fin des années 60)



Simca 8 coupé proto (années 50)





Panhard Dyna Junior (années 50)



Une belle petite Simca 5 d'un visiteur



*R8 Cordón 1300 1971
(en vente aux enchères)*

Quelques monoplaces de compétition dont une maquette de salon de F1 créée pour la société d'évènementiel de J Ph Belloc, un ancien pilote originaire de Toulouse.



Lotus Formule Ford



MEP X2 Citroën





Dallara de formule Nissan WS 2002 (en vente aux enchères et ayant été pilotée par Carlos Tavarès le PDG de Peugeot Citroën)



Show Car F1 de J Ph Belloc



Jean Philippe Belloc

Des 2CV bien sympas dont une transformation sur base de 2CV faite par les Hollandais de Burton.



Une 2CV de fin des années 50 ayant fait le raid Paris Persépolis en 1971



Une 2CV Sahara 1958 à 2 moteurs (un à l'avant et un à l'arrière) et 4 roues motrices



Le sympathique Roadster Burton en polyester sur base de châssis et mécanique 2CV



Enfin quelques beaux autres spécimens rencontrés au fil des stands :



BSH Le Mans 1976



Chevrolet Camaro Le Mans 1982



Chevrolet Corvette C3 1974



De Tomaso Pantera 1972 en vente aux enchères



*De Tomaso Pantera Gr 4 1976
Vendue aux enchères à 150 000 €*



*Ferrari 512 BB occasion à 300 000 €
(concession Modena Sports de Toulouse)*

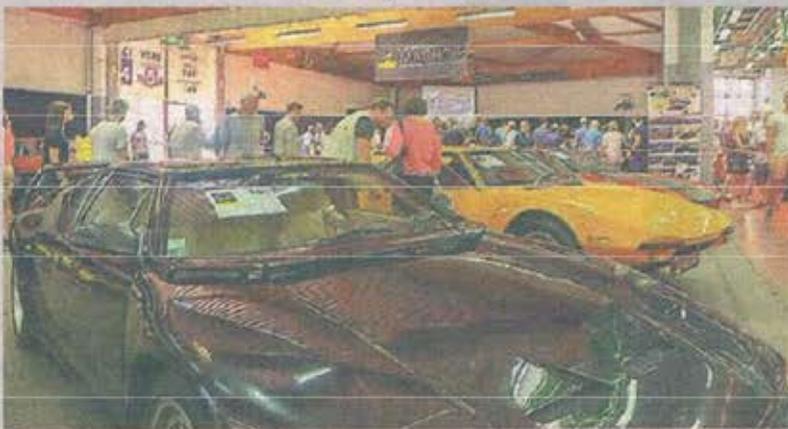


Novembre 2018

Et puis curiosité locale : la De Vinci Classic fabriquée par J Ph Dayraud à Saint Sulpice La Pointe dans le Tarn entre Toulouse et Albi: une voiture au look années 30, complètement électrique et au tarif débutant à 50 000 eurosPour en savoir plus : <http://www.devinci-cars.com/fr/classic> (je n'ai aucune commission...)



LA PANTERA EST PARTIE À 150 000 €



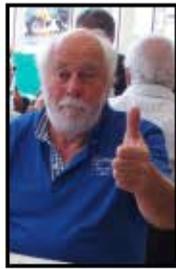
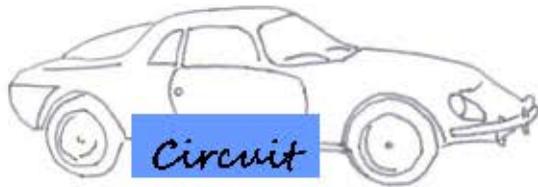
La première édition du Salon Auto Moto Classic Toulouse a rencontré un vif succès le week-end dernier au Parc des Expos. Avec un taux de satisfaction de 94 %, selon les organisateurs, l'événement a séduit 15 000 visiteurs provenant de toute l'Occitanie. Plus de 100 exposants et 35 clubs s'étaient donné rendez-vous autour de plus de 400 modèles présentés sur 15 000 m². La vente aux enchères a été marquée par la vente d'une De Tomaso Pantera de 1976 (collection Poux), dernier modèle rare (35 ex.) de ce type, partie à 150 000 € ! Le prochain salon est programmé les 20, 21 et 22 septembre 2019.

DDN 26/09/18

Bref pour une première édition de ce salon à Toulouse cela m'a paru assez réussi et intéressant, cela semble aussi l'opinion des organisateurs d'après le dernier petit article lu dans La Dépêche du Midi du 26/09/18 et ci-joint.

Une autre édition semble prévue fin Septembre 2019, on peut espérer la présence de plus d'exposants et aussi de plus de Matra de route et de course





Par Olivier et Daniel Harquin

Charade

Week-end Sportif sur le plus Beau Circuit du Monde

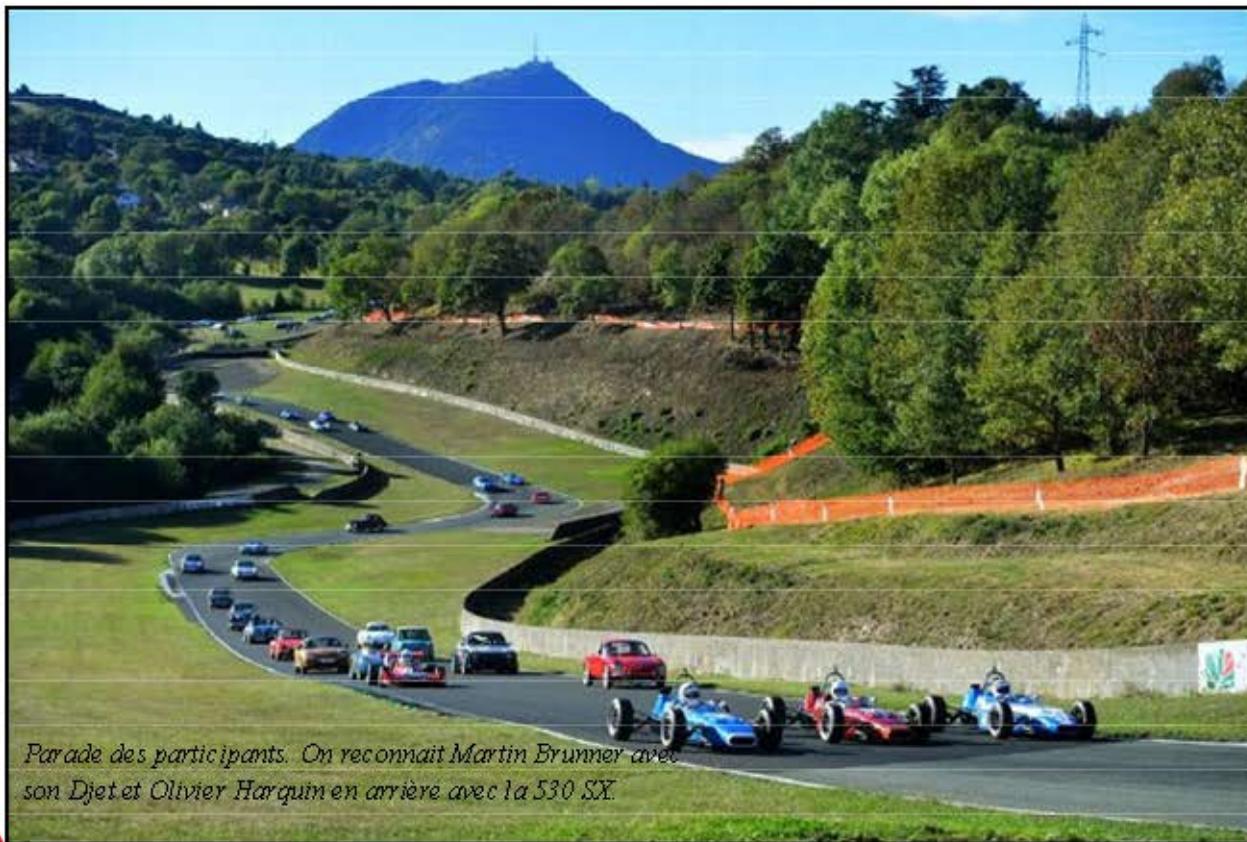
22/23 septembre 2018.

Samedi matin ; 7 heures, le ciel est clair et l'air est frais. Il va faire beau pour ce weekend qui s'annonce bien. Il devrait y avoir du spectacle sur ce très beau circuit très technique et épuisant. Les pilotes invités et inscrits pourront tester leurs capacités et tirer de belles bourres !!

Les moteurs des Matra MS 11, MS 120 sont démarrés pour mise en chauffe, mais un imprévu arrive: celui de la MS 120 qui refuse de partir, recherche de la panne qui semble être d'ordre électrique. La platine d'allumage a été déposée, elle n'est plus sur la voiture mais dans le camion. Le constat est rapidement fait et le V12 le plus rapide de Charade ronronne de nouveau.

Début d'après midi, après un retour au stand de la MS 630, Christian m'appelle pour me demander un condensateur d'allumage car celui de la voiture ferait des siennes, Après un sprint du fond des paddocks jusqu'à la pit-lane, Christian aidé de Patrick saute dans le camion pour chercher les outils adéquats et en quelques minutes, avec la tension du départ, le V8 rugit juste à temps pour nous faire savourer son vrombissement et son écho par Christine qui pourra effectuer plusieurs tours de circuit. De son côté, Henri fera de même avec la MS 11, suivi de Jacques Laffite sur une Ligier à moteur V12 Matra Sir Jackie Stewart ,lui, ne roulera pas.

Dans la catégorie moto, Giacomo Agostini et Phil Read se défendront bien aussi et animeront les plateaux moto.



Parade des participants. On reconnaît Martin Brunner avec son Djet et Olivier Harquin en arrière avec la S30 SX.

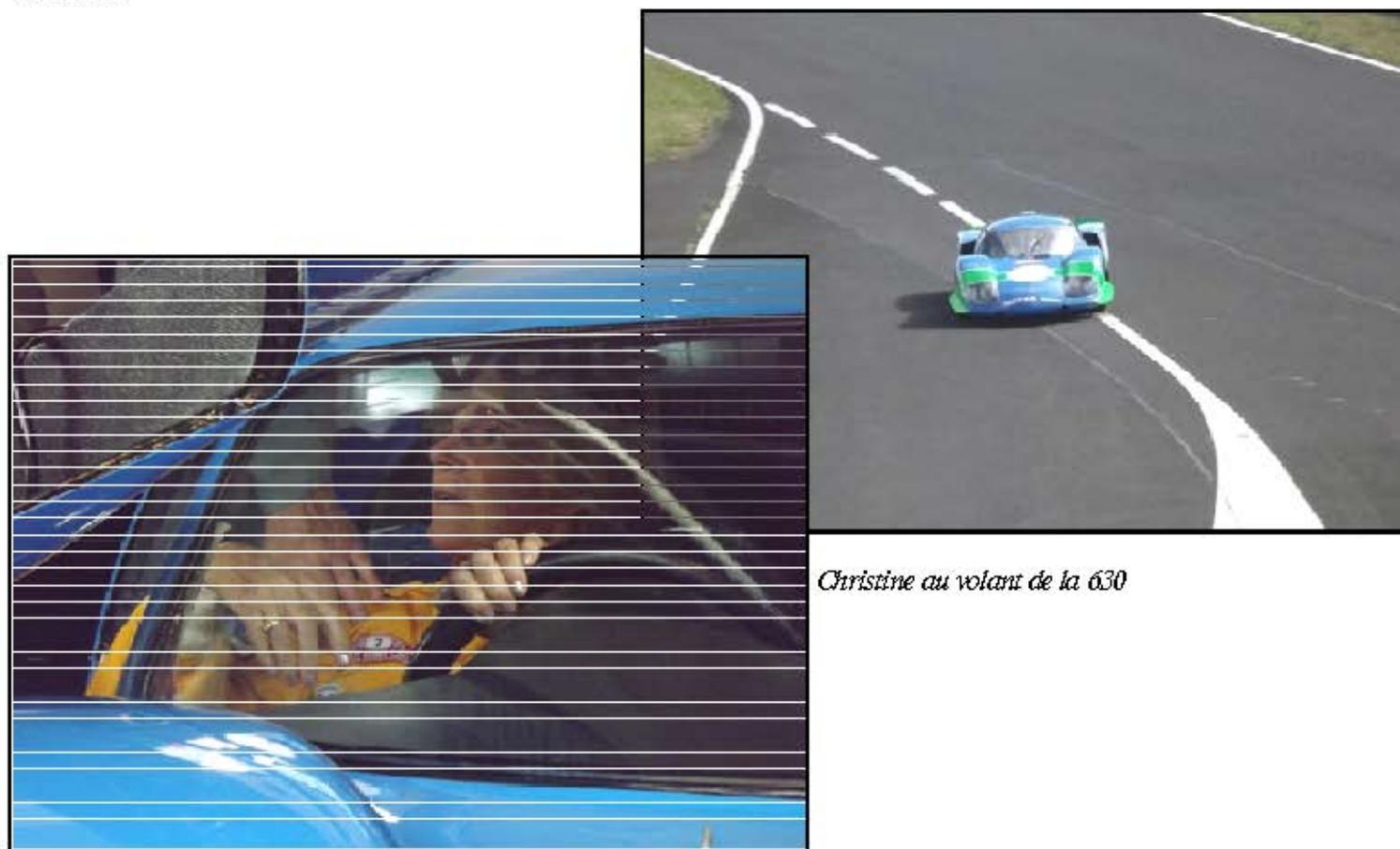


Novembre 2018

Dimanche matin de bonne heure, 7h30, il fallait déjà faire la queue pour accéder au parking. Le soleil commençait à monter et à nous réchauffer un peu car il soufflait un petit vent qui n'était pas bien chaud, surtout dans les boxes et paddocks en bordure de piste où étaient garées les Matra; La MS 630, la MS 11 et la MS 120 du musée de Romo ainsi qu'une réplique au 1/2 de la MS 670 B. Heureusement, le camion atelier, étant garé devant les portes, coupait un peu la force du vent.

Vers 10h, Christian fit chauffer le moteur de la 630 car notre pilote féminin ; Christine Beckers doit effectuer une session de 20 mn, elle aura Christian en copilote pour 2/3 tours de circuit. Christine a bien aimé ce circuit très technique mais de part son tracé il demeure très éprouvant et fatigant. Puis vers 11h30, c'est au tour de notre pilote préféré de prendre place dans le baquet et de nous faire une belle démonstration de pilotage sur ce merveilleux circuit, dans un concert toujours harmonieux du moteur Matra V 12.

Après avoir pris le déjeuner sur le pouce, les séances de roulage ont repris l'après midi. Pendant leurs moments de repos, Christine et Henri ce sont mis, bien volontiers, prêtés aux multiples périodes de dédicaces, réponses à diverses questions, selfies et ce toujours avec le sourire et la bonne humeur.



Christine au volant de la 630

Plusieurs autres courses ont eu lieu en voitures; Grand Tourisme, Monoplaces, Coupe Simca, Production, Tourismes, Proto/Sport Proto avec en Grands Pilotes; Christine Beckers, Henri Pescarolo, Sir Jackie Stewart, Jacques Laffite, David Piper,

Et en Moto, Les Coupes multi marques dont MV Agusta, BMW, avec les pilotes Giacomo Agostini, Phil Read, Christian et Dominique Sarron, et bien d'autres qui nous ont ravi tout au long de ce fabuleux weekend. Les deux jours ce sont finis par une grande parade de tous les participants venus en voiture ancienne.



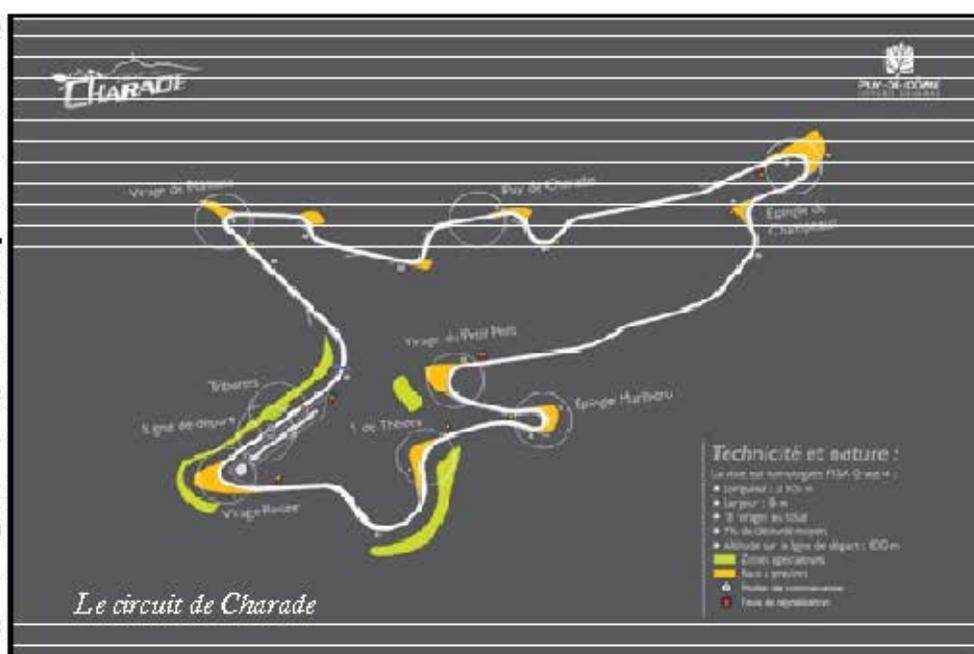


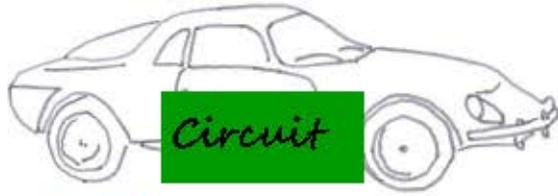
Henri Pescarolo



Le stand Matra

Quelques adhérents du club sont venus soit un ou deux jours: Nanou et Maryvonne Hardouin, Christian Boréan, Roland Michelin, François Tomasi, Manuela et Martin, Bernard Arthis et ses enfants, Olivier et Daniel Harquin, Christian Péan (mécano) Popol (chef suprême), Patrick Murlon, et nos deux membres d'honneur « M. Henri Pescarolo et Mme Christine Beckers » qui est notre seconde membre d'honneur honorée le weekend du 29/30 septembre lors de notre Assemblée Générale qui s'est déroulée à Romorantin.





Charade Heroes

22 et 23 septembre 2018



Par Maryvonne HARDOUIN

Le circuit de Charade fête son 60e anniversaire.

Circuit mythique de montagne, c'est un joyau du patrimoine auvergnat avec à l'origine ses 8 km et ses 51 virages, Charade a été réduit depuis 1989 à peine 4 km. Surnommé le toboggan des Puys volcaniques près de Clermont Ferrand, il a déroulé son tapis rouge ce week-end pour des véhicules emblématiques et servi de tremplin à bien des champions.

Nous y sommes allés le samedi et avons découvert ce circuit à taille familial et convivial. Nous y avons rencontré nos grands pilotes sur nos voitures Matra: Henri Pescarolo et Christine Bechers mais aussi Jacques Lafitte, Sir Jackie Stewart ainsi que sur moto Giacomo Agostini et bien d'autres... La grande surprise était de connaître Christine, une si petite pilote dans



Sir Jackie Stewart



Christine a semble-t-il des difficultés pour sortir de la 630.



Françoise Hardy pour le tournage du film « Le grand Prix »

une grande voiture comme la 630, où il a fallu lui mettre des coussins dans le dos et rapprocher le volant. Elle m'a dédicacé mon billet d'entrée « ma journaliste de choc ». Nanou a préféré serrer la main de Sir Jackie Stewart.

Ce circuit a servi de toile de fond en 1966, au film « Le grand Prix » avec comme acteurs Yves Montand et Françoise Hardy et qui a été récompensé par trois Oscars.



Reportage de LVA du 4 octobre 2018



« 5e du GP de France 1970 en Matra-Simca, Henri Pescarolo s'est glissé dans la Matra MS 11 de 1968 prêtée par le collectionneur Richard Mille. « On ne peut pas oublier le grand circuit » a confié le grand champion... »



« Jacques Laffite (Ligier JS 9 de 1978) et Henri Pescarolo (Matra MS 11 de 1968) ont présenté deux générations de Formule 1 à moteur Matra. Les deux amis faisaient équipe au Mans en 1990 au volant d'une Porsche 962. »

Solution des mots croisés

Horizontal: 1: Jardiage, 2: Jout, Loue, 3: Eu, Et 4: Tr, Batus, 5: Maria, 6: Ramages, Coq, 7: Altés, Mu, 8: Si Rein, Cie, 9: Spa.

Vertical: A: Jec, Ras, Os, B: Journaliste, C: Au, Mi, Po, D: Rie, Matra, E: Agée, Me, F: II, Brésil, G: Notats, No, H: Au, Ta, Uni, I: Louis, 10: Oto, MN, 11: Se, Belgique.



Novembre 2018



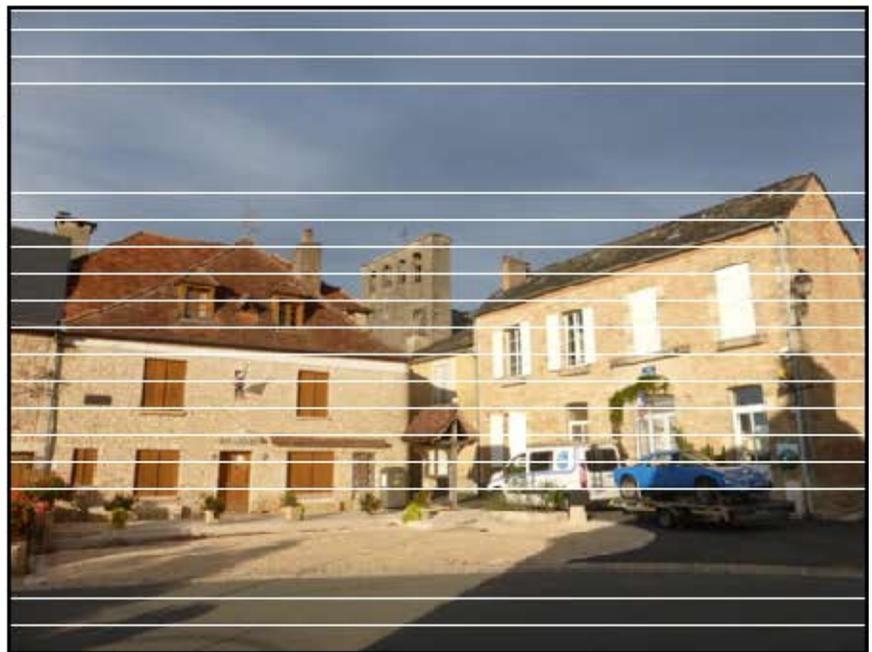
Retour aux sources



Par Jacques Augier

Après avoir passé un excellent week-end à Romorantin avec une AG RBMS 2018 très réussie (un grand merci aux organisatrices et organisateurs pour tout le travail accompli, la bonne humeur et la gentillesse), nous avons décidé de faire étape sur la route du retour vers Toulouse à Nailhac en Dordogne.

Pourquoi Nailhac ? : c'est le village où est né et où repose Sylvain FLOIRAT (1899/1993).



Sylvain FLOIRAT fut l'associé de Marcel CHASSAGNY à la tête de Matra à partir de 1957 et jusqu'en 1977 où ils transmirent la présidence du groupe à Jean Luc LAGARDERE.



Pour rappel Marcel CHASSAGNY reprit la société des avions Bernard en 1937 en fonda la CAPRA (Compagnie Anonyme de Production et Réalisation Aéronautique) qui changeât de nom durant la deuxième guerre mondiale pour devenir en 1945 (ou un peu avant) MATRA (Mécanique Aviation TRAction).

En 1957 par l'intermédiaire d'André MOYNET (ex pilote de chasse, pilote automobile, ministre...). Sylvain FLOIRAT contacte Marcel CHASSAGNY et lui propose d'investir dans sa société et de s'associer avec lui. Ce fut fait par la reprise de 42% des actions de MATRA.

A partir de cette date et sans s'impliquer dans la gestion quotidienne de l'affaire, il fut partie prenante de toutes les grandes décisions stratégiques et en particulier de celle de recruter fin 1962 un ingénieur chef de service chez Dassault du nom de Jean Luc LAGARDERE pour lui confier la Direction générale de la société début 1963 puis la Présidence du Groupe en 1977.

Autant dire que la destinée extraordinaire de notre grande MATRA repose sur ces trois hommes Marcel CHASSAGNY, Sylvain FLOIRAT et Jean Luc LAGARDERE qui ont toujours su rester unis et solidaires avec un objectif commun : le développement de MATRA. Jean Luc LAGARDERE né en 1928 a été le fils spirituel de ces deux « frères » nés eux en 1899 et 1903.



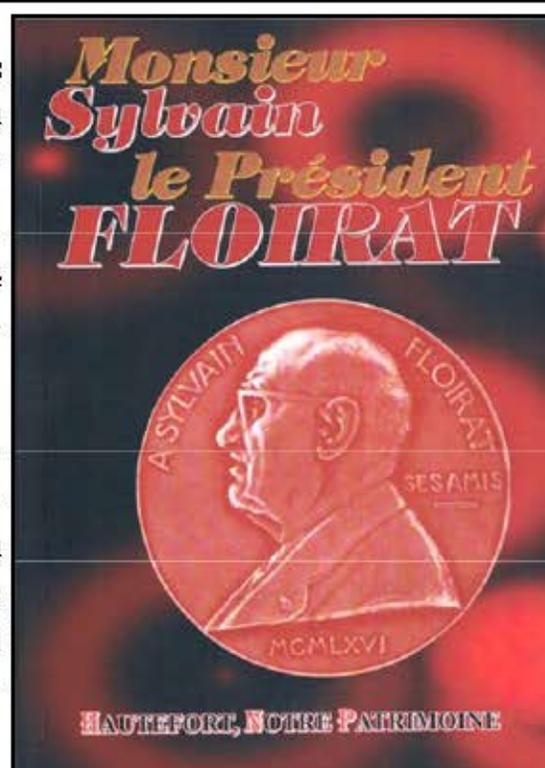
Une photo illustre bien cette union et filiation : les 3 hommes dans une Matra Bagheera devant le siège de Vélizy (LAGARDERE au volant, CHASSAGNY au centre et FLOIRAT à gauche de la photo).

L'histoire de Sylvain FLOIRAT est digne d'un roman. Je l'ai découverte dans un livre passionnant édité par une association de Dordogne : Hautefort Notre Patrimoine (Hautefort est une petite ville à 5 kms de Nailhac)

Il est né à Nailhac petit village de Dordogne en 1899 de famille modeste (père facteur/cordonnier, mère épicière). Après son certificat d'étude il est embauché comme apprenti chez le charron du village, son voisin. Il continue son parcours toujours en temps qu'ouvrier charron à Périgueux pendant la guerre de 14/18 puis à Paris après avoir fait son service militaire comme mécanicien dans l'aviation.



Novembre 2018



Dans les années 20, il travaille chez un carrossier en banlieue parisienne dont il reprend à son compte l'atelier et se lance dans les années 30 dans la fabrication de carrosseries d'autocars, puis dans l'assemblage d'autocars complets (les cars FLOIRAT), tout en montant aussi une société de crédit pour prêter de l'argent aux acheteurs et en montant aussi des compagnies de transport par cars.

Après la guerre il se lance en parallèle dans le transport aérien en rachetant des avions des surplus militaires et en créant la Compagnie Aigle Azur: transports en France, puis entre la France et l'Afrique du Nord, puis en Indochine. A cette époque sa fortune grandit et il côtoie de nombreuses personnalités du gouvernement. A la fin de la guerre d'Indochine (1954) il revend Aigle Azur à ce qui deviendra UTA et sur demande du gouvernement reprend deux sociétés en difficulté financière : les avions BREGUET d'une part et la société IMAGES et SONS d'autre part dans laquelle se trouvaient la radio EUROPE N°1 et une société propriétaire du brevet SECAM (pour la télé couleur) de Henri de France. En 1957 il reprend des parts de MATRA et s'associe à Marcel CHASSAGNY.

Sylvain FLOIRAT n'a pas eu de descendance souhaitant reprendre son empire industriel, sa fille Simone et ses petits fils (Sylvain et Bernard CHEVANNE qui fut un temps pilote de course) n'ayant pas le goût ou l'aptitude nécessaires. Pour assurer leur sécurité financière Sylvain FLOIRAT se lança dans les années 60 dans l'hôtellerie et l'immobilier de luxe en reprenant entre autres l'Hôtel Byblos à Saint Tropez, c'est la seule activité qui semble aujourd'hui demeurer dans le Groupe Floirat.

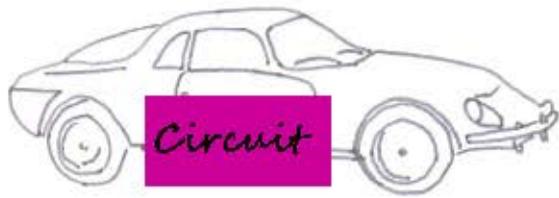
Marcel CHASSAGNY était au début des années 60 dans la même situation à la recherche d'un successeur, son fils Philippe a travaillé à MATRA dans des postes importants (relations extérieures etc..) mais souffrait de diabète et ne pouvait assumer la charge de dirigeant.

C'est cette quête commune de successeur qui conduira CHASSAGNY et FLOIRAT à adouber Jean Luc LAGARDERE.

Arrivé dans la dernière partie de sa vie, Sylvain FLOIRAT s'est beaucoup rapproché de son pays natal (tout en continuant à gérer son groupe), il fut maire de Nailhac de 1959 à sa mort en 1993 et a développé de nombreuses activités en Périgord : culture des noix , des truffes , des pommes , tout en finançant de nombreuses manifestations et concours pour aider les jeunes entrepreneurs.

Un destin assez extraordinaire le fit passer d'apprenti charron à Nailhac à l'une des plus grandes fortunes de France habitué à côtoyer les plus hauts dirigeants du monde politique, industriel et artistique et qui a su assurer la continuité de son œuvre par des personnes compétentes. Chose que malheureusement Jean Luc LAGARDERE n'aura pas pu ou su faire... le grand groupe Matra étant aujourd'hui éparpillé aux quatre coins de l'industrie et n'étant plus qu'un très beau souvenir pour ses nostalgiques admirateurs.





Images du Classic Festival

De Nogaro

6 et 7 octobre 2018



Par Jacques Augier

Une cinquième édition qui s'est déroulée sous le soleil le samedi et la pluie le dimanche (il fallait bien que cela arrive un jour au Classic Festival épargné par le mauvais temps depuis sa première édition en 2014) ; des plateaux un peu moins fournis que d'habitude sauf pour les monoplaces (MEP, Racer 500, Formule Renault, Formule Vé, Formule Ford) qui avaient fait le plein. Par contre les plateaux « Avant Guerre » et « F1/Proto » étaient faméliques et aucune Matra en piste. Comme invité d'honneur Jacques Laffite a remplacé au dernier moment son beau frère Jean Pierre Jabouille souffrant ; il est resté dans les zones publiques pour les signatures d'autographes et n'a pas tourné en piste.

En voici quelques images.

Tout d'abord la magnifique DB surbaissée Le Mans 1959 de Roland ROY inscrite en « OLD » et qui aurait mérité d'être installée dans les nouveaux stands et non pas dans le parc des voitures françaises car c'est une authentique voiture de course. Rappelons que Roland ROY fut le responsable des carrosseries des Matra de compétition.



Novembre 2018



Un autre beau proto du Mans la Moynet Le Mans 1975 (moteur 2L JRD) qui a, je crois, bénéficié du support de quelques Matraciens pour sa conception :



Vues dans le parc des voitures françaises du Sud Ouest : un Djet René Bonnet, une Matra Djet et une DB Le Mans :





La famille Jamin père et fils avec le Racer 500 fabriqué par Bernard Boyer lors de sa retraite et autour d'une formule Renault :



Un hommage à François Cevert mort il y a 45 ans en octobre 1973 :



Christine Beckers avec son blouson Matra (Autriche !!) et pilotant une Alfa Coupé Bertone :





La cuisine

Soupe auvergnate aux châtaignes

Ingédients: pour 2 personnes

200 g de châtaignes épluchées (sous vide)
 1 oignon
 1 tranche de jambon cru
 1 cube de bouillon de volaille
 1/2 litre d'eau
 3 cuillères à soupe de crème

Préparation: 30 mn

Eplucher l'oignon, le couper en 4 et couper le jambon en morceaux.

Cuire les châtaignes avec l'oignon, le jambon, le cube de bouillon dans l'eau. Couvrir et laisser cuire environ 20 à 30 mn.

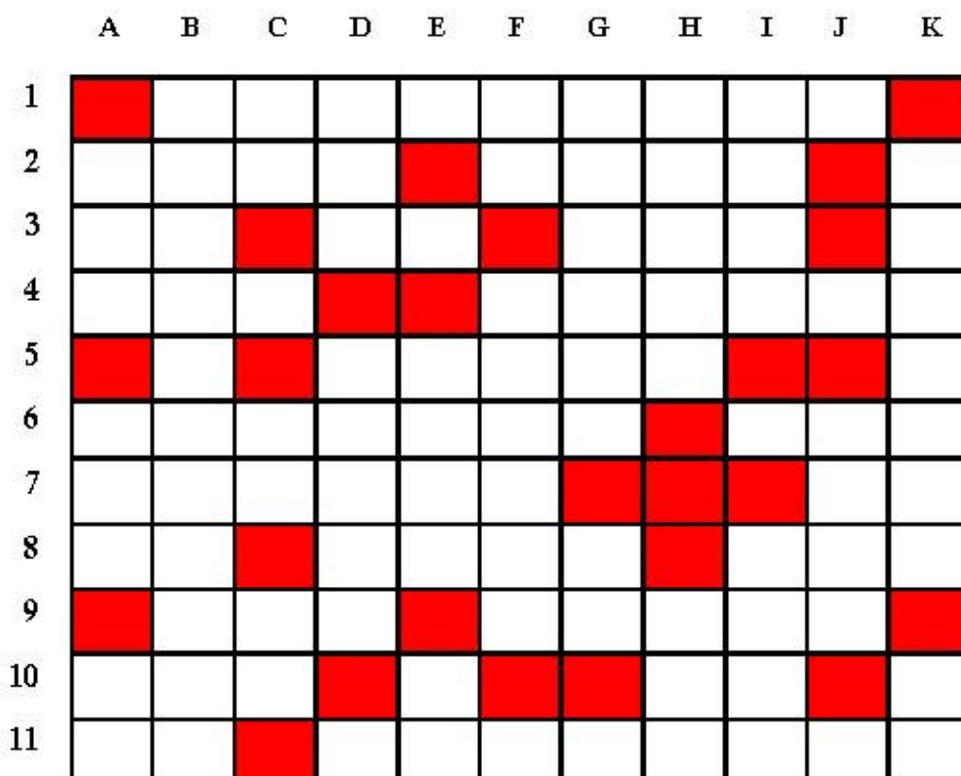
Passer au mixer. Ajouter la crème et servir bien chaud.



Les mots croisés

Création: Maryvonne

Thème: Christine Beckers (membre d'honneur du club)



Horizontal: 1: Une de ses passions. 2: Atteins l'orgasme. Donne à bail. 3: Attrapé. Plus. 4: Choix. Vaincus dans une bataille. 5: **Prénom de sa filleule mexicaine.** 6: Chants des oiseaux dans les arbres. Chef de basse-cour. 7: Gardiens de la chambre. Participe du verbe mouvoir. 8: Note. Filtre. Compagnie (abrégié). 9: **Circuit Belge sur lequel elle a tourné. Prénom de son mari.** 10: Mot grec signifiant oreille. Nouvelles Normes. 11: Forme pronominale. **Son pays d'origine.**

Vertical: A: Avion à réaction. Très court. Squelette. B: **Son premier métier.** C: Symbole de l'or. Fleuve italien. D: Du verbe rire. **Prénom de son premier chien.** E: Vieille. Forme pronominale. F: Pronom personnel. **Pays d'origine de ses enfants adoptés.** G: Marquis sur un agenda. Drame lyrique. H: A le. Symbole du tartare. Une seule couleur. I: Espèce féminine. **Nombre de ses titres de championne de Belgique.** J: Oublié. K: **Une autre de ses passions.** Pronom personnel.





Modification des Moyeux Arrières

sur Jet V

Article technique JET envoyé par Jean-Marie Nédélec

Le 9/9/2018 JMN

Suite au dernier contrôle technique « standard » donc biennuel ! de mon Jet de 1967, le contrôleur, qui m'autorise habituellement à le suivre sous la voiture, m'a fait observer un « léger » jeu sur les roues arrières, plus accentué sur celle de droite. « Pas grave » me dit-il « mais à surveiller ! »

Les moyeux arrières ont été remis « à neuf » il y a environ 5 ans avec comme montage (de l'extérieur vers l'intérieur): Vring 45, Rlt 6207 RS1, Rlt 6006 et Joint spi 30 x 55 x 13.

Ce type de montage où le roulement rigide 6006 vient remplacer le roulement à rouleaux NU1006 (avec l'entretoise entre les 2 roulements bien calibrée pour éviter les contraintes !), supporte bien l'effort radial, mieux l'effort axial et vieillit plutôt ... convenablement, dirons nous.

Cela étant, même après une remise à neuf, il faut reconnaître qu'il subsiste un léger jeu de l'ensemble qui n'est pas digne des montages « modernes ». Il faut aussi avouer qu'une certaine usure des ajustages moyeu/fusée commence à se faire sentir !!!

Qu'à cela ne tienne, j'ai donc décidé d'exécuter ce qui me trotte dans la tête depuis au moins 10 ans : installer en lieu et place des roulements rigides, des roulements à contacts obliques et ce sans modifier la fusée ni le moyeu.

Après de longues lectures sur les différents montages de ce type de roulements, j'ai retenu le montage dit en « O », sans entretoise, avec une rondelle acier élastique ... et un roulement rigide RS1 supplémentaire sur la fusée. Pourquoi ce dernier ? Afin de contenir le jeu radial qui commence doucement à se faire sentir entre la fusée et le moyeu côté intérieur. (Voir le plan joint).

Une rondelle acier élastique, d'une épaisseur de 0,5mm et de hauteur libre de 3mm, écrasée à 1,5mm produit ainsi sur les roulements à contact oblique une pré-charge axiale de 140 N environ. Insuffisant en théorie, mais on verra...



Novembre 2018

Seul le moyeu droit a été modifié ; cela facilitera la comparaison avec le moyeu gauche resté équipé avec des roulements rigides.

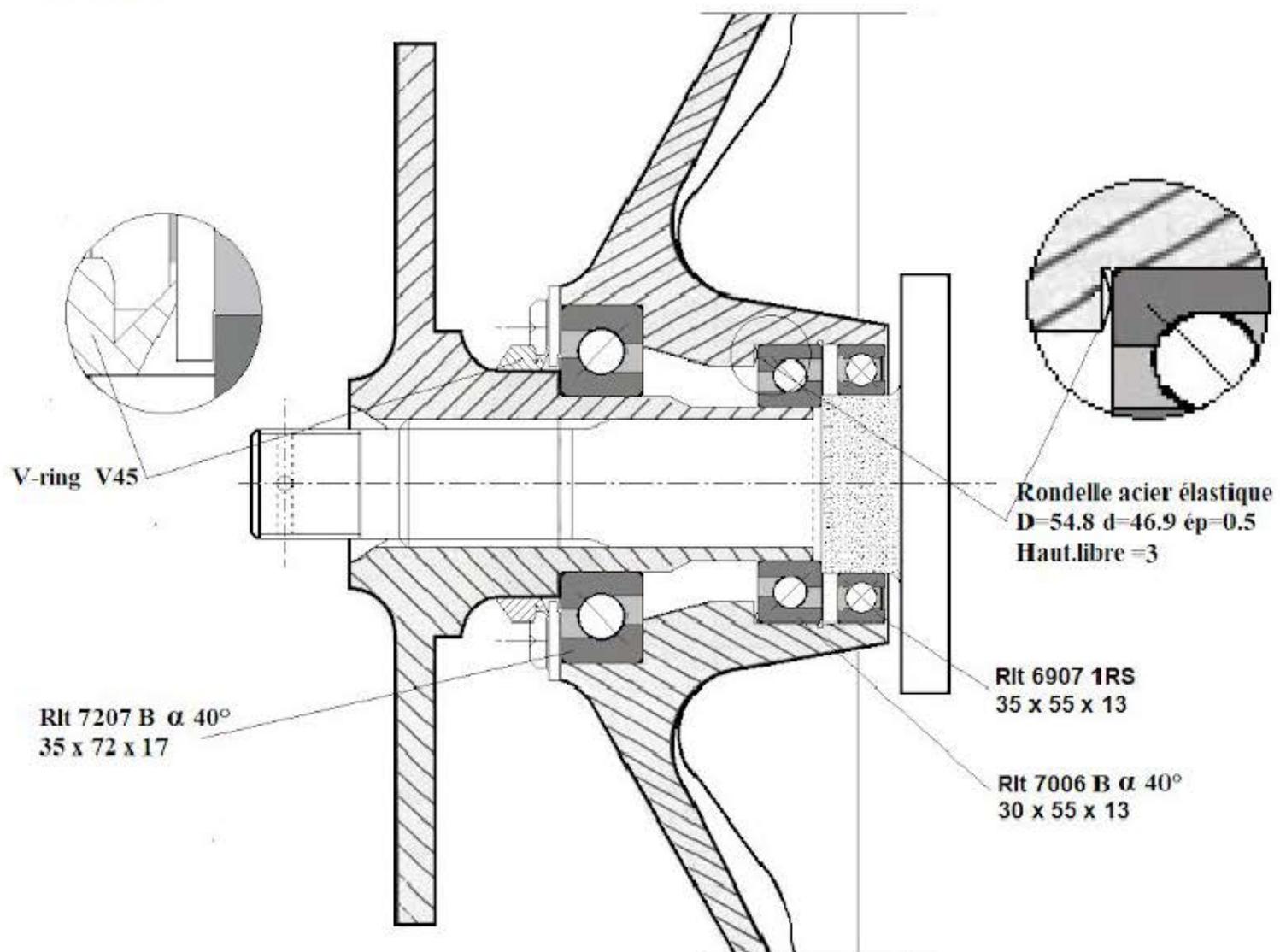
Ce montage « tourne bien », sans échauffement depuis 4 mois (avec peu de kilométrage il faut le dire) et n'a, à ce jour, rigoureusement aucun jeu.

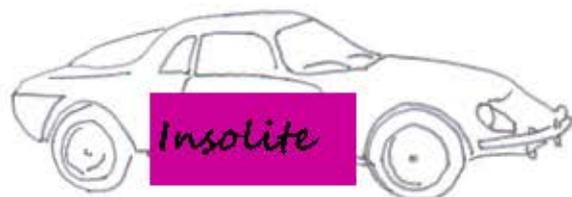
Il est fort probable que certains d'entre nous ont déjà été tenté (ou réalisé !) cette modification ; mais la partager n'est pas mal non plus. Alors...

Il va sans dire que je vous ferai part de la tenue du dispositif dans le temps !

Nota: L'écrou fendu de bout de fusée a été remplacé par un écrou frein type Nylstop afin de maîtriser l'écrasement à 1,5mm de la rondelle acier élastique.

Montage de roulements à contact oblique en "O"





Un joujou à ma taille!!!!



A l'AG Les Bodins



*Nanou
Au musée de l'Ocre*



Vous avez reconnu Pascal?

