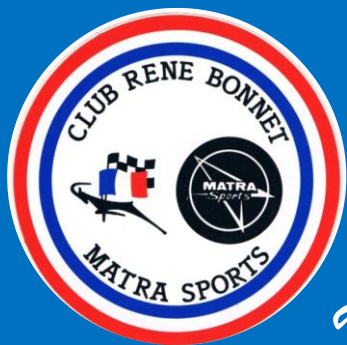
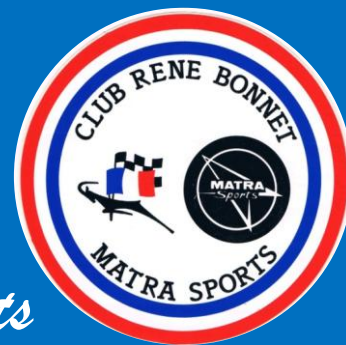




Le Bulletin



du Club René Bonnet Matra Sports

Scoop! 1941, le tracteur MATRA...

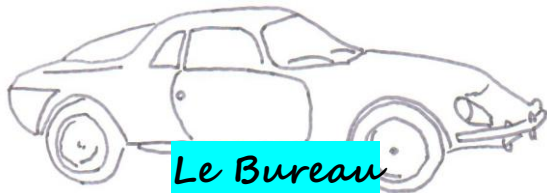
AG 2021, les 30 ans du Club



N°107

Novembre 2021





Le Bureau



Présidente :

Delphine HUMBERT
Presidente@djnet-rbms.fr



Secrétaire :

Isabelle CRESIEL
Club@djnet-rbms.fr



Trésorier :

Anthony POUPON
Tresorier@djnet-rbms.fr



**Responsable pièces
détachées :**

Jacques CRESIEL
Pieces@djnet-rbms.fr



Responsable des sorties :

Daniel HARQUIN
Sorties@djnet-rbms.fr



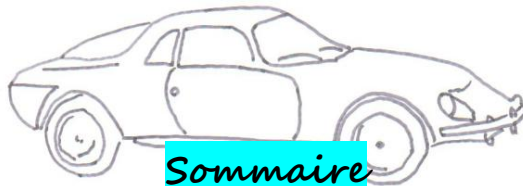
Responsable internet :

Laurent THIMONNIER
Web@djnet-rbms.fr



Conseiller technique :

Jean Paul HUMBERT
Technique@djnet-rbms.fr



Sommaire

Couverture : AG 2021, les 30ans du Club

Page 3 : Le Mot de la Présidente

Page 4 : Remerciements, Rectificatif, Solution

Page 5 : Assemblée Générale 2021

Page 8 : Assemblée Générale 2021

Page 12 : Tour Auto 2021 Optic 2000

Page 15 : Histori'kart Laval

Page 16 : Circuit de Cadours

Page 18 : Le Salon de Toulouse

Page 19 : Nogaro Classic Festival

Page 22 : Les Retraités au Musée

Page 23 : Le Salon Epogu'Auto de Lyon

Page 26 : Il y a 80 ans, quand Matra

construisait un ...tracteur !

Page 46 : Ils nous ont quittés

Page 47 : Miniatures

Page 48 : On en parle

Page 50 : La Cuisine

Page 51 : Mots Croisés

Page 52 : Images de l'AG





Le Mot de la Présidente

Chères et chers membres

C'est avec grand plaisir que nous avons pu nous revoir pour certains lors de l'Assemblée Générale. Malheureusement certains nous ont manqué. Nous avons changé de formule pour cette organisation et cela a été concluant.

Lors de celle-ci, j'ai eu le regret d'annoncer la démission de Danielle Humbert, secrétaire et de Christian Péan trésorier. Je souhaite remercier de tout cœur ces deux personnes pour leur travail et leur investissement au sein de l'association pendant des années. Je me suis entourée d'Isabelle Crésiel et d'Anthony Poupon qui ont repris ces postes. Bienvenue à eux, leur mission ne sera pas facile.

Nous sommes déjà dans la préparation de la prochaine AG.

Le Covid ne nous a pas coupé les ailes. Nous sommes dans les « starts » pour le salon de Lyon. Je ne vous cache pas que c'est un peu compliqué dans l'organisation. D'ailleurs, je tire mon chapeau à Daniel qui a mis beaucoup d'énergie pour que tout se passe au mieux. Et merci à Roland et Charlotte pour leur aide.

Nous avons déjà réservé un stand pour le salon d'Avignon en début d'année 2022.

Enfin Le Mans Classic est confirmé pour 2022 les 1, 2 et 3 Juillet. Pour ceux qui ont gardé leur place, pas de souci, pour les nouvelles personnes intéressées je vous ferai parvenir les documents dès que je les aurai reçus.

Sur ce, nous sommes déjà au mois de Novembre. A cause du changement d'heure, les soirées sont plus longues, alors profitez de ce moment pour lire ce bulletin et nous écrire un mot pour le prochain.

Passez de bonnes fêtes de fin d'années.



Bulletin de Liaison

Club RBMS

26 rue du Village des Papillons

41200 ROMORANTIN

Tél: 02 54 76 02 23

<http://djet-rbms.fr/>

Directrice de la Publication :

Delphine HUMBERT

Rédaction, Photos :

Membres du club

Mise en page:

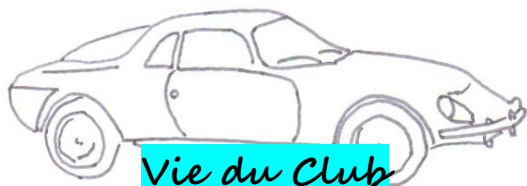
Jacques AUGIER

jacques.augier22@orange.fr

Impression :

Copietout, 41200 Romorantin Lanthénay





Isabelle Crésriel

Remerciements



Isabelle Crésriel

Secrétaire

Club@djet-rbms.fr

Suite à la démission de Danielle Humbert, l'Assemblée Générale 2021 a voté pour l'élection d'une nouvelle secrétaire au sein du bureau de notre association.

Je souhaitais donc remercier chaleureusement celles et ceux qui m'ont accordé leur confiance pour assurer la gestion administrative du Club.

Je tenais aussi à saluer Danielle Humbert qui a tenu ce poste depuis de nombreuses années et a beaucoup donné de son temps. Merci au nom de tous les membres pour le travail accompli.

Rectificatif Bulletin N°106

Concernant l'article sur Albi Historic Tour du bulletin N°106 (pages 19/20) Roland Roy nous signale que jamais Philippe Boutevin n'a travaillé à Matra: ni aux moteurs, ni aux structures, ni à l'automobile, ni à l'armement. En fait cette équipe compétition Matra a tant fait rêver que certains prennent encore leur rêve pour une réalité. Heureusement que les authentiques Matraciens veillent. Merci Roland.

Solution des Mots Croisés

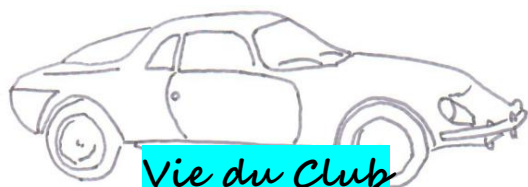
Horizontal.

A- Croisière. B- Cher. PL. Secs. C- Eu. Liège. CHU. D- NN. Saulaie. E- Loire. Leurs. F- Un. TSF. G- Chedigny. Sel. H- Feu. Unau. Au. I- Amboise. But. J- Nu. Ra. Ixe. K- Ex. Touraine.

Vertical.

1-Lu.Ne. 2- Chenonceaux. 3- Réuni. Hum. 4- Or. Rie. But. 5- Lue. Deo. 6- Spi. Ai. 7- Iles. Gus. 8- Galonnera. 9- Eue. Ya. Ai. 10- Es. Lu. 11- Ecarts. Bie. 12- Chisseaux. 13- Sue. Flutée.





Daniel Harquin (Père Noël)



Assemblée Générale 2021

AG du Club RBMS à La Saulaie de Chédigny 37310, au sud d'Amboise.



Après être passés par le siège du club à Romorantin pour y retrouver un petit groupe, nous prenons la route en direction de Chédigny, puis le village de vacances de La Saulaie où nous passerons le week-end. On se gare à côté de notre petit château et prenons possession de nos chambres. Après ces deux années de restrictions pour certains voire plus et les Classic Days pour les plus proches, cela fait du bien de se retrouver autour d'une table et un apéro à la main, avant de prendre un bon repas et passer une bonne nuit !



Samedi matin, nous prenons notre petit déjeuner et allons accueillir les arrivants avec un café et une viennoiserie, récupération du sac de bienvenue, contenant le programme du week-end et la très belle plaque rallye avec la MS 630 aux couleurs du regretté Jean-Pierre Jaussaud disparu dernièrement.



11 heures, départ pour notre circuit en direction d'Amboise via Bléré pour accéder à notre restaurant « La Bonne Etape » sur les bords de Loire. Ce très bon repas pris, à 13 heures 30, nous repartons et longeons la



Loire pour aller visiter une Verrerie d'Art à Chargé. Nous assistons à la création d'une pomme en verre soufflé d'un diamètre d'une quinzaine de centimètres ! Très belle œuvre ! Chapeau ! Très beau travail fait en une grosse demi-heure !



L'artiste au travail



Tous en admiration !



En bateau sous la pluie

15 heures 30, retour à nos autos pour nous diriger vers Chisseaux où nous devons retrouver notre « Gabare » (moderne) pour une croisière sur le Cher et nous diriger vers le château de Chenonceau. En attendant le ciel s'est assombri et un déluge tombe sur nous l'espace d'un quart d'heure, des cordes, des hallebardes tombent du ciel ! On se réfugie sous un chapiteau qui devait nous attendre !! Notre embarcation accoste et un flot de touristes descend, puis nous prenons place, la pluie n'a pas cessé, c'est toujours le déluge et un petit vent s'est levé, fait pas chaud !! Notre capitaine entame la manœuvre pour quitter le quai et se diriger vers Chenonceau. Pendant ce temps, notre accompagnateur nous narre les diverses étapes de l'histoire du château de Chenonceau. Nous l'apercevons et on s'en rapproche de plus en plus. Une petite halte pour faire des photos et comme par miracle, la pluie se calme un peu. Nous reprenons notre voyage fluvial, passons sous la deuxième arche à vitesse réduite, puis une seconde halte de l'autre côté pour faire des photos, la pluie s'arrête et il y a même un petit rayon de soleil qui pointe ! Le capitaine pousse un peu plus loin à cent mètres de l'écluse en amont et fait demi-tour avec des arrêts photos comme à l'aller. Retour à l'embarcadere pour retrouver nos autos et retour au village vacances de La Saulaie.



Chenonceau sous tous les angles



Nous mettons nos affaires en partie à sécher, une bonne douche et on se prépare pour notre soirée qui commémorera « les 30 ans du club René Bonnet Matra Sports » ! Menu spécial fêtes ! Beaucoup d'adhérents ont revêtu des habits bleu, blanc ou rouge ! Au moins 2 couleurs ! Un apéritif de Crémant de Touraine est offert par le club puis vient le dîner. La soirée va bon train et Delphine nous a préparé un petit questionnaire pour agrémenter la soirée et à tour de rôle par groupes, hommes et femmes alternés, nous avons droit à diverses questions sur Matra et sur le club ! Et il y a eu de chaque côté, une bataille acharnée dans chaque groupe mais toujours avec bonne humeur et rigolades. Dominique Bachard nous a conté quelques belles histoires d'un grand Monsieur : Raymond Devos ! Et nous avons bien ri ! Bravo Dominique ! Nous avons passé malgré tout une bonne journée même si on s'est mouillé, la bonne soirée nous a fait oublier la météo maussade.



Symphonie en rouge et blanc



Dominique Bachard ou Raymond Devos ?



Le quizz des dames



Une bonne nuit après tout ça et nous sommes prêts pour le petit déjeuner, libérer nos chambres et récupérer les pièces détachées auprès de Jacques pour ceux qui en ont commandé.



On profite du beau temps pour faire les photos de groupe sur l'escalier devant le perron qui mène à nos chambres, puis de nos autos dans le parc et vite se préparer pour faire notre Assemblée Générale qui se déroule dans une bonne ambiance, avec quelques modifications au sein du bureau.

Pendant l'AG, tous à l'écoute du bureau



L'apéro des 30 ans du club



Aux abris en attendant le bateau



Démission de notre secrétaire Danièle qui est remplacée par Isabelle, un grand merci à Danièle et bon courage à Isabelle qui prend la suite.

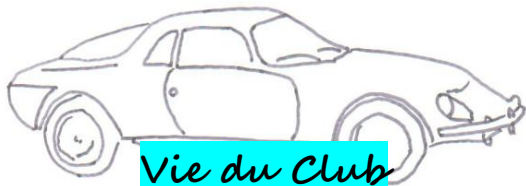
Démission aussi de notre trésorier Christian qui est remplacé par Anthony, un grand merci à Cricri et bon courage à Anthony.

Notre AG terminée, nous sommes conviés à une dégustation de vins sur place : blanc, rosé, rouge et Crémant. « Les Caves du Père Auguste » AOC Touraine.

Nous prenons notre dernier déjeuner au village de vacances et à la fin de celui-ci, nous nous quittons en nous promettant de nous revoir bientôt et très heureux d'avoir passé un bon week-end.

Bonne route à tous et à bientôt.





Ghislain Georges

Assemblée Générale 2021

L'assemblée générale c'est «La» réunion de l'année, alors après les confinements COVID, c'était l'occasion pour tous les membres du club RBMS de se retrouver enfin.

Cette année, le lieu a changé et ce fut la région d'Amboise en Touraine qui accueillait nos MATRA et leurs équipages.

Le bureau ayant obtenu l'autorisation du domaine de la Saulaie de pouvoir y déposer les plateaux dès le vendredi soir, quelques membres arrivèrent dès le 24. Ils furent accueillis par les membres

du bureau déjà présents sous un beau soleil.



La vie de château !

Samedi 25 Septembre :

Rendez-vous était donné à 10 heures pour un départ à 11 heures.

Depuis le matin, les membres et leurs voitures arrivent sur le site de la Saulaie, les voitures se garent autour du château et les plateaux derrière. Après le contrôle des passes sanitaires et remise des documents nécessaires pour le weekend, les retrouvailles entre membres et l'accueil des nouveaux bat son plein.

On pouvait admirer:

- 1 René Bonnet Missile
- 10 Djet et Jet de tous les millésimes (dont un Aérojet)
- 3 M530 LX
- 5 Murena
- 1 Floride
- 1 BMW 2002
- et la Maserati 3500 GT



Sans compter les voitures modernes de nos membres dont les restaurations sont en cours.

Un superbe plateau de voitures pour un beau week-end. En attendant les derniers arrivants et le feu vert du départ, des petits groupes se forment pour échanger autour des capots ouverts des différentes voitures. C'est l'occasion d'observer et de photographier pour les restaurations en cours. Et même de faire des essais routiers (merci Jean-Paul 😊). Le tableau est parfait : de belles voitures sous un beau soleil de Septembre, dans un beau cadre, entourées de leurs propriétaires passionnés et bienveillants.



Un moteur plus gros que celui du Djet !

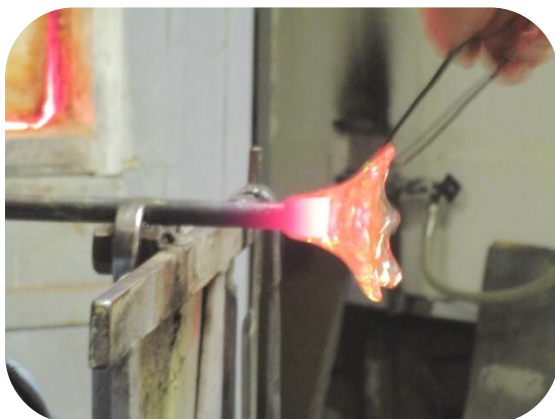




estomacs dont certains étaient vides depuis tôt le matin.

Le programme de l'après-midi commença par la visite de la Verrerie d'Art d'Amboise située à 3,5 kms du restaurant. Ce fut encore l'occasion d'apprécier l'équipe organisatrice qui s'attela à la régulation de la circulation sur les quais de la Loire pour nous permettre l'accès et la sortie du parking.

Après avoir admiré les créations proposées à la vente, nous avons été invités à passer dans la partie atelier du maître verrier. La verrerie étant troglodyte, nous aurions



pu croire être au frais, que nenni: les deux fours, tournant H24, 365

jours par an, assurent aux caves une telle température que l'intérieur de nos voitures nous paraîtrait rafraîchissant même en période de canicule ! Après une explication sur le processus de fabrication du verre, des matériaux de base à sa transformation en œuvre artistique, nous pûmes voire naître sous nos yeux deux belles pièces: une fleur et une pomme. Merci au maître verrier qui sut captiver notre attention et répondre à toutes nos questions.

Sortie en passant par la boutique pour ceux qui le souhaitent mais surtout mauvaise surprise de madame météo: la pluie commençait à tomber et les propriétaires des cabriolets se précipitèrent pour refermer leurs capotes. Nous ne reverrons pratiquement plus le soleil du week-end.

Départ pour Chisseaux; seulement 16 kms à faire mais la pluie s'intensifie, la buée dans mon Jet aussi car le fonctionnement de la ventilation n'est pas encore optimal. De plus la commande des essuie-glaces ne délivre qu'un aller-retour des balais par impulsion; mon copilote est vite nommé responsable de la fonction. Il fut difficile d'admirer le paysage, je me souviens surtout de nids de poule remplis d'eau et que le cortège se sépara pour suivre des routes différentes qui nous amenèrent tous à bon port. Ça tombe bien car justement la suite de la sortie

Briefing de départ pour aller au restaurant : le principal à retenir pour aller au restaurant c'est... ne pas franchir la Loire. Il faut croire que nos voitures n'écoutent rien car un certain nombre d'entre elles se précipitèrent pour traverser le fleuve ! Heureusement l'autre rive est bien aménagée pour le demi-tour des têtes en l'air qui franchiront du coup deux fois la Loire. Et si on ne ratait pas la bretelle de sortie, c'était enfin l'arrivée au restaurant « La Bonne Etape ». Après avoir rempli le parking, ce fut le tour du restaurant qui nous était entièrement réservé. Il ne restait plus qu'à remplir nos





se déroulera sur un bateau et toujours sous une bonne pluie. Après une courte attente sous abri, le bateau vint nous prendre et nous partîmes



pour une croisière sur le Cher. Ce fut l'occasion d'admirer le château de Chenonceau surnommé « Château des dames » car il est pratiquement depuis son origine agrandi, modifié et géré par la gent féminine pour un résultat magnifique. Durant les 50 mn de la croisière qui passe sous les arches du château, le guide nous fera part de toute l'histoire du château et de la navigation sur le Cher. Le retour à l'embarcadere fut synchro avec le départ de la pluie.



Retour à la terre ferme et nouveau départ à bord de nos voitures pour revenir à La Saulaie par le chemin des écoliers. Que de plaisir de rouler sur les petites routes de Touraine où les virages et déclivités nous permettaient d'admirer nos belles voitures colorées. Nous finîmes quand même par rentrer au domaine de La Saulaie où nous garâmes nos voitures autour du château.



Passage par les chambres avant de se retrouver vers 19 heures 30 pour un apéritif où les couleurs « blanc bleu » et « blanc rouge » furent portées joliment par certains d'entre nous, bravo. Après ce bon moment de convivialité, passage à table. Repas par table de huit convives avec pour fêter les 30 ans de notre club RBMS, quelques Quizz. Les membres les plus férus des Djet et des années compétition de MATRA se distinguèrent aisément, aussi bien côté hommes que côté femmes. Bravo à tous et encore merci aux organisateurs. A la fin du repas, tous les membres se virent remettre une bouteille de Crémant de Loire en souvenir de cette soirée. Nuit à la Saulaie ...



Dimanche 26 Septembre 2021, jour d'Assemblée Générale.

Après le petit déjeuner pris sur les chapeaux de roues pour les lève-tard, il fallait récupérer les pièces commandées au club, se joindre à la photo de groupe des humains et déplacer nos voitures devant la piscine pour leur photo à elles. Tout cela parfaitement orchestré par les membres du bureau dont la patience est toujours aussi admirable.



10 heures, début de l'assemblée générale.

Un grand remerciement aux deux membres sortants du bureau pour les heures qu'ils ont consacrées à notre club et bienvenue aux deux nouveaux membres qui ont la lourde tâche de les remplacer. Merci à eux aussi d'avoir accepté la mission pour les 30 prochaines années !

Et après avoir choisi un volontaire pour rédiger un compte rendu du weekend pour le bulletin, nous pûmes passer à la dégustation des vins de Touraine du père Auguste. Les accompagnateurs des membres

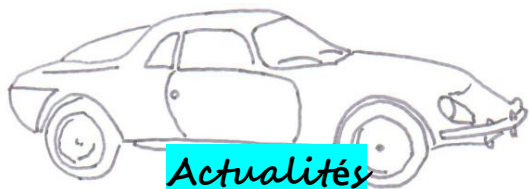
nous rejoignant alors. Le choix était très large: blanc, rosé, rouge, sec ou moelleux et des pétillants, accompagnés de charcuteries et fromages : que du bonheur !

Avant de reprendre la route du retour, nous partageâmes un dernier repas à La Saulaie. Et vers 14 heures, après avoir récupéré les commandes de vins, nous nous séparâmes sans avoir oublié de nous donner rendez-vous dans les prochains salons et aux premières sorties au printemps prochain.



Pour la soirée des 30 ans du club, notre présidente entourée de deux des plus anciens membres: Annick et Georges Fontbonne.

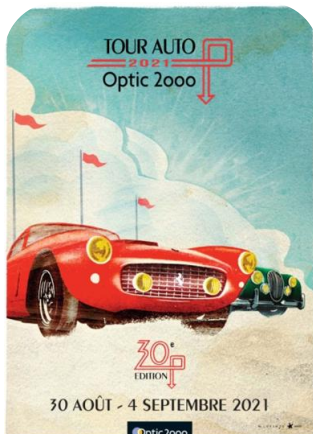




Actualités

Jacques Augier

Tour Auto 2021 Optic 2000



Le Tour Auto historique 2021 organisé par Peter Auto a de nouveau eu lieu cette année fin Août début Septembre du fait du confinement imposé au printemps. Pour nous, amateurs de Matra, ce fut une véritable fête avec la présence de deux Matra 650.

En course dans le plateau 5 (compétition groupes G/H/I) était engagée la Matra 650 «continuation» fabriquée par l'EPAF de Jean Paul et Bernard, portant le N° 251 et pilotée par « Mr John of B.» et « Sibel». La voiture était aux couleurs de 1970 avec parements vert et logos Elf comme celle de H. Pescarolo/ JP. Jabouille/ J. Rives. Jean Paul nous a confirmé que cette voiture était équipée d'un V12 d'époque ayant participé aux Tours Auto 1970 et 1971.



En voiture ouverte VIP, participait la Matra 650 gagnante du Tour Auto 1971 avec Gérard Larousse et Johnny Rives (parements blanc et logos Shell); cette voiture appartient aujourd'hui à Richard Mille qui la pilotait sur cette épreuve. Il embarquait chaque jour un « passager » VIP différent, on put notamment voir Nicolas Todt, le fils de Jean Todt qui fut en 1970 le copilote de la Matra gagnante pilotée par JP Beltoise et P. Depailler.

Certains pourront sourire en constatant que la Matra engagée en compétition n'a pas gagné dans son groupe et fut battue par une

Porsche 911

Carrera RSR 3 litres, mais l'essentiel n'est pas là. La Matra a gagné les épreuves sur circuit (sauf Ledéon qui s'est déroulé sur piste mouillée), qui sont son véritable domaine, car on imagine la difficulté pour un pilote gentleman-driver de la mener dans les épreuves spéciales sur routes étroites et sinueuses. Or le Tour Auto 2021 faisait la part belle aux spéciales sur route au nombre de 10 alors qu'il n'y avait que 4 épreuves sur circuit. Le plus important est que la voiture ait été présente, qu'elle soit allée au bout de l'épreuve et qu'elle ait offert un spectacle formidable et fait rêver des milliers de spectateurs.



Ceux qui ont eu la chance de pouvoir assister aux épreuves (circuits ou spéciales) ou de voir la caravane sur les parcours de liaison ont pu entendre le célèbre chant de sirène du V12 et voir ces superbes prototypes conçus pour les courses d'endurance. Les autres ont pu admirer sur de nombreux sites internet de très belles photos et vidéos de ces deux voitures dans des cadres les plus inattendus: cours de châteaux, rues de village, routes de montagne, autoroutes... c'est cela la magie du Tour Auto !





Histori'kart Laval

Début Septembre, comme souvent, je regarde le site internet «News d'Anciennes» pour lire les dernières informations sur le monde de la voiture ancienne et en particulier les compte-rendus et surtout les photos des rassemblements du week-end passé. Je tombe sur un article concernant un rassemblement à Laval tenu les 04 et 05 Septembre sur le circuit de karting Beausoleil Louis Paillard qui fêtait ses 60 ans et accueillait des courses de Karting club et historique (l'Histori'kart) mais aussi une exposition de voitures anciennes le samedi.

L'article précise que dans les années 80-90, le circuit a accueilli de nombreux championnats du monde et européens et a vu passer de grands pilotes tels que Michael Schumacher, Lewis Hamilton ou Nico Rosberg.



En regardant les photos illustrant cet article, je remarque la présence de deux belles Matra: une 530 blanche et un Djet bleu métal. Et cela fait tilt dans ma tête ... des Matra à Laval en Mayenne ça me rappelle quelqu'un Et oui bien sûr notre ami Yves Leroy !

Aussitôt je lui envoie un petit mail et la confirmation arrive en retour : ce sont bien les voitures



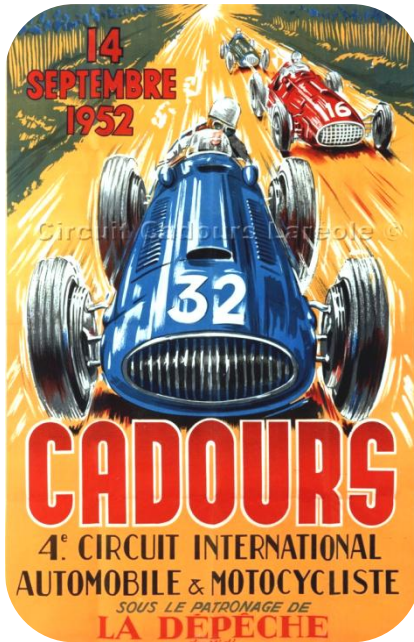
d'Yves qui participaient à ce rassemblement et qui avaient l'honneur de l'article de News D'Anciennes en ces termes : « *Le tour des modèles Français se termine par deux Matra, une 530 et une sublime Bonnet Jet 5S récemment restaurée. Ce modèle n'a été produit qu'à 1693 exemplaires* »

Bravo Yves ! et pour ceux qui veulent en savoir plus voici le lien vers l'article:

[L'Histori'kart à Laval, bel événement pour les 60 ans du circuit de Beausoleil - News d'Anciennes \(newsdancienness.com\)](https://newsdancienness.com)



Circuit de Cadours



Cadours est une petite commune d'un millier d'habitants à une trentaine de kms au Nord Ouest de Toulouse à la limite de la Haute Garonne et du Gers. Située dans une zone rurale, Cadours est célèbre pour sa production d'ail violet.

Mais dans les années 50 Cadours fut aussi connu pour son circuit automobile non permanent de 4 kms qui avait la forme d'un triangle et utilisait les routes départementales entre les villages de Cadours, Laréole et Cox.

Créée en 1948, l'épreuve du "Circuit de Cadours" devenait

nationale en 1950: le triple Champion de France, Raymond Sommer, deux fois vainqueur au Mans, devait y trouver la mort sur sa Cooper Formule 3 (on trouve un bel article sur Raymond Sommer dans le dernier Autodiva N°49).

En 1951, cette compétition était inscrite au calendrier international de Formule 2: Maurice Trintignant remportait une première victoire sur une Simca Gordini. L'année suivante, Louis Rosier et sa Ferrari lui succédait..

En 1953, ce fut le succès des Gordini qui, avec Trintignant, Schell et Berha, s'adjugeaient les trois premières places

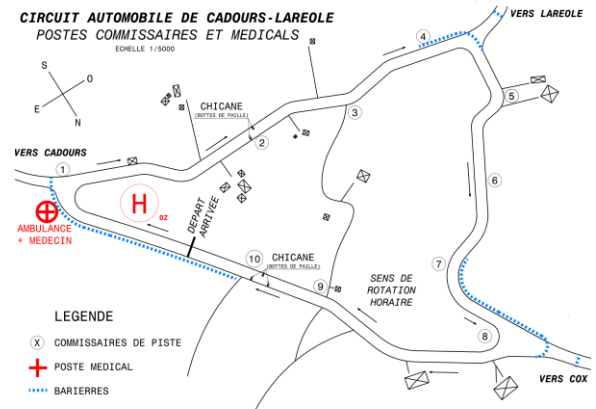
En 1954, le 7ème Circuit était ouvert aux Formule 1 (hors championnat du monde) et voyait Jean Berha, pour la dernière épreuve de la saison, obtenir son second grand succès avec la nouvelle Gordini.

L'accident du Mans en 1955 et les normes de sécurité strictes qui en résultèrent, allaient entraîner le déclin de ce circuit. Après un réaménagement de la piste et des stands en 1957, l'épreuve était réinscrite au calendrier international des "Sport".

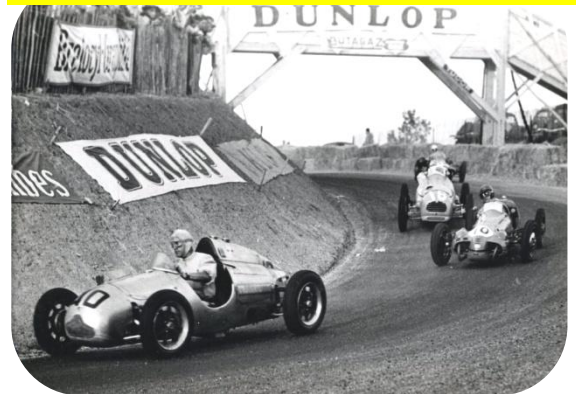
1958 voyait une épreuve internationale Moto toutes catégories: le Champion du Monde 1957, Campbell devait trouver la mort en tête de la course en 500 cc après avoir remporté l'épreuve des 350 cc.

Des épreuves internationales de Formule Junior furent organisées en 1959 et 1961 ainsi que des épreuves internationales de "Sport" et "Grand Tourisme" avec des pilotes comme Grandsire, Schlesser ou Siffert; mais ce circuit était définitivement abandonné par la suite.

Depuis 1985 l'Association du Circuit Automobile Cadours-Laréole œuvre à faire revivre le circuit. Dorénavant chaque année le premier week-end de Septembre est organisé un roulage sur le circuit fermé à la circulation pour l'occasion: des plateaux de monoplaces, de sportives anciennes et « young timers », de motos se succèdent pendant deux jours.



1950, avant le drame, Raymond Sommer sur sa Cooper





Cette année 2021, la manifestation avait lieu les 04 et 05 Septembre. On y célébrait les 60 ans de la dernière épreuve officielle sur ce circuit remportée par Jo Siffert (Lotus Formule Junior). Ce fut aussi l'occasion pour la FFVE d'y apposer une plaque honorifique de «Lieu de l'Histoire Automobile».

Notre ami Michel Justou avait amené pour cette cérémonie sa barquette Simca 8 Sport de 1948 contemporaine de la première course disputée à Cadours, une autre barquette Simca Deho de la même génération (1947) l'accompagnait.



Le Mémorial Raymond Sommer



La plaque FFVE à gauche du panneau du circuit



Simca 8 Sport 1948 à gauche et Simca Deho 1947 à droite



Michel et Denise dans leur belle Simca 8 Sport 1948



Michel au centre en grande conversation avec Bruno Vuillermoz (FFVE Grand Sud Ouest) à gauche et Jérôme Guy (Président de l'Association du Circuit) à droite





Le Salon de Toulouse

Le même week-end que l'AG, se tenait à Toulouse le salon Auto-Moto Classic dont c'était la quatrième édition et la deuxième dans le nouveau parc des expositions dénommé MEETT. Le thème cette année en était « les sportives mythiques » et en même temps avait lieu le 15^{ème} Fée-Rarissime, rassemblement de Ferrari à l'initiative du concessionnaire local Modena Sport et du Rotary Club avec baptêmes payant au profit des enfants malades (association Hopital Sourire) et de l'Institut du Cerveau et de la Moelle épinière (ICM).

Quelques belles voitures de compétition étaient présentes : Ford GT40, Porsche 962, barquettes 2 litres et petites monoplaces dont un racer DB et d'autres plus anciennes.



Les Djet étaient aussi bien là, particulièrement mis en valeur sur le stand de la FFVE et du Club Djet. Un atelier de restauration de l'Aveyron (ABY) présentait aussi une coque restaurée et repeinte.





Nogaro Classic Festival

Le Nogaro Classic Festival porte bien son nom car cet événement chaque année au début du mois d'Octobre est une véritable fête «à l'ancienne». Déjà arriver à Nogaro au petit matin en automne par une route vallonnée qui émerge de la brume et qui serpente entre les vignes et les champs de maïs aux couleurs allant du vert au roux en passant par toutes les nuances de jaune et de doré est un vrai bonheur. On voit régulièrement des panneaux annonçant des producteurs et des ventes à la ferme de canards, foie gras, confits et autres Armagnac qui mettent l'eau à la bouche. On arrive dans un territoire rural de traditions et de bon vivre à mille lieues de la morosité et de la «bien-pensance» écolo-bobo actuelle. Oui Nogaro est une fête omni présente, sur le circuit bien sûr mais aussi en ville en fin de journée avec la parade des voitures, les bandas, les courses de vachettes dans l'arène, l'animation type bodega des terrasses des restaurants. Les responsables du circuit et de la municipalité sont solidaires pour offrir à chacun un véritable bon moment de réjouissance sans excès ni débordement. Merci à eux et aussi bien entendu aux organisateurs 3M pour cette réussite et cette parenthèse festive annuelle.



Bernard Artis en prégrille

Ce week-end des 09 et 10 octobre commence de la meilleure façon: en arrivant au circuit le samedi matin, le plateau « Old » se prépare déjà en pré-grille et au milieu d'une bonne cinquantaine de belles voitures je remarque le Djet bleu métal de notre ami



Le « team Artis » dans le paddock

Bernard Artis, un grand fidèle de Nogaro, venu comme chaque année avec son équipe familiale et ses deux bolides bleu et jaune: ils s'en donneront à cœur joie pendant tout le week-end !

Les plateaux de roulage sont bien fournis en « Old », « Old Competition », « Young », « Avant Guerre » et « Monoplaces », le plateau « Protos et F1 » manque lui un peu de vraies vedettes ... on regrette le bon temps de l'EPAF et des voitures bleues !



Les paddocks des clubs sont bien remplis également, le public revient, c'est bon signe. Quelques Djet sont présents. Au fil des déambulations dans les stands, les paddocks ou les gradins j'ai croisé plusieurs membres du club en visite comme moi : Daniel venu de Cestas (33), José venu de Rabastens (81)....



Depuis deux ans le Classic Festival inclut aussi une bourse d'échange juste devant l'entrée du circuit (à l'extérieur). Cela attire ainsi un complément de spectateurs amateurs de pièces anciennes et de brocante et contribue à l'ambiance.



Le grand Jacky Ickx

Le Classic Festival c'est aussi bien sûr ses invités d'honneur et cette année nous fûmes gâtés avec la présence de Jacky Ickx et Jacques Laffite qui se sont prêtés avec beaucoup de gentillesse au jeu des séances d'autographes et des interviews. Jacky Ickx a rencontré un grand succès, la file était longue pour le voir mais il prenait le temps de parler un peu avec chacun avec toujours un mot aimable et de se plier au cérémonial des « selfies » au grand regret des organisateurs qui voyaient l'heure tourner et la difficulté à tenir le planning des différents événements prévus.

On ne présente pas la carrière de Jacky Ickx qui fut pendant près de 30 ans un immense pilote et qui a gagné dans toutes les catégories majeures du sport automobile: Formule 1, Sport-Prototype, Rallye Raid. Passé chez les plus grands constructeurs: Ford, Ferrari, Porsche... N'oublions pas que Jacky Ickx fut aussi un grand pilote Matra à ses débuts en 1966 et 1967 en Formule 3 et Formule 2 (Matra MS5, 6, 7) dans l'équipe de Ken Tyrrell, équipier de Jackie Stewart, il remporta le Trophée d'Europe de Formule 2 1967. Puis il courut à nouveau et gagna sur Matra en 1974 avec un proto MS 670C aux 1000 kms de Spa avec Jean Pierre Jarier comme co-équipier (Ickx remplaçait à cette occasion JP. Beltoise qui refusait de courir sur le grand circuit de Spa de 14 kms le jugeant trop dangereux).



Khadja Nin : Mme Ickx

A 76 ans (né le 01/01/1945) Jacky Ickx semble en pleine forme, d'une grande courtoisie, et d'une grande élégance, il était venu avec sa très belle épouse, la chanteuse du Burundi Khadja Nin. Ses échanges avec Jacques Laffite en interview ont été particulièrement savoureux. Ils furent équipiers en Formule 1 chez Ligier dans la deuxième moitié de la saison 1979, Ickx remplaçant Patrick Depailler qui avait été victime d'un accident de deltaplane. N'ayant qu'à peine plus d'un an d'écart, ils parlaient comme si Laffite (né le



Jacques Laffite et Jacky Ickx, coéquipiers Ligier F1 1979

21/11/1943) avait été le grand frère de Jacky Ickx !



Jacky Ickx, après sa démonstration avec la GT 40

Les organisateurs avaient dans un premier temps annoncé la présence d'une Ferrari F1 312B 1971 pour une démonstration en piste de Jacky Ickx, mais celle-ci ne put venir et c'est finalement sur une Ford GT40 de 1966 que le pilote



Jacky Ickx et le propriétaire de la GT 40



belge fit quelques tours de démonstration à allure modérée le Samedi midi. Cette GT40 initialement achetée début 1966 par le Suisse G. Filipinetti en version route fut revendue au Bolivien Ortiz Patino qui la mit en version course en 1968 et l'engagea au Mans 1969 pour l'équipage D. Martin/JP. Hanrioud, mais suite à des problèmes moteur aux essais la voiture dut déclarer forfait. Lors de la démonstration J.Ickx était suivi par le propriétaire actuel de la voiture au volant d'un proto Ford P68 Alan Mann lui appartenant également. Le préparateur de la voiture (Maine Mécanique) ne voulut pas nous dire le nom de ce propriétaire (un grand collectionneur français !) mais nous en dit plus sur la voiture elle-même: en 1968 et 1969 trois exemplaires de ce proto P68 furent construits par Len Bailey pour le compte d'Alan Mann Racing avec le discret soutien de Ford. Ces voitures à moteur Ford



L'«évocation» Ford P68 reconstruite dans les années 90

mais le constructeur ne s'intéressa pas à ce projet et leurs prestations en course furent décevantes. Dans le milieu des années 90 le même Len Bailey peu avant son décès et sollicité par David Piper se lança dans la reconstruction d'une voiture (la légende voudrait sur les ruines d'un des trois protos initiaux détruit dans un accident au Nurburgring en 1968 ??) et en profita pour y appliquer plusieurs modifications majeures dont une qui lui était interdite en 1968 à savoir rendre le moteur Cosworth porteur (en 1968, Cosworth lui avait interdit cette solution en vigueur en F1, ayant un doute sur la tenue structurale de son moteur dans un proto et en endurance, et obligea Bailey à prévoir un châssis porteur, lequel châssis aurait été source d'un mauvais refroidissement moteur sur les trois premiers protos et de casses à répétition). Bref la voiture présente à Nogaro est donc un exemplaire unique issu d'une reconstruction des années 90 par son concepteur d'origine. La voiture est très belle avec son aspect patiné et ses formes rondes évoquant les beaux prototypes des années 60 comme les Ferrari P3/P4 ou les Lola T70. En fin de démonstration Ickx et «le propriétaire» se sont prêtés de bonne grâce aux photographes et Ickx a signé la Ford GT40 qu'il venait de conduire.



Dédicace de la GT 40

Enfin, une autre personne ne pouvait pas manquer ce Classic Festival: notre membre d'honneur Christine Beckers qui habite dans la région. Elle s'est régalée au volant d'une Alfa Romeo Giulia Sprint GT Bertone. Son grand sourire faisait plaisir à voir à sa sortie de l'auto, et elle est très gentiment venue bavarder avec Daniel et moi qui l'observions et nous faire part de son bonheur de piloter et de se piquer au jeu avec les autres participants: un grand bravo et un grand merci à elle!



Christine et «son» Alfa Romeo



Les Retraités au Musée

A la mi-Octobre l'Amicale des Retraités Matra Toulouse (ARMT), constituée des anciens Matraciens de la branche spatiale installée à Toulouse et qui s'appelle aujourd'hui Airbus Defence & Space, avait décidé d'un voyage de groupe en Sologne incluant la visite du Musée Matra de Romorantin, de quelques châteaux (Valençay, Cheverny, Chambord) et du zoo de Beauval.

Comme par hasard, on me chargea de m'occuper de la visite du Musée. Au cours de l'été j'ai contacté Jean Paul Humbert et Roland Roy pour leur demander s'ils voulaient bien accompagner leurs anciens collègues du Sud Ouest lors de cette visite, ce qu'ils ont accepté avec grande gentillesse.



Roland mérite ces lauriers



Ca parle de Matra ?

Ainsi le Mercredi 13 Octobre au matin nous arrivâmes à une vingtaine dans deux minibus pour cet événement ! Jean Paul et Roland étaient fidèles au rendez vous et pendant presque trois heures nous avons eu droit à un festival d'anecdotes, de commentaires, de



Tous à l'écoute !

confidences et sommes devenus incollables sur l'histoire des Matra. Nous n'avons pas vu le temps passer et avons tous des étoiles dans les yeux, il a fallu que notre Présidente et grande organisatrice du voyage nous pousse dehors pour être à l'heure au restaurant puis ensuite au château de Chambord l'après midi.



Devant le Patron...

Nous n'avons cependant pas manqué d'immortaliser cette visite par une photo de groupe devant le portrait du « patron » au musée et une autre devant la Porte des Béliers de l'ancienne usine Matra Normant. Beaucoup sont également repartis avec un exemplaire du très beau livre de Roland qu'il a même pris le temps de dédicacer sur le temps du repas.

Un grand merci à Jean Paul, à Roland et au Musée... entre vieux Matraciens le courant passe !



....et la Porte des Béliers.



Le Salon Epoqu'Auto de Lyon, 05/07 Nov. 2021



Visiter le Salon Epoqu'Auto à Lyon c'est l'assurance de passer une journée éreintante à arpenter quatre immenses halls d'exposition au milieu d'une foule dense. Mais c'est aussi la certitude d'y voir un concentré de ce que le monde de la voiture ancienne peut offrir de mieux dans tous les registres de cette activité : d'abord de très belles voitures, mais aussi toute la panoplie des professionnels de la vente de voitures, de pièces



neuves ou d'occasion, d'outillages, du monde de la restauration, carrossiers, selliers, peintres, plasturgistes, motoristes, tous les institutionnels, FFVE, experts, assurances, les marchands d'objets décoratifs, d'œuvres d'art, de miniatures, de livres, revues et documentations, la vente aux enchères, la vente entre particuliers et la myriade des clubs et les départements classiques des constructeurs... liste bien sûr non exhaustive. Inutile d'espérer trouver la perle rare pour une bouchée de pain, tout le monde ici connaît la valeur des choses mais on peut tout aussi bien acquérir une babiole à quelques euros qu'une Mercedes Coupé Pagode en état concours à plusieurs centaines de milliers d'euros. Interdit aussi de sortir du salon dans la journée sous peine de perdre la validité de son billet, il faut se restaurer sur place, le choix ne manque pas à condition d'y mettre le prix nécessaire.

Nous n'allons pas nous lancer dans une description de tout ce qui était présent, d'autres le font bien mieux que nous comme News d'Anciennes par exemple : <https://newsdanciennes.com/epoquauto-2021-record-bien-merite/>



Le stand RBMS

Mais l'intérêt pour nous, membres RBMS, cette année était la présence du Club sur le stand W45 du Hall 5 avec le beau Djet bleu de Charlotte (seul Djet / Jet vu sur tout le salon en dehors du coupé Napoléon sur le stand Autodiva) et la 530 bleu nuit métal de Daniel. Daniel et Roland se sont



Daniel et Roland au boulot

chargés de tout amener, tout installer et tenir la boutique pendant 3 jours, c'est une lourde tâche qui nécessite une bonne dose de patience, car passer un jour au salon c'est déjà épuisant alors trois ... chapeau les amis! Le stand était voisin de celui de l'Amicale 530 qui exposait sa célèbre 530 Milka et de celui de Matra Passion qui mettait à l'honneur les Murena (une bleue, une blanche et une rouge) pour leur 40ème anniversaire.



Amicale 530 et Milka



Matra Passion



Les Matra figuraient aussi dans l'exposition Simca, une des deux marques à l'honneur du salon avec Bentley : une belle 530 Courrèges et une Murena S.



MS 80 1969



Espace F1 1994

Mais bien sûr la cerise sur le gâteau Matracien était le stand Elf. Le groupe Total s'est souvenu de la glorieuse épopée de l'Equipe Matra Elf entre 1967 et 1970 et quatre Matra du Musée étaient là : pour 1969, la MS 80 V8 Ford de Formule 1

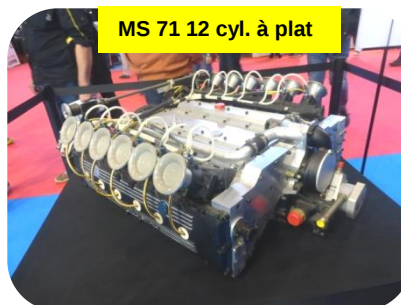


MS 650 TDF 1970



MS 120 1970

Championne du Monde avec Jackie Stewart et la MS 630 V12 du Mans classée 5^{ème} avec J.Guichet et N.Vaccarella ; pour 1970, la MS 120 V12 de Formule 1 et la MS 650 V12 gagnante du Tour Auto avec JP. Beltoise, P. Depailler et J. Todt. Etaient aussi présents le moteur MS 71 12 cylindres à plat expérimental et l'Espace F1 de 1994, croisement d'un Espace et d'une Williams F1 à moteur V10 Renault réalisé à



MS 71 12 cyl. à plat



MS 630 1969

l'occasion des 10 ans de la collaboration entre Matra et Renault pour la production de l'Espace. Les voitures et plusieurs motos de Grand Prix ainsi rassemblées eurent un grand succès, il était difficile de les approcher et surtout de pouvoir prendre un peu de recul pour les photos d'autant que des barrières à sangle les entouraient de très près. Des panneaux annonçaient qu'Axa assurait ces voitures pour le salon, nous étions ainsi rassurés sur la protection du patrimoine du Musée.

Sur You tube on trouve une petite vidéo du transport des voitures entre le Musée de Romorantin et Epoqu'auto : [Elf Epoqu'auto 2021 V2 - YouTube](#).

Un peu plus loin le stand Autodiva de Gérard Gamand présentait une jolie collection de barquettes et de monoplaces en lien avec la région Lyonnaise et, surprise, on pouvait y voir le Coupé Napoléon MS 610 EPAF, en 1965 Matra n'était pas sous contrat ELF, qui n'existait pas encore, mais sous contrat BP, héritage de l'époque René Bonnet.



MS 610 coupé Napoléon 1965

Au gré des autres stands quelques curiosités comme dans la vente aux enchères Osenat cette reconstruction de Simca 8 dont l'originale a participé au Mans 1938, la reproduction fut réalisée pour courir au Mans Classic 2008/2010 pilotée par sa propriétaire Evelynne Heisé et Jean Pierre Jaussaud ou encore chez Renault Classic cette reproduction d'une 4L ayant couru au Safari du Kenya en 1962 pilotée par Bernard Consten et Claude Le Guézec qui fut par la suite directeur sportif chez Matra...



Simca 8 Le Mans 1938



JP Jaussaud & E Heisé
Le Mans Classic 2010



4L 1962 Safari Kenya
Consten / Le Guézec



Il y avait des centaines d'autres belles choses à voir: les magnifiques Bentley d'avant guerre si glorieuses au Mans ainsi que ce superbe coupé qui défia le train bleu sur le parcours Cannes Calais, les sympathiques tricylecars Darmont, Morgan et autres, ces belles petites Simca sportives de la Simca 8 aux CG en passant par l'Océane, les Simca 1000, le coupé 1200S, les locales Fournier Marcadier, les œuvres d'art d'avant guerre Bugatti, Hispano, Delage, Voisin, Salmson, Talbot, Hotchkiss, les artisans constructeurs modernes Devallier, JZR.....

Quelques pilotes vedettes étaient venus pour signer des autographes, Jean Claude Andruet, Jean Pierre Jarier, Bob Neyret...



JP Jarier



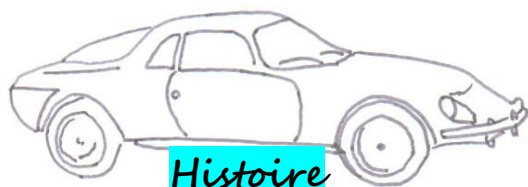
JC Andruet



Bob Neyret

Dernière petite information glanée sur le salon : le prochain Salon Avignon Motor Festival aura lieu à... Montpellier pour le WE de Pâques 2022 (15 au 17 Avril); compliquée la situation à Avignon car un autre salon nommé Avignon Motor Passion est prévu à Avignon du 25 au 27 Mars... à suivre !





Par Jean Louis Balleret

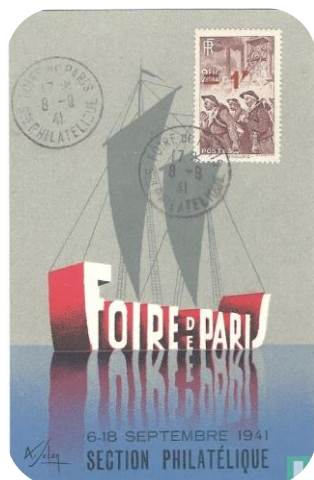
Il y a 80 ans, quand MATRA construisait un...tracteur !

Lors de la lecture du N°99 de Mai 2019 de notre bulletin, une phrase de l'article, bien documenté, de Jacques Augier, « Matra: origine et fondateurs », avait attiré mon attention: « En 1941 Marcel Chassagny décide de créer la Société Générale de Mécanique Aviation Traction, la MATRA est née...Sous couvert de matériel agricole, Matra fit des études de véhicules à chenilles pour l'armée ».



En effet j'étais en train de trier, à petite vitesse, les volumineuses archives de l'entreprise de vente et de construction de matériel agricole et forestier fondée par mon grand-père, Louis Libault, en 1920 à Plagny, commune de Sermoise (Nièvre). Après son décès en 1966, son entreprise avait continué ses activités sous la direction de mon père et de mon oncle jusqu'à sa fermeture en 1985.

Je m'étais demandé si un jour, parmi les mètres cubes de papiers, je ne tomberais pas par hasard sur des documents concernant les tracteurs Matra. Et c'est à l'été 2020, qu'au milieu d'un paquet de dossiers fournisseurs de l'entreprise pendant l'Occupation, je découvrais un petit dossier poussiéreux et légèrement grignoté sur les bords par les souris dont le titre manuscrit était le magique « Matra » ! Je découvrais alors une correspondance échangée entre la Société Générale de Mécanique Aviation Traction et les Etablissements Louis Libault entre le 12 Septembre 1941 et le 3 Février 1942 et surtout un étonnant petit dossier de présentation du mystérieux tracteur Matra.



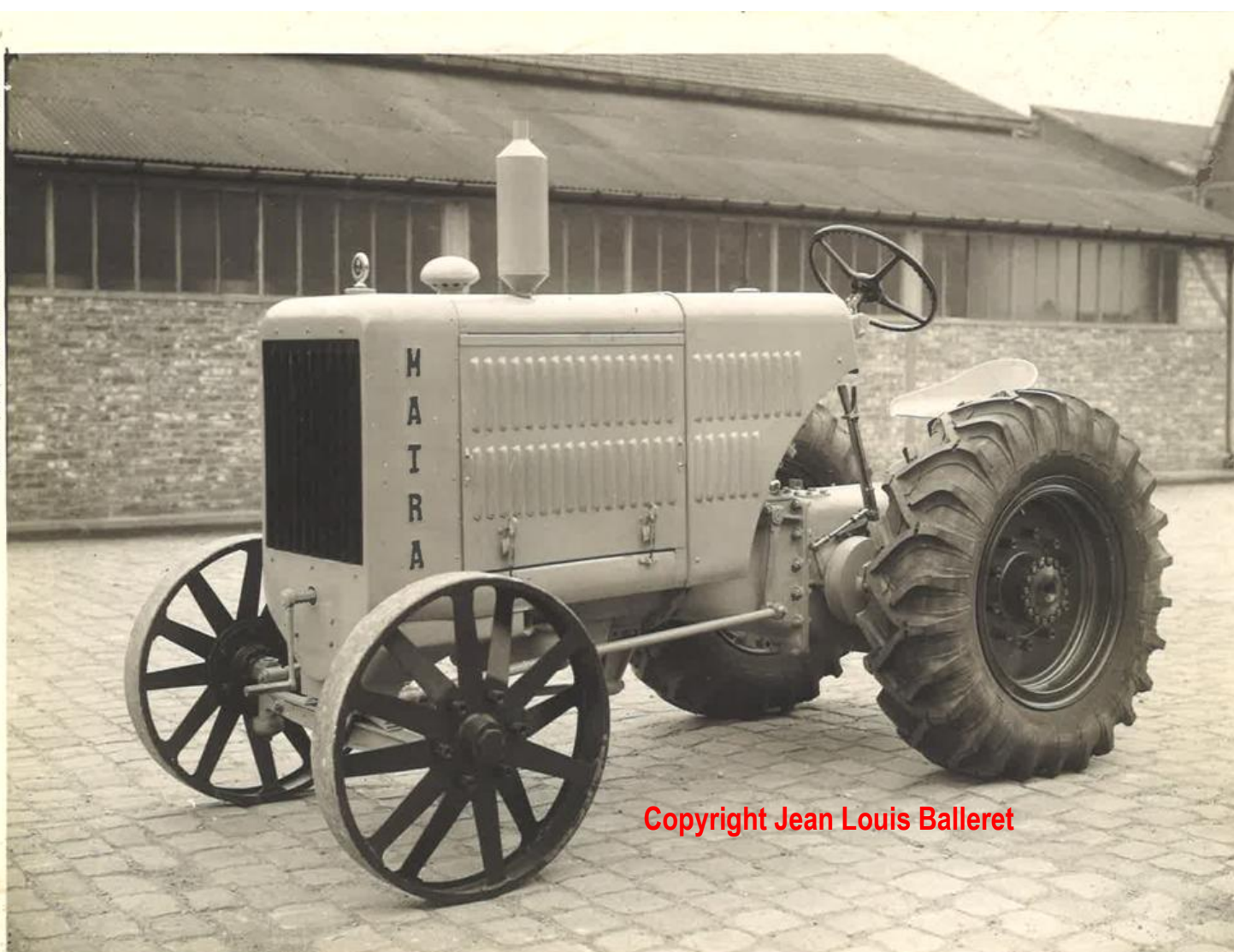
Il ressort de cette correspondance que c'est le 12 Septembre 1941 que Louis Libault découvre à la Foire de Paris l'existence du tracteur Matra. Sans que l'on sache si seule une documentation était disponible ou si le prototype, dont il sera question plus loin, était présenté sur le stand. En tout cas Louis Libault, qui a 20 ans d'expérience des tracteurs, est séduit par celui-ci et propose aussitôt à Matra de devenir son agent pour la Nièvre et lui en commande un. Matra accepte et, sur la demande de Louis Libault, le 29 Septembre, étend le contrat aux départements du Cher et de l'Allier. Mais elle indique que le délai de livraison fixé à 3 mois serait en réalité de 6 mois, ce qui a pu légitimement inquiéter le nouvel agent. Enfin elle transmet les coordonnées de visiteurs de la Foire intéressés par le tracteur. Les échanges de lettres suivants portent sur l'application du contrat et la clientèle potentielle.

La dernière lettre de Matra, du 3 Février 1942, est particulièrement intéressante car il y est joint un dossier concernant le tracteur comprenant : une notice descriptive, les résultats obtenus à la station d'essais du Ministère de l'Agriculture en Décembre 1941, un dépliant publicitaire de 4 pages ainsi que 3 grandes photos du tracteur. Ce dossier démontre qu'en Décembre 1941, un prototype de tracteur à roues a été fabriqué et qu'il fonctionne bien. Et que début Février 1942, la publicité est prête tant pour ce tracteur à roues que pour un tracteur à chenilles.



Par contre Matra a anticipé les travaux que pourraient réaliser ces tracteurs en toute saison en utilisant (pages 2 et 3 du dépliant) des photos de tracteurs d'autres marques dont aucun, lorsqu'on les examine, ne ressemble au seul prototype fabriqué !

Que s'est-il passé après le 3 Février 1942 ? On ne le sait pas. Mais il est à peu près sûr que Matra a renoncé à se lancer dans la fabrication en série de tracteurs. Il est vrai que l'époque ne se prêtait pas à la fabrication de tracteurs mais plutôt à la recherche pour faire fonctionner ceux qui existaient autrement qu'à l'essence ou au gas-oil qui étaient contingentés très sévèrement par les autorités Allemandes. Il y a donc tout lieu de penser que le tracteur Matra n'a existé qu'à un seul exemplaire, celui figurant sur les photos et que la découverte inespérée de ce petit dossier d'il y a 80 ans a révélé.



Ce magnifique tracteur de 1941 incarne le « TRA » de la nouvelle société MATRA.



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE MÉCANIQUE · AVIATION · TRACTION

S^{te} ANONYME AU CAPITAL
DE 2 000 000 DE FRANCS



R. C. SEINE N° 283651 B
RÉP. PROD. SEINE 38157 C A

SERVICE COMMERCIAL :
16, RUE FOURCROY, PARIS (XVII^e)
TEL. CARNOT 31-44

AVIATION-TRACTEURS
MACHINES - OUTILS
ET DE LABORATOIRES
OUTILLAGE
MÉCANIQUE GÉNÉRALE

SIÈGE SOCIAL, BUREAUX & USINE :
10, RUE VILLOT, LA COURNEUVE (SEINE)
TÉL. FLANDRE 20-70

Paris, le 12 Septembre 1941

Etablissements L. LIBAULT - PLAGNY - Nièvre

à Société M.A.T.R.A. PARIS.-

BON DE COMMANDE

I Tracteur agricole 10/20 CV MATRA à roues
métalliques et cransons, suivant carac-
téristiques de la notice jointe 110.000
Remise suivant contrat 20 % 22.000
prix net 88.000
Taxe de transaction 1.01 % 888
88.888
=====

Délai de livraison : 6 mois, à nos Usines
de La Courneuve.

Conditions de paiement : 1/3 à la commande, soit : 29.630 frs
versés ce jour.
le solde à la livraison : 59.259 frs

Sté MATRA

Francis



Réponse immédiate de Louis Libault : le courrier marche bien à cette époque et les affaires se mènent tambour battant.
Il souhaite étendre sa zone à 3 départements, propose de vendre 15 tracteurs et souhaite la livraison du premier sous 3 mois !
Bel esprit d'entreprise et bel enthousiasme.

IL/AL.

15 Septembre

41

SOCIÉTÉ M.A.T.R.A.

10, rue Villot,

LA COUPENOVE-(Seine)-

Messieurs,

Comme suite à notre entrevue à la Foire de Paris, j'ai l'avantage de vous confirmer que je suis vivement intéressé par la vente de vos tracteurs dans ma région et que ma clientèle ne peut pas se borner au département de la Nièvre seulement. Plagny se trouve à 3 kilomètres de Nevers, sur la route nationale N°7, entre Nevers et Moulins, je peux donc m'engager à visiter à fond, toute la clientèle de l'Allier et du Cher. Je l'ai fait pendant de nombreuses années pour la Maison MAC CORBICK, j'ai eu également Caterpillar et Marshall.

Si vous acceptez cette proposition, je m'engage à vous faire un nombre plus important de tracteurs. Vous pourrez donc ajouter au contrat 2 TRACTEURS A CHENILLES et 3 TRACTEURS A ROUES SUR PNEUMATIQUES. J'espère que vous ne verrez pas d'inconvénient à me donner ~~à me donner~~ ce rayon.

Suivant notre conversation du 12 Septembre, à Paris, je vous rappelle également que vous m'aviez promis une livraison du premier tracteur sous 3 mois. J'aimerais bien que ce premier soit livré sur pneumatiques. Veuillez donc noter comme tel.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Pr. Mr. L. Libault.



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE
MÉCANIQUE · AVIATION · TRACTION

SA ANONYME AU CAPITAL
DE 2.000.000 DE FRANCS



R. C. SEINE N° 283.651 B
RÉP. PROD. SEINE 38167 C A

SERVICE COMMERCIAL :
16, RUE FOURCROY, PARIS (XVII^e)
TÉL. CARNOT 31-44

AVIATION-TRACTEURS
MACHINES - OUTILS
ET DE LABORATOIRES
OUTILLAGE
MÉCANIQUE GÉNÉRALE

SIÈGE SOCIAL, BUREAUX & USINE:
10, RUE VILLOT, LA COURNEUVE (SEINE)
TÉL. FLANDRE 20-70

N/Réf: FP/MC
V/Réf: LL/AL

Paris, le 23 Septembre 1941

Etablissements L. LIBAULT
PLAGNY (Nièvre)

Messieurs,

Suivant votre demande du 15 écoulé, veuillez trouver ci-inclus avenant à votre contrat tracteurs agricoles, étendant votre représentation aux départements du CHER et de l'ALLIER.

Nous espérons ainsi vous donner satisfaction et faciliter votre prospection dans cette région.

Nous avons noté vos desiderata et vous livrerons si possible le premier tracteur sur pneus. Par contre, ne comptez pas sur une livraison à trois mois que nous n'avons jamais pu vous promettre, mais bien à six mois, délai que nous réduirons autant que nous le pourrons.

Vous trouverez, ci-joint, deux adresses de visiteurs de la Foire de Paris intéressés par notre tracteur; vous voudrez bien leur donner la suite qu'elles comportant.

Veuillez nous retourner le double de l'avenant, signé pour régularisation. Nous vous remettrons lors de votre visite les notices nécessaires à votre prospection.

Au plaisir de vous voir, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.





PP/AL

20 Octobre

41.

ETABLISSEMENTS M.A.T.P.A.

16, rue Fourcroy, 16,

PARIS-XVII^e

Messieurs,

Nous vous serions obligés de nous faire parvenir des clichés de vos tracteurs et de dimension 40 x 60 environ.

En effet, nous avons l'intention de faire de la publicité dans les journaux locaux et nous pensons que la vue de votre engin sera préférable à tout ~~autre~~ ^{et} ~~autre~~ ^{et} publicitaire quel qu'il soit.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Pr. Mr. L. Libault



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE
MÉCANIQUE · AVIATION · TRACTION



5^{te} ANONYME AU CAPITAL
DE 2.000.000 DE FRANCS

R. C. SEINE N° 283.051 B
RÉP. PROD. SEINE 38167 C.A.

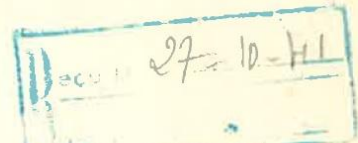
SERVICE COMMERCIAL :
16, RUE FOURCROY, PARIS (XVII^e)
TÉL. CARNOT 31-44

AVIATION-TRACTEURS
MACHINES - OUTILS
ET DE LABORATOIRES
OUTILLAGE
MÉCANIQUE GÉNÉRALE

SIÈGE SOCIAL, BUREAUX & USINE:
10, RUE VILLOT, LA COURNEUVE (SEINE)
TÉL. FLANDRE 20-70

Paris, le 24 Octobre 1941

N/Réf: FP/MC
tracteurs



Etablissements L. LIBAULT
PLAGNY (Nièvre)

Messieurs,

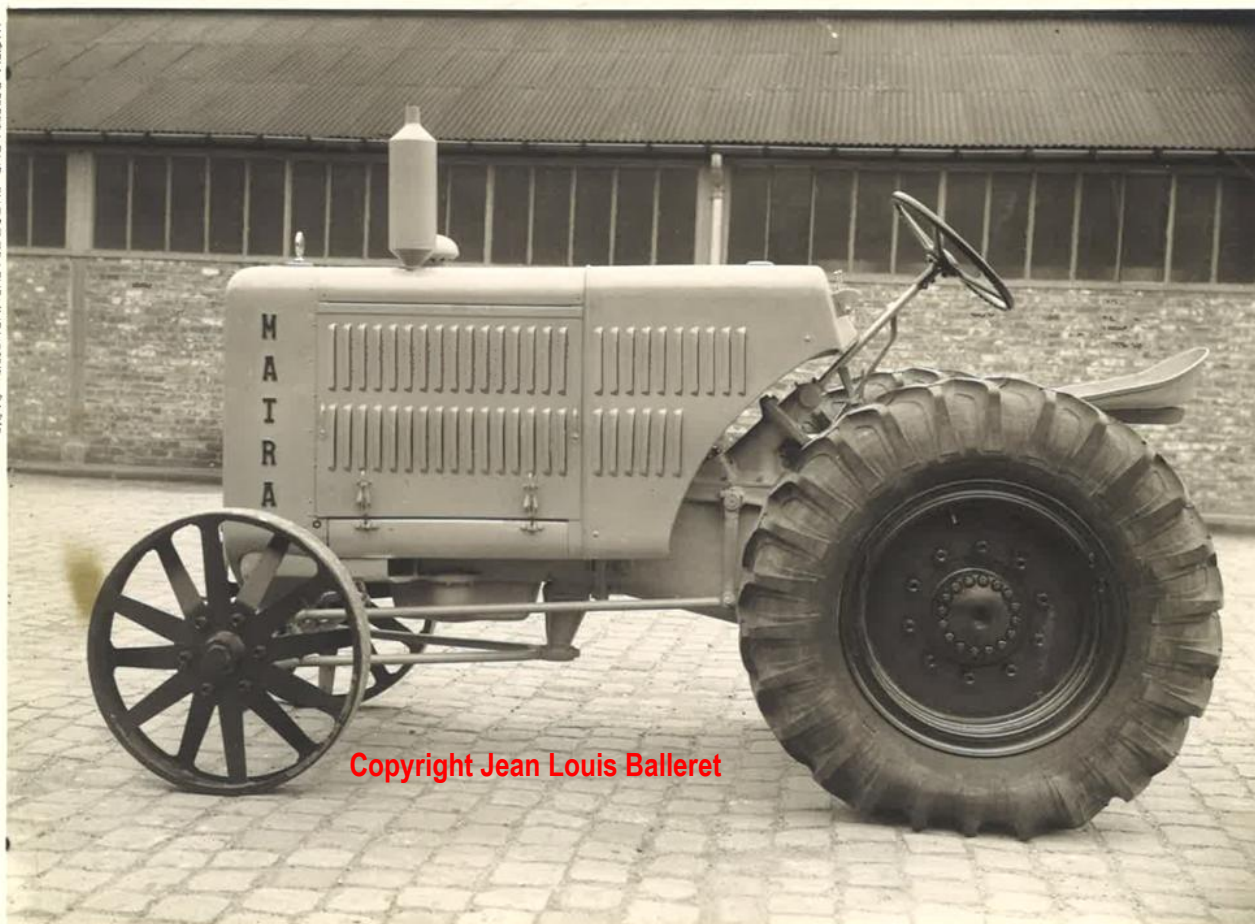
PUBLICITE.-

La circulaire n° 10 du Comité d'Organisation du
Machinisme Agricole qui vient de nous parvenir nous
rappelle les termes de votre lettre du 20 courant
concernant le versement des arrhes. Elle stipule
également que nous ne devons faire de publicité
qu'après homologation.

Veillez donc avoir l'obligeance de surseoir au
lancement de cette publicité jusqu'à l'homologation de
notre tracteur, vraisemblablement pour fin Novembre.

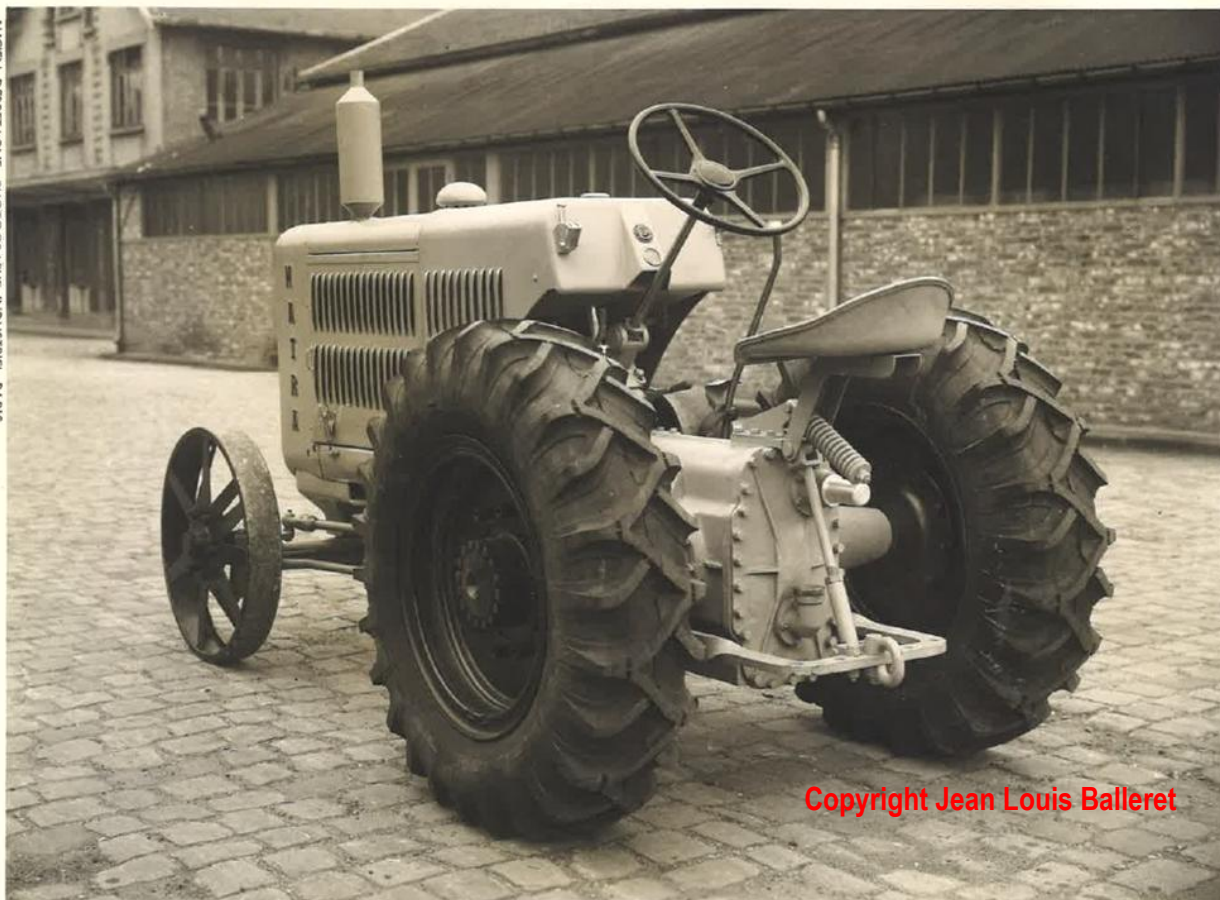
Nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos saluta-
tions distinguées.





Copyright Jean Louis Balleret

Les magnifiques photos de professionnel que Matra a fait parvenir à Louis Libault : le tracteur MATRA est bien une réalité !



Copyright Jean Louis Balleret

Dernier courrier daté du 03 Février 1942 de Matra figurant dans les archives Libault et accompagnant l'envoi de la notice technique du tracteur à roues qui vient de finir avec succès ses essais d'homologation.

L'en-tête du courrier est nouveau : logo couleur et liste très détaillée des activités du Département Mécanique. On ne parle plus d'aviation. Que s'est-il passé ensuite ?....Mystère !

Domage aussi que le Chef du Service Commercial qui signe tous les courriers Matra n'écrive jamais son nom : il restera anonyme.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE MÉCANIQUE · AVIATION · TRACTION

S^{te} ANONYME AU CAPITAL
DE 2.000.000 DE FRANCS



R. C. SEINE N° 283651 B
RÉP. PROD. SEINE 38107 C A

DÉPARTEMENT MÉCANIQUE

Machines d'Essai des métaux système PROT

Machine de fatigue par flexion rotative

Machine de fatigue par torsions alternées

Machine de fatigue par traction
et compression alternées

Machine statique universelle

(Traction - Compression - Cisaillement - Décohésion)

Équipement de Laboratoires

Rectifieuse d'éprouvettes universelle

Fraiseuse pour le découpage des éprouvettes

Tour pour l'ébauche des éprouvettes

Four pour traitements thermiques

Etude et réalisation de toutes machines

d'essai pour toutes industries

sur demande

Gazeificateurs C.A.P.R.A.

à l'alcool

Compresseurs

Tracteurs à Roues et à Chenilles

Adresser toutes les réponses
au Service Commercial

V. Réf.

N. Réf. **FP/MC**
tracteur

SIÈGE SOCIAL & USINES :

10, Rue Villot - LA COURNEUVE (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION ET SERVICE COMMERCIAL :

16, Rue Fourcroy - PARIS (17^e)

Téléph. CARNOT 31-44

PARIS, le 3 Février 1942

Monsieur **LIBAULT**
PLAGNY (Nièvre)

Monsieur,

Nous vous prions de trouver en inclos,
notice descriptive et caractéristiques de
notre tracteur à roues qui vient de terminer
heureusement les épreuves d'homologation de
la station d'essais du Ministère de l'Agriculture.

Nous ne manquerons pas de vous tenir au
courant de l'état d'avancement de nos fabri-
cations.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations
distinguées.

Le Chef du Service Commercial



NOTICE DESCRIPTIVE

TRACTEUR 10/20 CV "MATRA"

---:---:---:---:---:---:---

Le tracteur 10/20 CV "MATRA" est constitué d'une poutre chassis de quatre éléments en acier coulé au four électrique, traverse avant, carter moteur, boîte de vitesses, carter différentiel.

Sur la traverse AV, repose le radiateur avec sa calandre, au centre, en bas, est fixé le support d'axe d'articulation de l'essieu.

L'essieu AV est en acier demi-dur traité à 80 Kgs ainsi que les fusées porte-roues. Les pivots de fusées sont en acier chrome-nickel et reposent sur des butées à billes.

MOTEUR

Le moteur est un quatre cylindres à soupapes latérales, refroidissement à eau par thermo-siphon. Le vilebrequin repose sur deux paliers à billes de grandes dimensions, le graissage des têtes de bielles et des paliers d'arbre à cames est sous pression par pompe à engrenages d'un fort débit.

Les caractéristiques du moteur sont les suivantes :

- alésage 90 m/m
- course 100 m/m

- 2 -

- cylindrée 2 L. 550
- régime 1.600 tours
- puissance à ce régime : 23 CV (avec essence à 50 % d'alcool)
: 28 CV (avec essence à 70 octanes)
- diamètre des portées du vilebrequin : 70 m/m
- diamètre des portées de bielles : 55 m/m

Le moteur fonctionne à l'alcool avec un dispositif de réchauffage. Pour le fonctionnement à l'alcool, le départ se fait à l'essence, un réservoir supplémentaire étant aménagé sous le capot. Procéder de la façon suivante :

- Fermer les volets d'air de la calandre du radiateur, laisser chauffer pendant 3 à 4 minutes, tourner la poignée du robinet 3 voies en passant de l'essence à l'alcool, ouvrir les volets d'air de la calandre du radiateur.

Réglage du carburateur

- Pour marche à l'essence :

Buse	20 m/m	Ralenti	50
Gicleur	90	Starter	85
Compensateur	120	Avance de la magnéte au point mort haut et à l'arrêt	0

- Pour marche à l'alcool :

Buse	20 m/m	Ralenti	50
Gicleur	120	Starter	85
Compensateur	120	Avance de la magnéte au point mort haut..	5 m/m



Le moteur étant chaud, le départ se fait directement à l'alcool, sans passer par l'essence. Il est possible de partir directement sur l'alcool après un arrêt de 30 à 35 minutes, et même davantage si on prend la précaution de fermer les volets d'air après l'arrêt du moteur.

Avec marche à l'alcool pur, la puissance du moteur à 1.600 tours est de 21 CV.

Contenance d'huile du carter moteur : 8 litres environ.

EMBRAYAGE ET BOITE DE VITESSES.

L'embrayage est du type classique à disque unique, travaillant à sec; il est muni de 2 leviers de démultiplication avec réglage par vis et bouches-écrou. Sauf le graissage de la butée à billes s'opérant à l'extérieur, il ne nécessite aucun entretien.

La boîte de vitesses est à baladeurs. Les baladeurs coulissent sur des arbres à cannelures multiples. Elle ne comporte pas de prise directe.

Le nombre de vitesses est de 4 dont 3 vitesses de labour et une vitesse de route, plus une marche arrière.

Les rapports sont les suivants :

1°) - 15/57 = 0,263

2°) - 19/53 = 0,358

3°) - 24/48 = 0,5

Vitesse route - 32/40 = 0,8

Marche AR - 19/47 = 0,332

Les arbres sont montés sur roulements coniques Timken et sur roulements à billes. Les pignons et les arbres sont en acier chrome-nickel. Ils travaillent à un taux très bas et sont en conséquence inusables.

Le moteur est muni d'un filtre à air à bain d'huile de très grande capacité. La cuvette inférieure contenant l'huile (employer l'huile de récupération) est très accessible. Il faut vidanger et remplir la cuvette tous les deux jours, lorsque le tracteur travaille dans la boue très dense. En hiver, cette opération devient inutile.

Pour la marche continue à l'essence, en plus du changement de gicleur, débrancher la tubulure de réchauffage allant du collecteur d'échappement au filtre d'air.

Un régulateur à dépression coupe automatiquement les gaz empêchant le moteur de dépasser en charge 1.600 tours. La coupure se fait vers 1.900 tours quand le moteur tourne à vide. Pour éviter les ralentissements et les reprises nuisibles au bon fonctionnement du moteur, lorsque le tracteur fonctionne à vide, placer la manette des gaz au quatrième cran compté du haut vers le bas.

Le régulateur à dépression est monté sur le prototype présenté pour homologation. Pour la série, un régulateur centrifuge est envisagé.



DIFFERENTIEL.-

Le différentiel comporte une première démultiplication par pignon et couronne cônica de $13/65 = 0,2$ et une deuxième démultiplication par engrenages droits de $14/70 = 0,2$ sur la grande couronne de 70 dents est fixé le boîtier différentiel constitué par deux demi-boîtiers portant le couple de porte-satellites au nombre de 4 et deux planétaires. Les pignons du groupe différentiel proprement dit sont montés. Les deux demi-arbres de commande des roues sont munis à l'extrémité, côté planétaire, d'un grand nombre deannelures et, à l'autre extrémité, d'un plateau d'entraînement des roues; ce plateau, d'une pièce avec l'arbre est forgé électriquement. L'arbre du premier réducteur cônica ainsi que le boîtier différentiel porte-couronne reposent sur des roulements côniques Timken de très grandes dimensions.

Le carter boîte de vitesses et le carter différentiel communiquent, simplifiant ainsi les opérations de remplissage et de vidange.

Contenance d'huile des deux carters : 30 litres environ.

Sur le tracteur présenté pour l'homologation, le dispositif du blocage du différentiel n'est pas adapté, toutefois nous l'avons prévu pour la série.

DIRECTION.-

La direction est du type vis et écrou. La colonne de direction est réglable.

L'organe de direction est enfermé dans le carter de la boîte de vitesses. Le graissage se fait par projection d'huile des engrenages de la boîte. Il ne nécessite aucun réglage. La direction est très multipliée et de ce fait, très douce.

CROCHET D'ATTELAGE.-

Le support du crochet d'attelage, constitué par une lame d'acier plat pliée aux extrémités, est fixé latéralement au carter différentiel par deux axes. Il est muni au centre d'une jambe de force pour absorber les réactions verticales.

Le crochet est articulé au milieu. Une série de trous sur le support permet de le positionner différemment.

RESERVOIRS.-

Le tracteur 10/20 CV " MATRA " est équipé de deux réservoirs. Un réservoir principal pour la marche à l'alcool, d'une contenance de 25 litres, se trouve à l'arrière du capot moteur. Le deuxième pour la marche à l'essence (mise en route et réchauffage moteur) se trouve à l'intérieur du capot moteur. Un robinet à 3 voies relie les deux réservoirs au carburateur.

Le robinet ferme les deux réservoirs lorsque la poignée se trouve soit verticale (la tige dirigée vers le haut) soit horizontale (la tige dirigée vers l'avant; ouvre le grand réservoir et ferme le petit lorsque la tige de la poignée est dirigée vers l'arrière; ouvre le petit réservoir et ferme le grand, lorsque la tige est dirigée vers le bas.

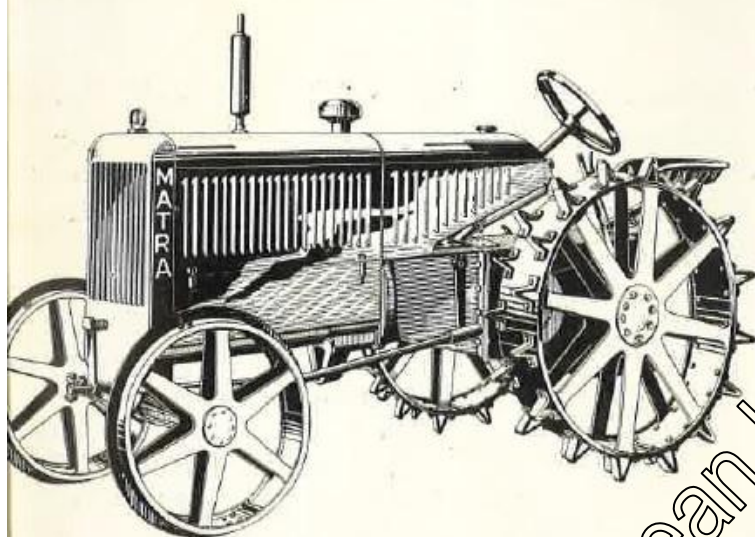


— :: — :: — :: — :: — :: — :: — :: — :: — :: — :: — ::

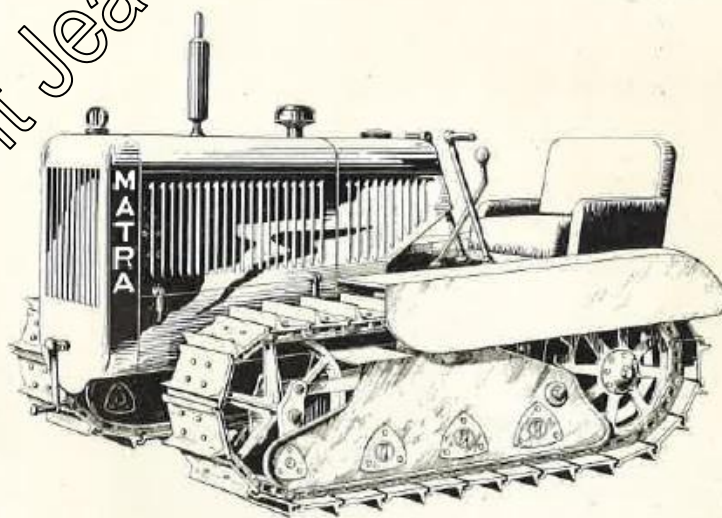
Le Tracteur Agricole

VIGNERON + ROUTIER + FORESTIER

MATRA



10 X 20 CV à roues



12 X 24 CV à chenilles

Société Générale de Mécanique — Aviation — Traction

Capital 2.000.000 frs

MATRA

R. G. Seine 283.651 B

SIÈGE SOCIAL :

10 - Rue Villot - 10
LA COURNEUVE

Tél. : FLANDRE 20-70 et la suite



MAGASIN D'EXPOSITION
et Service Commercial :

16 - Rue Fourcroy - 16
PARIS - 17^e

Téléph. : CARNOT 31-44



Caractéristiques du Tracteur MATRA

Le **Tracteur MATRA** est établi pour résoudre tous les problèmes de traction à marche lente qui comportent du parcours sur route et du parcours dans les champs. C'est un tracteur agricole léger, à grande adhérence, possédant les qualités d'un tracteur routier assez rapide.

1° Il est destiné à toutes exploitations agricoles, maraîchères, potagères, viticoles. Equipé avec gros pneus spéciaux ou roues à crampons, il travaille très facilement en tous terrains en virant très court. Sa capacité de labourage avec charrue à 2 socs est de 2 hectares par jour, à une profondeur de 20 à 25 cm, suivant la nature et l'état du sol. Avec une charrue monosoc, il peut atteindre les plus grandes profondeurs souhaitées.

Il actionne et tire avec rapidité et économie les types de déchaumeuses, cultivateurs, pulvérisateurs, scarificateurs, semoirs, arracheuses, moissonneuses, etc. Le fauchage des prairies s'effectue avec 2 faucheuses, à la multiplication de route, le moteur au ralenti.

La capacité du tracteur sur chenilles augmente de près de 50 % sur celle du tracteur à roues, en raison de la différence d'effort disponible au crochet ou à la barre d'attelage.

En viticulture, on peut faire tirer une charrue vigneronne de 4 corps et un butteur, assurer le sulfatage, etc.

La poulie de prise de force, actionnée par le moteur, permet le fonctionnement de machines fixes. On dispose de 24 chevaux effectifs dans chaque sens et, dans tous les cas, on peut travailler à un régime économique du moteur.



Labour en planche avec charrue à 3 socs



Charrue vigneronne à 4 corps





Le crochet d'attelage assure la traction d'une remorque sur tous terrains.

Commande de machines fixes

2° Le **Tracteur MATRA** est également utilisé pour le remorquage sur route des chariots, wagons, manutentions diverses, manœuvres et travaux de force dans les chantiers et carrières, traction des bateaux et dans les exploitations forestières.

Attelé à une remorque montée sur pneumatiques à 2 roues, à 4 roues, ce tracteur assure dans de bonnes conditions d'économie le transport rapide de charges utiles variant de 4 à 8 tonnes, selon le profil de la route. Il peut, équipé avec un treuil léger, hâler des charges importantes, quel que soit l'état du terrain. Le treuil développe une traction égale à celle de 20 CV en tirage direct.

Il est tout désigné pour la mise en valeur des pays coloniaux, la création des routes, défrichement et mise en culture des exploitations dont il assurera les transports de toute nature en terrain très varié. Son moteur est prévu pour fonctionner à l'alcool, équipé du gazéificateur C.A.P.R.A. ou au gaz de charbon de bois avec gazogène.



Traction tous terrains



Halage par treuil



SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

	Tracteur à roues	Tracteur à chenilles		Tracteur à roues	Tracteur à chenilles
Moteur 4 cylindres . . .	90 × 100 $\frac{mm}{mm}$	105 × 115 100 × 100 $\frac{mm}{mm}$	Poids net.	2.200 kgs	3.250 kgs
cylindrée	2 l. 550	4 3 l. 125	Réservoir combustible. . .	90 L.	110 L.
régime	1.600 T. M.	1.600 T. M.	Vitesses en Km heure :		
puissance réelle . . .	24 CV	45 20 CV	Première et R . . .	3 km 500	2 km 800
Encombrement : longueur	3 m. 80	2 m. 805	Deuxième	4 km 800	3 km 900
largeur	1 m. 525	1 m. 90 ou 1 m. 225	Troisième	6 km 800	5 km 600
hauteur	1 m. 450	1 m. 479	Route	12 km »	10 km »
Empattement : Voie A .	1 m. 110	A = 0 m 800	Poulie batteuse :		
Voie R	1 m. 225	B = 0 m 935	Diamètre	200 $\frac{mm}{mm}$	250 $\frac{mm}{mm}$
Diamètre : Roues A .	0 m. 760	C = 1 m 70	Largeur	180 $\frac{mm}{mm}$	180 $\frac{mm}{mm}$
Roues R	1 m. 080	Barbotin : 23 dents	Régime minute . . .	1.070 t/m	1.070 t/m
(*) Avec pneus agraires :		Patins, larg ^r 290 $\frac{mm}{mm}$	Équipement avec treuil .	Facultatif	Facultatif
Roues A	6,00 × 19	pas 161 $\frac{mm}{mm}$ 86			
Roues R	11,25 × 24				

(*) Avec les pneus agraires, sont fournies les rondelles d'alourdissement.

Le châssis est constitué par une poutre tubulaire allant du berceau porte-radiateur à l'essieu AR. Le carter moteur est en acier moulé, le graissage des paliers de bielles et arbre à cames est sous pression. Le refroidissement est à thermo-siphon pour le tracteur à roues et à pompe pour le tracteur à chenilles. Le régulateur de vitesse est à dépression et l'épurateur d'air est à bain d'huile. L'allumage est à magnéto, l'embrayage est à disque unique, la boîte de vitesses à balladeurs et le différentiel pour le tracteur à roues est accouplé à la boîte de vitesses. Sur l'arbre intermédiaire est montée la poulie de frein commandé à la main.

La direction est à vis sans fin pour le tracteur à roues, par différentiel asservi pour le tracteur à chenilles. Sa position est réglable.

Le radiateur est constitué par un bloc de tubes à ailettes et la calandre est munie de persiennes réglables par une commande à la main.

L'essieu AR est fixé au berceau porte-radiateur. Deux tendeurs obliques relient l'essieu à l'axe de direction horizontal dont le support est fixé sur le boîtier d'embrayage du carter moteur.

Le carter différentiel du tracteur à chenilles porte un bossage dans lequel est fixée la fusée porte-train du track. Le train est composé de deux tôles parallèles reliées par une tôle transversale renforcée de goussets disposés verticalement. Les galets porteurs sont au nombre de 3. La commande des barbotins est assurée par les 2 réducteurs latéraux. La commande de direction est faite par un différentiel asservi. Les tambours de freinage sont de très grandes dimensions et leur réglage s'effectue de l'extérieur. La commande de la poulie batteuse se trouve à l'arrière et est amovible. Le treuil peut s'adapter à l'arrière, à la place de la poulie batteuse.

Le tracteur possède une commande de faucheuse.

Il est à considérer, ainsi que l'indiquent les spécifications, qu'une disposition heureuse permet de livrer le tracteur à chenilles avec 3 voies différentes.

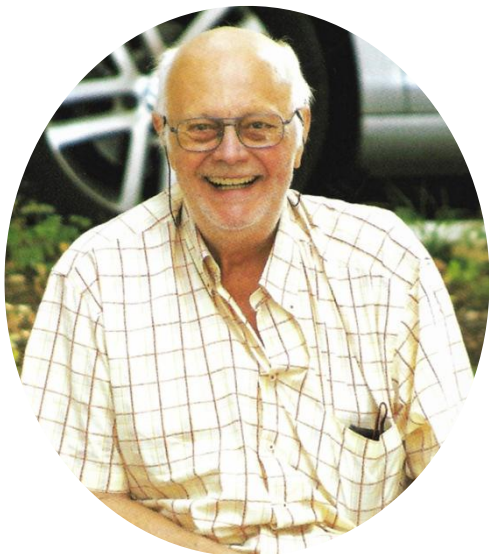
Le Tracteur agricole MATRA répond à tous les besoins.





Hommage

Ils nous ont quittés



Kadio Filipetti est décédé le 05 mai dernier à l'âge de 72 ans, il fit carrière chez Matra et Lagardère Groupe pendant 34 ans de 1974 à 2007. Né en Italie, il fut embauché à 26 ans à la Direction de l'Information et des Relations Extérieures (DRE) dirigée par Roland Sanguinetti et créée et supervisée par Philippe Chassagny le fils du fondateur de Matra Marcel Chassagny. Il était en charge des salons et expositions pour l'ensemble des branches de la société. Une de ses premières tâches fut de s'assurer du bon marquage des Matra engagées au Mans 1974, il restera toujours très attaché à Matra Sports et Matra Automobile. Parmi ses nombreuses attributions il gérât la collection des voitures Matra et s'occupait des prêts pour les différentes expositions et fut en charge de la création des deux musées Matra de Romorantin. Lorsqu'un service d'entretien du patrimoine fut créé à Romorantin et

confié à Jean Paul Humbert, il dépendait fonctionnellement de Kadio Filipetti. A la création du Groupe Lagardère il passe à la direction de la communication du groupe et a en charge l'ensemble des archives photos, publications et ...voitures dont il a supervisé l'évaluation (par Christian Huet) et la restauration (par Jean Paul Humbert).

Kadio Filipetti aura eu la joie de revoir un grand nombre de membres de l'équipe Matra Compétition lors du rassemblement Sport et Collection au Vigeant en Septembre 2020.



Jean Paul Belmondo nous a quittés le 06 Septembre dernier. Fin 1967 il avait tourné le film « Ho ! » de Robert Enrico sorti en 1968 dans lequel il incarnait un ancien pilote de course automobile, François Holin surnommé Ho, dont la licence avait été retirée suite à un accident ayant entraîné la mort d'un autre pilote cinq ans auparavant. Ho s'est ensuite reconverti en braqueur, d'abord comme chauffeur d'une bande puis en solitaire. Suite à un

article sur son passé écrit par un journaliste de France Soir, Gabriel Briand (interprété par Paul Crauchet), et qui l'accusait d'avoir délibérément provoqué cet accident Ho l'entraîne à Montlhéry pour lui montrer comment les choses se sont réellement passées. Sur place l'équipe Matra Compétition est en pleine séance d'essais, Ho s'adonne le pilote présent pour pouvoir piloter une Matra 630 avec



Briand en passager photographe, et suivre sur le circuit l'autre pilote dans une Matra F3, en simulant les circonstances de l'accident. Dans cette scène on aperçoit aussi le transporteur Berliet Stradair Matra, deux Matra



F2 et deux 530. On note la présence de deux mécaniciens authentiques de cette époque: Daniel Dumas et Jean Guiard, et c'est Johnny Servoz Gavin qui pilotait la 630 pour les scènes extérieures en dérapage sur le circuit.

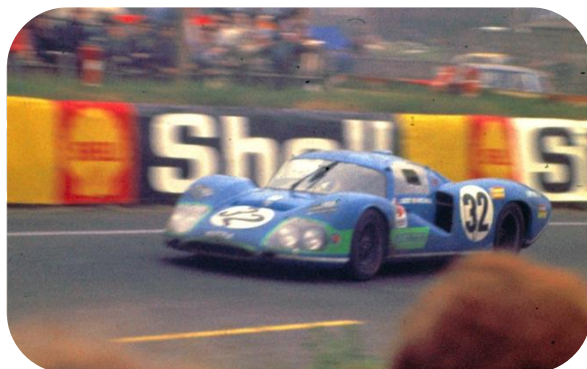
Cette scène est accessible sur You Tube à l'adresse suivante :

[Ho ! \(1968\) - Vous avez une licence? - YouTube](#)



Le Sicilien **Nino Vaccarella** est parti le 23 Septembre, deux jours avant l'AG, à l'âge de 88 ans. Il est décédé à Palerme, la ville où il était né en 1933. Avocat de formation, il fut directeur d'une école privée héritée de son père. Nino Vaccarella fut également un grand pilote de Sport-Prototypes dans les années 60 et 70. Bien sûr ce fut un spécialiste de la Targa Florio, cette épreuve titanesque disputée sur 10 ou 11 tours du circuit de montagne des Madonies de 72 kms dans son île natale. Il la remporte 3 fois (1965, 1971 et 1975) sur Ferrari puis Alfa Romeo. En 1964 il s'impose au Mans sur Ferrari avec le Français Jean Guichet. Et en 1969 Matra reconstitue le même équipage pour le Mans sur la «grand-mère» 630-04 N°32, dernier exemplaire de ce modèle qui se trouve au Musée de

Romorantin. Ils finirent à une très honorable 5^{ème} place, c'était la première année que Matra réussissait à terminer les 24 heures avec trois voitures occupant les 3^{ème}, 5^{ème} et 7^{ème} positions à l'arrivée. Nino Vaccarella s'est aussi imposé aux 1000 kms du Nürburgring 1964 et aux 12 heures de Sebring 1970 sur Ferrari. En Formule 1 sa carrière fut très éphémère, 4 Grand Prix disputés au début des années 60 dont un sur Ferrari sans marquer de point.



Petites Nouvelles

Miniatures

Spark annonce la sortie prochaine de deux Matra de Formule 3 historiques.

La toute première Matra MS1 F3 engagée en course à Monaco le 29 Mai 1965 avec Jean Pierre Jaussaud au volant, elle termina à la 15ème place. Sa couleur est originale, car dans la hâte de la préparation il y a eu erreur sur la nuance de la peinture bleue approvisionnée et elle s'est retrouvée avec un bleu dit « RAF » de type métallisé, comme il n'y a quasiment pas de photo couleur de cette voiture espérons que Spark a trouvé la bonne nuance. Le museau est tronqué comme souvent à cette époque à Monaco pour améliorer le refroidissement.

spark



L'autre F3 est l'une des 3 MS1 ayant couru à Charade (Clermond Ferrand) en 1965 pour la 3^{ème} course des Matra, pilotée par Eric Offenstadt. Il se classa 13^{ème} après avoir dû s'arrêter au stand pour des problèmes moteur. C'est le tout premier pilote engagé par JL Lagardère; il démissionnera après cette course pour incompatibilité d'humeur avec le directeur de course Claude Le Guézec.



Un petit tuyau pour l'achat de vos Matra Spark, commandez les à la boutique du Musée de Romorantin si elles sont disponibles plutôt que chez BAM, c'est souvent un peu moins cher.

On en parle

Marcel Vieublé, mécanicien emblématique de l'équipe Matra Compétition, est à l'honneur dans l'Echo Républicain du 12 Octobre 2021.



Auto

Le mécanicien du Team Chanoine jouit d'une grande expérience

Publié le 12/10/2021

À 78 ans, Marcel Vieublé, a rejoint cette année le Team Chanoine pour y conseiller Baptiste Menez, en lice ce week-end au rallycross de Dreux. Derrière cet homme discret, se cache à un grand monsieur de la mécanique à la carrière immense.

Il est un expert dans son domaine. Désormais lié avec le Team Chanoine, engagé en championnat de France de rallycross avec plusieurs pilotes, dont le Drouais Baptiste Menez, Marcel Vieublé, 78 ans, est un as de la mécanique riche d'une immense expérience.

Il a 22 ans lorsqu'il intègre pour la première fois le service de compétition d'une écurie. Diplôme d'ingénieur mécanicien tout juste en poche, il rejoint Panhard dont les célèbres CD (pour "Charles Deutsch"), engins presque mythiques par leur ligne et leur conception, sont pilotées par Bernard Boyer et Guy Verrier. Le constructeur fournit alors également des moteurs de course pour des voitures dont certaines participent au rallye de Monte Carlo.

Auprès de Vatanen

Il quitte Panhard en 1966 pour rejoindre Matra où il collabore à la conception des châssis. « J'ai eu la chance de travailler pour de grands pilotes de rallye et de Formule 1, notamment Jean-Pierre Beltoise, Johnny Servoz-Gavin, Henri Pescarolo et Jackie Stewart. » C'est d'ailleurs dans cette écurie qu'il vivra les meilleurs moments de sa carrière. « L'un de mes meilleurs souvenirs, c'est sans doute d'avoir contribué à la première victoire aux 24 Heures du Mans d'Henri Pescarolo et de Graham Hill sur Matra Simca MS670. Je pourrais aussi citer le titre de champion du monde 1969 de Formule 1 de Jackie Stewart avec l'écurie Matra International et celui de champion du monde 1985 des rallyes de Timo Salonen. »

L'aventure Matra se termine en 1983 et Peugeot Talbot Sport lui ouvre les bras. Marcel contribue alors au développement de la Peugeot 205 Turbo 16 au volant de laquelle le pilote finlandais Ari Vatanen remporte le rallye des 1.000 lacs, celui de Sanremo et bien d'autres. « Ari était un pilote d'exception, un "Monsieur". Très individualiste au début de notre collaboration mais, peu à peu, il s'est intégré à notre jeune équipe. » Le pilote est impressionné par la qualité du travail du mécanicien et lui attribue la paternité du bolide. Leur collaboration les amènera sur des pistes aussi variées que celles du Rallye Dakar en 1987 ou de la course de côte américaine du Pic Pikes. Marcel Vieublé travaille ensuite sur des voitures telles que la Peugeot 905 des 24 Heures du Mans avant de prendre sa retraite fin 99.

Si un jour vous croisez près du paddock du Team Chanoine un homme aux cheveux blancs, chronomètre autour du cou, un peu en retrait mais attentif au moindre détail, sachez que vous avez la chance d'approcher un grand monsieur...



Marcel Vieublé aujourd'hui, à droite



Marcel Vieublé en 1974, à gauche, aux côtés de JL Lagardère, Mme Lagardère, Mme Larrousse et JP Jabouille



Lagardère

Le Groupe Lagardère vit-il ses dernières heures ?

Les médias ces derniers mois se sont faits l'écho des turbulences du Groupe Lagardère fondé en 1992 par Jean Luc Lagardère et repris à son décès en 2003 par son fils

Arnaud. Ce groupe avait la particularité d'être une Société en Commandite par Actions (SCA), statut très particulier qui donne au dirigeant d'être quasiment inexpugnable en contrepartie d'une responsabilité sans limite vis-à-vis des dettes sociales; celles-ci se sont accumulées ces derniers temps suite à une gestion pour le moins hasardeuse, le coup de grâce ayant été amené par la pandémie. Sous la poussée des actionnaires et en particulier de Vincent Bolloré, Arnaud Lagardère en assemblée générale en Juin dernier a fait modifier ce statut pour devenir une simple Société Anonyme, ceci en échange d'un parachute doré lui assurant de garder un fauteuil à la tête du groupe pendant 6 ans, mais en contrepartie d'une entrée en force au conseil d'administration de son principal actionnaire Vivendi (Bolloré). Depuis cette transformation, V. Bolloré a annoncé en Septembre qu'il lançait une OPA sur les actions du fonds Amber Capital (2^{ème} actionnaire de Lagardère), ce qui le ferait monter à 45% du capital et lui permettrait de prendre le contrôle du groupe d'ici 2022. C'en serait fini de la dynastie Lagardère ou du moins de ce qu'il en reste. En espérant que tout ceci n'ait pas d'impact sur la collection de voitures du Musée de Romorantin, seul lieu rendant encore hommage à la belle histoire de Matra.



De Jean-Luc à Arnaud Lagardère, dernier inventaire avant liquidation de l'héritage paternel

Par Raphaëlle Bacqué et Vanessa Schneider

Nouvelles du Musée Matra



Fondation du patrimoine Centre-Val de Loire
20 octobre, 11:44

Les travaux progressent pour la restauration de la **DJET 5 MATRA SPORTS** de la **Ville de Romorantin-Lanthenay (41)** qui a obtenu le soutien du mécénat **Motul**. Pour l'instant, le moteur a été révisé mais la restauration va se poursuivre avec la carrosserie, la sellerie... Comme il faut refaire des pièces, cela prend du temps.

Cette voiture ayant appartenu à René Bonnet, le père fondateur de la marque René Bonnet (devenue par la suite Matra Sports), a été cédée par la famille à la ville de Romorantin. Il sera ensuite ajouté à la collection du **Musée Matra officiel** de la ville.

#fondationdupatrimoine #motul #romorantin #loiretcher
#muséematra #matrasports

Matra sera à l'honneur du 3ème Salon Historique Auto de Nantes en Février 2022

Historic Auto
10 octobre, 00:00

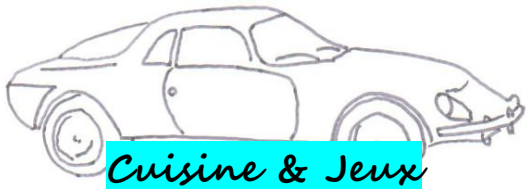
MATRA

Ce n'est désormais plus un secret, nous mettrons en avant le savoir-faire français lors de HA #3.

Qui mieux que Matra pouvait représenter cette maîtrise, de l'armement au football, mais surtout pour nous, l'Automobile. Matra a brillé au delà des frontières de l'hexagone, portant haut et fier l'étendard tricolore.

Vous retrouverez une exposition des véhicules emblématiques de la firme de Romorantin, avec des modèles de rêve, mais nous ne dévoilerons rien avant l'ouverture, la surprise doit rester intact !





La Cuisine

Maryvonne Hardouin

Le nougat de Tours

Gâteau servi lors du repas de l'AG des 30 ans du club RBMS et qui se conserve plusieurs jours.

Pour 8 personnes :

- 140 g de farine
- 80 g de sucre semoule
- 70 g de beurre
- 1 œuf
- 150 g de fruits confits coupés en dés
- 80 g de confiture d'abricots
- 80 g de poudre d'amande
- 120 g de blancs d'œuf
- 3 cl de kirsch
- Sucre glace sel



Pâte sucrée : mélanger le beurre, 35 g de sucre glace, l'œuf et une pincée de sel. Ajouter la farine et un peu d'eau pour former une boule puis la placer au frigo.

La macaronade : mélanger le sucre semoule et la poudre d'amande dans un bol. Monter les blancs en neige et y ajouter le mélange précédent.

Le gâteau : étaler la pâte sucrée dans un moule à manqué de 18 cm beurré. Déposer la confiture d'abricots puis les fruits confits macérés dans le kirsch. Verser la macaronade dessus. Saupoudrer de sucre glace.

Cuisson : four 210 ° pendant 30 mn.

Gerda Geuens

Lapin à la Bruxelloise... en Bruxellois!

Faites couper un konaïen en stukke et mettez les dans une terrine, Ajoutez un dikke ayoïen en rondelles, un wettel coupé en deux in de langte, un tek de céleri, deux clous de girofle, un boukeike garni, deux gousses de lüek, sel et poivre en grains.

Arrosez le tout avec au moins un litre de geuis, couvrez avec un hantdouk de cuisine et laissez mariner un jour.

Mettez dans une casserole 200gr.de spek légèrement salé en petits teirelinkskes et un peu de verkesvet, faites rissoler, retirez-les et mettez sur une talüer.

Mettez à leur plotch trois gros oignons coupés aussi en teirelinkskes, faites prendre couleur aux ayoïne et retirez-les pour les mettre avec les lardons.

Mettez les stukke de lapin bien drûegh dans la casserole, poivrez, salez et faites les rissoler, ajoutez un leipel de bloum et passez la marinade par dessus.



Faites cuire doucement et ajoutez den ayoïn, les lardons, lavelier, du thym et un baüterham enduit de mostourt en drae stukke soïeker.

Laissez bakke durant une heure au moins of lenger si nécessaire. Servez avec des patates nature.

Gerda vous souhaite Smoekelaïek.

J'ai préparé ce konaïen pour mon Willy et il s'est régalé !!!

Je reste à votre disposition pour expliquer les quelques termes Bruxellois qui sont dérivés du flamand mais avec un peu d'imagination vous pouvez vous-même retrouver la signification. Vous pouvez aussi trouver une version 100% francophone sur le lien suivant:

<https://www.magicmaman.com/recette-le-lapin-a-la-bruxelloise,791,1176765.asp>

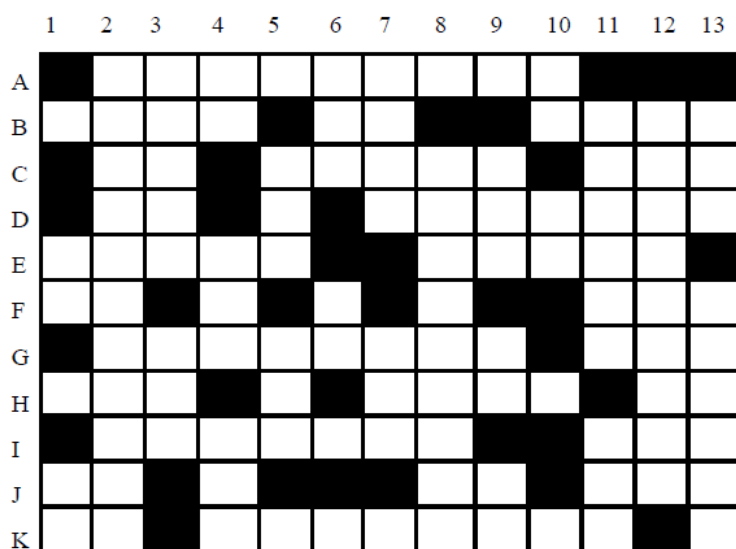


Mots Croisés

Thème: l'assemblée générale

Maryvonne Hardouin

Solutions : voir page 4.



Horizontal.

- A- Promenade en bateau.
- B- Rivière à Montrichard. Poids Lourds. Arides.
- C- Pigeonné. La promenade en voiture passait dans une ville belge. Hôpital.
- D- Nouvelles Normes. Nom du village de vacances qui nous a hébergé.
- E- Elle coule à Blois. Adjectif possessif (qui est à eux).
- F- Nombre premier. Radio d'antan.
- G- Ville où se situe le village de vacances. Condi-ment.
- H- Combustion. Langue indienne du Brésil. Symbole de l'or.
- I- Ville qu'il ne fallait pas traverser!!!! Objectif.
- J- Comme un ver. Soleil antique. Classe un film dans la catégorie X.
- K- Ancien. L'AG se passait dans cette province

Vertical.

- 1- Du verbe lire. Négation.
- 2- Château sur l'eau.
- 3- Rassemble. Interjection précisant le doute.
- 4- Richesse. Gaie. Cible.
- 5- Vue. Diminutif d'un produit pour odeurs corporelles.
- 6- Voile. Paresseux.

- 7- Terres entourées d'eau. Mec.
- 8- Ornera d'une bande tissée.
- 9- Pigeonnée. 28e lettre de l'alphabet arabe. Du verbe avoir.
- 10- Actions de s'éloigner. Elément qui signifie « qui vit ».
- 12- Ville de l'embarquement en bateau.
- 13- Transpire. Se dit d'un son doux évoquant un instrument de musique à bec. (féminin)





Images de l'AG