



Edito

Le premier semestre 2015 est déjà terminé ! Que le temps passe vite....

Comme vous pourrez le constater à la lecture de ce TARinfo ce semestre aura été bien rempli pour le TAR.

Nos manifestations ont rencontré un franc succès puisqu'elles ont toutes affiché complet !

Nous avons décidé à la fin de l'année de limiter le nombre d'adhérents à 130, nous sommes 132 ! Nous avons fixé ce seuil car nous souhaitons préserver l'ambiance qui règne dans notre association, et nous pensons qu'un trop gros développement risquerait de nous faire perdre cette ambiance que nous apprécions tant.

Voilà pour le positif...

Pour ce qui nous concerne quelques petites déceptions :

🚗 Une réduction drastique de la subvention qui nous est allouée par la mairie qui passe de 700€ en 2014 à 100€ en 2015. Nous avons été très déçus et n'avons pas obtenu d'explication cohérente à cette réduction...

🚗 La difficulté récurrente à vous faire répondre sur vos attentes. En effet, peu d'entre vous répondent aux questionnaires qui leur sont proposés. A titre d'exemple, j'ai adressé début mai un questionnaire aux 130 adhérents, je n'ai obtenu que 53 réponses ! C'est décevant, d'autant qu'il ne fallait pas plus de 5 minutes pour le remplir. Les informations que je vous demandais étaient essentielles pour l'organisation de nos manifestations. Organiser une sortie prend beaucoup de temps aux bénévoles que nous sommes.

🚗 Il n'est déjà pas facile de trouver des hôtels et des restaurants, mais si, en plus, nous n'avons pas une idée assez précise du nombre de participants, il est alors difficile de faire des réservations. Réservations qui ne peuvent pas se faire à la dernière minute...

🚗 Comment savoir ce qui vous plait ? Comment s'engager dans l'organisation d'une manifestation si nous ne savons pas si nous aurons suffisamment de participants ?

Alors, je voudrais profiter de cet éditto pour attirer votre attention sur le fait que nous ne pourrions nous adapter à vos attentes que si nous les connaissons... Et connaître vos attentes passe, en outre, par les réponses aux questionnaires que nous vous proposons ...

🚗 Enfin, dernier point : le peu d'inscriptions à notre sortie en Normandie des 19 et 20 septembre. Mais l'espoir demeure, les inscriptions ne sont pas encore closes...

Pour conclure, j'écrirais que le plaisir que vous pouvez prendre lors de nos rencontres et votre bonne humeur constituent le carburant qui fait avancer le Conseil d'Administration !

Je vous souhaite un bel été, de bonnes vacances, peut-être au volant de vos anciennes ?...

Jacques Benbassat



Au sommaire :

Edito	1
Rassemblement Janvier	2
Sortie dans le Vexin du 14 avril	2
Pique-nique annuel	4
Lyons-la-Forêt / Course de côte de Chanteloup	5
Le Fardier de Jacques	9
Souvenir d'un mécanicien Darl'mat	10
Enquête de la FFVE	12
Calendrier	13

Rassemblement du 4 janvier

Comme l'année dernière nous avons voulu profiter du rassemblement de janvier pour fêter le début d'année avec tous les TARés.

C'est ainsi que nous avons organisé une dégustation d'huitres, et avons offert la galette des rois.

Merci à Phiphi de nous avoir livré, en direct de Cancale, ces excellentes huitres qui ont fait le bonheur des amateurs.

Encore un moment fort de convivialité apprécié par tous.

Opération que nous espérons pouvoir renouveler en janvier 2016 !

Jacques Benbassat

Sortie dans le Vexin du 14 Avril

Dès 8 heures devant le restaurant « Le Rive gauche » à Triel, ce sont les grands préparatifs pour recevoir les quarante équipages du Rallye du 12 avril : préparation des tables pliantes pour distribuer les « livres de route » (road book), faire signer les sempiternelles décharges d'assurance et remettre au Comité quelques indications sur le véhicule utilisé et ce à l'usage des photographes. Car nous avons été suivis par un couple de photographes qui vont faire un reportage sur la journée. Nous les en remercions et nous nous réjouissons à l'avance de voir l'album photos.

Jean-Paul et madame... préparent des fontaines de café et des paniers de croissants.

Vers 9 heures, allocution du Président nous recommandant la sagesse et la prudence et remerciant les organisateurs du circuit et les sponsors qui ont permis de nous offrir cette journée à des tarifs exceptionnels.

Après remise des plaques de Rallye, départs échelonnés des autos et de la moto pour Verneuil et la suite.

On notera la présence d'une Bugatti type 57 « Ventoux » rouge et noir.



« La remise des plaques »



Le parc auto du jour reflète un éclectisme total avec :

- 🚗 Des anglaises : Triumph TR 6, Morgan, MG de 1950.
- 🚗 Des françaises : Dauphine, Alpine A310, Aronde P60, Renault 4CV et R5, Citroën Traction.
- 🚗 Des allemandes : VW Coccinelle, Mercedes 200 et cabriolet 200, diverses Porsche, BMW série 3.
- 🚗 Des italiennes : Fiat Dino, Bertone 1750, Spider Giulia.
- 🚗 Des américaines : Corvette, Jeep Wyllis.



Le circuit du matin effectué sous un grand soleil en suivant le « livre de route » extrêmement détaillé, nous conduit à travers les Yvelines Ouest, le Val d'Oise et l'Oise de Triel à Chaumont en passant par Verneuil, Meulan, Seraincourt, Aavernes, Lavilletertre, Delincourt, Boury, Bezu, Saint Eloi, Tierceville, Gisors, Trie Château, pour ne citer que les principaux villages traversés.

Arrivée à partir de midi au restaurant du domaine de Rebetz. Les autos sont rangées dans l'espace face au restaurant et l'apéritif est servi dehors.



Le déjeuner est servi dans l'ancienne grange transformée en salle à manger sur des tables de neuf personnes.



Nous avons apprécié le menu et le service rapide et souriant.

Entrée :

Tartare de tomates et chèvre

Plat :

Magret de canard avec purée de carottes et sauce à la cerise.



*Fromages et
mousse à la framboise.*

Après les séances photo, départ pour le circuit du retour avec halte au centre de séminaire du domaine de Rebetz organisé autour d'un étang.

Retour par Porcheux, Marines, Ableiges, Courdimanche et Triel.

Le soleil a contribué au succès de la journée parfaitement organisée par le Comité que nous remercions à nouveau.

Aucun incident notable à signaler excepté une panne du Spider Giulia qui a nécessité le rapatriement de l'équipage effectué avec beaucoup de gentillesse et de patience, par Jean-Paul et son épouse.

On en redemande.

Philippe Ghislain

Pique-nique du 7 juin

En 2014 la météo nous avait contraints à annuler notre pique-nique prévu le premier week-end de juillet. Nous en étions très frustrés et ne voulions pas que cela puisse se reproduire !

Cette année, nous avons donc décidé de proposer ce pique-nique le premier dimanche de juin, ce qui nous laissait le reporter à juillet si la météo nous jouait à nouveau des tours...

C'est donc le 7 juin sous un beau soleil que nous avons pu organiser ce pique-nique placé, comme toutes nos manifestations, sous le signe de la convivialité et de la joie de vivre.

Comme les précédentes éditions le TAR offrait la boisson, la viande, le fromage. Les adhérents apportaient les salades et les délicieux gâteaux le tout fait maison.

Il faut souligner la performance de notre trésorier, Philippe, qui a passé sa soirée du samedi à préparer et faire cuire 100 cuisses de poulet !

Ça c'est du dévouement !

Le principe est d'organiser un pique-nique où la notion de partage est dominante. Chacun amène ce qu'il veut et le partage avec tous les participants, ce qui est bien plus sympathique qu'un pique-nique où chacun apporterait son propre repas qu'il consommerait dans son coin.

Pour 2016 nous reconduirons le principe des deux dates.

Jacques Benbassat



Lyons la Forêt, course de côte de Chanteloup

Samedi 20 juin,

8 h du mat', j'arrive au volant de ma MG B rouge au rassemblement convenu à Triel devant le restaurant le Rive Gauche. C'est le point de départ de la sortie « Lyons-la-Forêt ». Je suis arrivé de Paris très tard dans la nuit de vendredi l'esprit encore tout envahi de mes occupations et préoccupations parisiennes.

Après quelques courtes heures de sommeil le réveil sonne. Je laisse les tracasseries parisiennes sur l'oreiller. Toilette rapide, petit déj. avalé en vitesse et j'ouvre le garage. Le temps de retirer les couvertures et elle est là rouge et pimpante, décapotée bien sûr... Elle semble attendre l'heure de la promenade comme un toutou fidèle... Vérification du niveau d'huile, Ok, le liquide de refroidissement, Ok, le liquide de frein, Ok, pression des pneus, contrôle visuel, pas le temps de faire plus. Jacques a prévenu, la dernière voiture quittera Triel à 8h30 on n'attendra pas les retardataires. Maintenant attention démarrage, petite angoisse, elle n'a pas tourné depuis un mois, la batterie est faiblarde... Jjjjjgggg... Jjjjjgggg jjjjjjjjjgggg..., le démarreur renâcle, ralentit, ralentit encore, semble vouloir s'arrêter, et ô miracle, sur une dernière impulsion le moulin démarre... Brave petite bête. La MG c'est du rustique, mais c'est de bonne composition.

Je ne dois pas trop traîner mais je ne résiste pas au plaisir de rejoindre Triel en passant par le bois de l'Hautil, c'est plus long que par Meulan et Vaux-sur-Seine mais il est tellement agréable de faire ronfler la MG sur la petite route qui sinue sous les frondaisons. Et puis ça met l'ambiance...

Triel, on se retrouve, café, croissant, bavardage, plaisanteries, bonne humeur... et comme toujours avec les Tarés l'éclectisme des autos. La 2cv voisine avec l'Hispano Suiza. Les road books sont distribués. 8h30' comme prévu on décolle...

Pierre, Jaguar XK 140, Dominique et Jean, Jaguar XK 150 me proposent de me joindre à eux pour former une petite équipe de trois voitures anglaises. J'accepte avec plaisir.

Au dernier moment, Jacques, notre Président bien aimé, me propose d'emmener un passager prénommé Jacques également, photographe et cameraman amateur. Il se révélera un compagnon de route charmant. Membre de la CAAPY, l'association qui, à Poissy, perpétue l'histoire industrielle du site, d'abord Ford, ensuite Simca puis Peugeot. Jacques travaille à la restauration de sa Simca Rallye 2. Il est à la retraite aujourd'hui mais il travaillait dans le milieu de la tondeuse à gazon... ce qui l'a amené tout naturellement à pratiquer la course automobile en amateur éclairé ! ...

Il fourmille d'anecdotes savoureuses sur le milieu de la course. J'adore... Il m'explique aussi combien il est difficile de concilier vie de famille et passion pour une activité aussi coûteuse. J'imagine...

Trois gouttes d'eau tombent sur le pare-brise mais ce seront les seules. Saint Christophe est avec nous.

Dès le départ, la promenade est agréable. Dominique, l'épouse de Jean a pris le road book et donc notre destinée en mains. Pour moi, il me suffit de m'inscrire dans le sillage des deux Jaguar. Facile. A ma droite, Jacques « bénéficie » du confort de suspension de la MG, c'est-à-dire, qu'il est ballotté et secoué comme dans un saladier. Mais il ne se plaint pas, il en a vu d'autres. Les paysages du Vexin défilent, sous bois, traversées de villages, plaines fertiles...

Avec la décapotable nous ressentons immédiatement les effets du soleil ou de l'ombre, sensation de chaleur ou de fraîcheur, très agréable, surtout s'il ne pleut pas comme aujourd'hui...

Devant nous il est plaisant de voir évoluer les deux coupés Jaguar XK sur les petites routes sinueuses des Yvelines.

Pour moi ces voitures sont évocatrices d'une époque révolue. C'était avant les Airbus qui emmènent au bout du monde des groupes de touristes bien ordonnés et bien sages.

Peut-être à l'heure du thé, à l'aube des années 50, William Lyons, le patron de Jaguar, avait-il réuni ses collaborateurs dans son bureau pour leur donner quelques directives ;



« Messieurs, je vous invite à dessiner autour de notre magnifique moteur XK la plus jolie voiture que vous soyez capable d'imaginer. Cette voiture aura pour seule fonction d'emmener un couple d'amoureux sur les routes d'Europe... »

Voilà, tel que je l'imagine, le « cahier des charges » proposé par le futur « Sir » Lyons à son équipe. Et les collaborateurs s'étaient mis à l'ouvrage. Les dessinateurs penchés sur leurs cahiers de croquis, les sculpteurs modelant des blocs de glaise, Chacun donnant libre cours à son imagination et esquissant des formes rondes et élancées, chargées de sensualité, sans aucune contrainte de paramètres rationnels.

Ce n'est peut-être pas la vérité historique (je crois que Lyons visait plutôt le marché Américain) mais c'est celle qui me plait...

Ensuite, par bonheur, Jaguar triomphait au Mans avec ses types « C ». Les retombées commerciales étaient fabuleuses pour l'usine. Je me demandais pourquoi sur les anciennes photos du Mans, les type « C » et même plus tard les types « D » étaient immatriculées. J'ai appris récemment qu'elles venaient d'Angleterre par la route. Conduites par des mécaniciens.

Quelle époque !...

J'imagine ensuite le couple d'amoureux en question prenant possession de son coupé ou de son cabriolet tout neuf et partant roder l'auto sur les routes de France en direction de la Riviera. Objectif Monte Carlo, ses hôtels de luxe, son casino. Mais avant cela, passage obligé par Paris ou Madame ne manquera pas d'aller avenue Montaigne chez Dior faire quelques emplettes.

On est descendu au Ritz place Vendôme juste en face Boucheron. Pratique pour offrir une « babiole » à la personne aimée, ou peut-être au Claridges sur les Champs, à deux pas de Balenciaga...

Monsieur règle les factures, sans sourciller, sourire aux lèvres, en bons billets de la banque de France. Pas encore d'euros ni de carte plastique avec piste magnétique.

Il se permet même une remarque :

« Vois-tu ma chérie, nous avons une excellente voiture, agréable à vivre, confortable (sic) son seul défaut, me semble-t-il, c'est son coffre qui est un peu petit... avec les bagages (Vuiton, forcément Vuiton...) du voyage, par manque de place, je ne peux t'offrir toutes les jolies parures que tu mériterais... »

Un peu hypocrite quand même le « gentleman ». Dans sa veste d'Alpaga, le portefeuille en croco pèse déjà beaucoup moins lourd. Et le voyage ne fait que commencer...

Avant de reprendre la route vers le sud Monsieur ne manquera pas d'offrir à Madame un délicieux repas à la Tour d'Argent avec vue sur Notre Dame et la Seine.

Il n'y a pas d'autoroute, pas de péage, peu de circulation. On n'est pas pressé, on s'arrête à Lyon chez Trois Gros, ou chez Bocuse...

Bon, fini la rêverie, je dois accélérer. Devant nous, les « Jag » filent bon train et je ne suis pas avec Grace Kelly mais avec Jacques. Pierre et Jean toujours très prudents s'amuse à taquiner leurs 6 cylindres 3,4 litres. On sent la différence de puissance avec la MG. Je dois ouvrir les carbus SU. La tonalité du moteur change. Titillé par la vitesse, à mon côté Jacques est prolix. Courses de côte, R8 Gord, pistons spéciaux, bielles équilibrées, culasses rabotées, Vilebrequins allégés, tout y passe...

L'itinéraire est simplement magnifique. On traverse des villages souvent fleuris et encore tout endormis, plus pour longtemps car avec une quarantaine de voitures plus ou moins pétaradantes...

A mi-parcours Dominique choisit de faire une pause, bienvenue. C'est l'occasion de se dégourdir les jambes au pied du château d'Aveny.

Puis on repart, la route est toujours vallonnée, agréable. Bientôt c'est Neaufles-Saint-Martin et Bézu-la-Forêt. Ça sent l'écurie. Puis on repart, la route est toujours vallonnée, agréable.



Tant mieux, mon estomac commence à s'impatisser. Jacques hoche la tête.

Un petit apéro sera le bienvenu...



Lyons-la-Forêt. On se retrouve tous. Joyeux bavardages. Grimpette de la côte. Excitation de la course. On fait comme si ... on s'amuse. Le public ne s'y trompe pas, participe... Les encouragements fusent surtout pour les véhicules les plus modestes.



Ensuite c'est le déjeuner à l'Hostellerie Saint-Paul. Que dire, c'est plus que parfait. Les tours de magie réalisés sous nos yeux me laissent pantois. Je note la présence de plusieurs équipages Britanniques que je n'avais pas vus à Triel. Je ne comprends pas, d'où sortent-ils... ?

Mais il est vrai que depuis Stanley et le Docteur Livingstone on sait que les Anglais peuvent surgir n'importe où et n'importe quand...

Au retour, Pierre, Dominique et Jean prennent la roue d'une Lotus. Je suis largué et je n'insiste pas. Jacques prend le road book en main et se révèle un excellent navigateur. Je garde malgré tout le souvenir d'un rond-point que nous avons visité plusieurs fois... passons...

Dimanche 21 Juin,

Jean et pierre m'ont convaincu de venir le lendemain à Chanteloup-les-Vignes pour la commémoration de la course de côte. De Chanteloup-les-Vignes je ne connais que le passage par la gare lorsque je me rends à Meulan par le train.

Environnement disons... moderne...

Bof !...



Dimanche matin je me décide quand même à venir en touriste sans grand enthousiasme, mais, une fois sur place, après un parcours un peu laborieux, je découvre un autre visage de Chanteloup, celui d'un village accroché à flanc de colline, des maisons à l'ancienne de dimensions raisonnables, un ou deux étages guère plus, des rues et ruelles sinueuses, tracées par le temps et sa place de l'Eglise où sont rangées les voitures et les motos qui attendent le départ de la manifestation. Il n'est pas encore dix heures mais l'excitation est palpable, beaucoup de monde déjà.

Je croise des visages amis déjà aperçus la veille à Lyons. Les bavardages vont bon train. Il y a même des bottes de paille comme au bon vieux temps des courses automobiles. Ici pas de « carré VIP », pas de badge donnant accès à des zones réservées. On peut circuler librement partout à condition de respecter, bien sûr, la plus élémentaire prudence c'est-à-dire ne pas traverser la rue du village transformée en piste, 11 % de déclivité par endroits.

Il s'agit d'une simple commémoration bien sûr. Je ne regrette vraiment pas d'être venu. Vous en connaissez beaucoup vous des spectacles de cette qualité, gratuits et sans restriction ?...



« Je note la présence de plusieurs équipages Britanniques que je n'avais pas vus à Triel. Je ne comprends pas, d'où sortent-ils... ? »



On peut s'approcher des autos et des motos. On peut les toucher (du regard). On peut bavarder avec les pilotes qui sont généralement les propriétaires. Et ce plateau mes amis !...

Imaginez un peu la diversité. Je cite au hasard, Bugatti, Hispano, Delage, Riley, Amilcar, Sunbeam et même une voiture à vapeur des années 1900, des monoplaces, des barquettes.

C'est Rétromobile mais en mieux... vivant...



Des motos de courses, un side de compétition avec son « singe » je crois qu'on appelle comme ça le passager de cet engin diabolique. Beaucoup sont venus par la route. Des anglais, des belges, des chinois. Non, peut-être pas encore des chinois. Mais qui sait l'année prochaine peut-être...

Je suis totalement enthousiasmé. Je discute avec tout le monde et puis l'heure du départ approchant je vais m'accrocher à une barrière soucieux de ne rien rater de ce spectacle rare.

Je veux entendre vrombir toutes ces machines. Je suis à deux mètres du speaker qui fait un travail remarquable. Le bougre connaît remarquablement son sujet. Au départ de chaque engin il trace un rapide historique de la marque puis détaille le véhicule qui frétille devant nous et distille quelques anecdotes croustillantes, j'ai noté entre autres :

LOTUS = Lots Of Trouble Usually Serious. (Lotus = Tas d'ennuis généralement sérieux).

Au moment où, épuisé, il fait une courte pause et ferme son micro, je l'interroge.

« Vous êtes journaliste spécialisé dans l'histoire automobile ? »

« Pas du tout, mais je m'intéresse à la mécanique classique de caractère : locomotives, avions, bateaux, voitures, motos et même machines à coudre et machines à écrire... »

Chapeau !

Le spectacle est de qualité. Le public ne s'y trompe pas, saluant les engins de course ou les luxueuses berlines d'autrefois, mais, comme à Lyons réservant ses applaudissements les plus nourris pour les véhicules les plus modestes.

On salue Goliath mais on adore David ...

Le petit cyclomoteur Italien des années 50 qui peine pour grimper la côte déchaîne l'enthousiasme, tout comme la 4 cv Renault auto-école. La minuscule Austin aussi. Bref, encore une magnifique journée.

Pour conclure, je voudrais remercier tous ceux grâce à qui ces événements ont lieu : les organisateurs bien sûr mais aussi les municipalités, qui, ne nous y trompons pas, prennent des risques en acceptant ce genre de manifestations. Il y a beaucoup de cœur à l'ouvrage derrière tout ça. Des sponsors généreux, des bénévoles qui ne ménagent pas leur peine. Je pense à la somme de travail que représente le choix de l'itinéraire Triel – Lyons-la-Forêt, le Road Book.

Respect !

Merci Gilles, Merci Jacques.

Merci aux participants et aussi aux spectateurs. Pour Chanteloup, j'hésitais à venir. Et puis à la fin j'avais mal aux mains à force d'applaudir.

Dimanche soir, retour Paris, encombrements...

A la prochaine,

Alain Pollack



Une histoire pas ordinaire, sur le Fardier de Jacques

Ce soir de juin, la Course de Côte de Chanteloup terminée, le même groupe de copains était fatigué, mais content, tout s'était bien passé.

Les stands étaient rangés, les véhicules garés, ainsi que mon Fardier Lohr (qui sert d'engin de dépannage) stationné dans ma cour, portail fermé à clé.

Le lendemain matin, quelle fut ma surprise : la porte d'entrée grande ouverte, forcée certainement à la barre à mine ... mon engin avait disparu. J'étais aussi malheureux que désespéré, ayant entre autre participé à sa création. J'aurais bien versé ma p'tite larme...

Qui aurait pu me voler mon Fardier ? Un collectionneur, un voyou, une plaisanterie de mauvais goût ?

Très vite, j'ai prévenu mes Amis qui ont tout de suite réfléchi pour trouver une solution ou une issue possible.

Très peu de temps après, avec l'aide de personnes de la région, nous avons réussi à localiser l'endroit où il pouvait se cacher : c'était le plateau de Verneuil, donc entre les mains des « Gens du Voyage »...

Nous voilà donc partis arpenter les chemins forestiers de Verneuil pour essayer d'intercepter mon engin disparu.

La Mairie, la Police, le Procureur de la République, les recherches d'usage, tout le monde a été mobilisé, même l'hélicoptère, mais toujours pas de Fardier.

Un beau jour, l'Ami Patrick Delage, qui poursuivait toujours les recherches, a trouvé une ouverture en la personne d'un garagiste de Chanteloup, Nicolas, réparateur d'un véhicule des Gens du Voyage.

Alors là, les négociations ont pu commencer, le fait était là !

Il fallait payer une certaine somme aux Gens du Voyage pour récupérer mon Fardier.

Tous mes Amis, les vrais, les purs, se sont cotisés et m'ont restitué mon Fardier lors d'une belle soirée organisée par Patrick dans sa maison de Chanteloup.

Mon véhicule avait été volontairement saboté de tous les côtés : les plaques d'identification arrachées, tous les compteurs du tableau de bord cassés à coups de marteau, etc...

Après avoir remercié chaleureusement tous mes Amis, je me suis mis au travail pour remettre en état mon engin, qui a pu faire le 3^{ème} Rétro-rama d'Abbeville en 2007.

Etre obligé de racheter son véhicule à ses voleurs C'est tout de même un peu fort ... Ce n'est pas normal disent les Moralistes ; mais qu'auraient-ils fait à notre place ?



Le fin mot de l'histoire à mon idée : Restons vigilants dans le remisage de nos véhicules auxquels nous sommes très attachés, avec toutes les sécurités qui s'imposent.

Jacques Michel



Souvenirs d'un mécanicien Darl'mat au Mans (en 1973)

Il y a des occasions qu'on ne se pardonne pas d'avoir manquées. Ainsi, je regretterai toujours de n'avoir pas été Bordeaux, ce jour de septembre 1987, où une rétrospective du Grand Prix de Bordeaux réunissait Fangio, Miéres, Graffenried, etc, et leurs voitures, sur le circuit où, très jeune encore, j'avais eu la chance de les voir courir.

Par contre j'ai été au Mans en 1973. Non pas pour les 24 heures ; il ne s'agissait « que » des 45 minutes, mais ce n'était pas rien, et à l'époque les grandes rétrospectives de la compétition automobile étaient rares. L'ACO, pour fêter le 50^e anniversaire des 24 heures avait organisé une manifestation destinée aux modèles ayant couru l'épreuve entre 1923 et 1959 (ou tout au moins aux modèles proches de ceux qui avaient effectivement couru) ; deux courses, d'une durée de 45', étaient organisées sur le grand circuit, la veille des 24 heures : l'une réservée aux voitures d'avant-guerre, l'autre à celles de la période 49-59. Je mentionne, pour la beauté du souvenir, que cette dernière fut remportée par une Jaguar D devançant de peu une Testa Rossa.

Coupé vert n°29

Mon frère Dominique avait engagé son coupé vert que les lecteurs de Tiens bon connaissent bien grâce à la fidélité de Philippe Boulay. Une photo, que conserve celui-ci, la montre, avec son n°29, dans le « paddock » derrière les stands.

Que tous ceux pour qui la course automobile, avant qu'elle devienne une vaste entreprise commerciale, a représenté tant de plaisir et de fascination, imaginent ce que c'est que de se retrouver sur le bord de la piste du Mans, avec un brassard « mécanicien » autour du bras, devant des voitures de course qui ne ressemblent pas à des placards publicitaires. Mon frère m'avait proposé de l'accompagner dans cette aventure, et je ne lui en saurais jamais assez gré.

J'étais donc mécanicien de la Darl'mat n°29. Mes faibles connaissances en mécanique (acquises par la grâce des pannes de mes Vespa 400) ne justifiaient pas vraiment cet honneur.

C'est quand même sans hésiter que j'avais saisi cette occasion de participer à un événement rare.

Ça n'avait pas très bien commencé : le matin au « pesage », sur la place, aux pieds de la cathédrale du Mans, le contrôle des freins avait été difficile (elle freinait de travers, et de toutes manières l'efficacité des freins de cette auto n'était sans doute pas sa première qualité). Les officiels ne voulaient pas l'admettre à concourir... L'intervention, discrète mais efficace, de M. de Cortanze avait arrangé les choses : il avait précisément rappelé ce que sont les freins de ce modèle, et que cela n'avait pas empêché qu'il se couvre de gloire 35 ans plus tôt. Nous venions d'échapper à une belle déception, et le coupé avait donc été admis.

Sa restauration, après le sauvetage de l'épave qu'il avait été, remontait déjà à une demi-douzaine d'années, mais il était quand même en très bonne forme. La course promettait, et il y avait des concurrents redoutables. Parmi ceux-ci, Stirling Moss, engagé sur une Delahaye.

La course avait lieu en début d'après-midi, le départ étant donné en épi, selon la tradition déjà abandonnée pour les 24 heures depuis trois ans.

Ultimes contrôles

Tout familial, par l'expérience vécue ou simplement la lecture des reportages, des 24 heures, connaît la tension qui monte au fur et à mesure que l'heure approche, que l'on place les autos dans leurs positions de départ, et que l'on procède aux ultimes contrôles. Je vivais ainsi ces moments, et n'oubliant pas que j'étais le mécanicien de la n°29, je pensais à vérifier l'huile et l'eau (certainement déjà contrôlées trois fois depuis le matin), la tension des courroies, la fixation du câble d'accélérateur... eh bien justement, le câble d'accélérateur était sur le point de lâcher, l'écrou de fixation s'étant dévissé. Non seulement j'avais la chance d'être mécano Darl'mat au Mans, mais en plus j'allais pouvoir effectuer une réparation sans laquelle la course eut été une catastrophe...



Et me voilà, très fier, armé de ma clé (de huit ?) resserrant l'écrou de fixation du câble, juste avant que le directeur de course appelle les concurrents à prendre place dans les cercles peints au sol, face à leurs voitures.

Difficile démarrage

Le drapeau s'abaisse, commence la brève course à pied. Dominique ouvre la portière, s'insère dans l'espace étroit derrière le volant, claque la portière, tire sur le démarreur..., sans que rien ne se passe pendant que tout autour, dans le bruit des moteurs et l'odeur de l'huile de ricin, tous les autres concurrents filent vers la courbe Dunlop. On sait qu'il est des secondes très longues, et je n'en ai pas connu de plus longues et lourdes que celles qui s'écoulaient ainsi, la Darl'mat n°29 refusant de démarrer et attirant sur elle tous les regards tandis que toutes les autres autos avaient déjà disparu. Pour moi, au sentiment de catastrophe s'ajoutait une inquiétude plus personnelle : ma brillante intervention sur le câble du démarreur pouvait être la cause de ce désastre ? Elle tournait parfaitement quand on l'avait fait chauffer pour le départ, rien ne pouvait expliquer ce refus de démarrer.

Enfin, les quatre puissants cylindres gorgés d'huile se firent entendre, et Dominique put, avec un retard d'une bonne demi-minute, prendre la piste. Soulagement, bien sûr, mais aussi certitude que la course était de toutes façons perdue : ce n'est pas en 45 minutes (représentant 6 à 7 tours de circuit) qu'il pourrait remonter ce handicap involontaire.

Quelques minutes plus tard passent les premiers concurrents (à défaut du coupé vert, je guette la Delahaye bleue et le casque blanc de Stirling Moss), et enfin, plus loin mais à toute vitesse, la Darl'mat n°29. Rien n'indique le moindre souci, et l'optimisme, aidé par la beauté du spectacle et l'intensité du moment, reprend un peu ses droits.

Mes souvenirs ne sont plus très précis. Je ne peux, et je le regrette, reconstituer, tour par tour, le déroulement de cette course. Car ce n'était pas une simple démonstration, mais véritablement une course de vitesse, où chaque pilote et chaque auto donnaient le meilleur d'eux-mêmes.

Je sais seulement que, au deuxième, au troisième tour, etc., la 29 remontait ses concurrents, qu'elle avait comblé une partie de son retard puis dépassé un certain nombre de voiture, pour finir, lorsque la course s'acheva, dans une position honorable compte tenu de ses mésaventures. J'embellis certainement mes souvenirs en croyant me rappeler que Dominique avait rattrapé puis dépassé la Delahaye de Stirling Moss... J'ai tenté d'obtenir, mais sans réponse, de l'ACO qu'il m'envoie les résultats de cette course. Les archives ont pourtant dû être conservées, et si un jour elles pouvaient être exhumées, elles viendraient réveiller heureusement la mémoire de celui qui, un jour de juin 1973, a eu cette chance d'être, pour une auto et un pilote au souvenir desquels il sera toujours fidèle, mécanicien au Mans.

Philippe Geffré

Philippe Boulay



« Emile Darl'mat au volant d'une de ses voitures de course »

Enquête de la FFVE sur le monde de la collection

Voici quelques informations extraites d'une enquête très intéressante publiée par la FFVE.

Elle vous permettra de vous situer et de situer le TAR dans notre petit monde de passionnés.

1-L'activité des clubs :

 **Bureau** : 50 % des clubs rencontrent des difficultés à trouver des administrateurs (le TAR n'y échappe pas).

 **Cotisations** : Près de 90 % des clubs fixent leur cotisation annuelle à moins de 50 €.

 **Evénements** : On est passé de 4576 événements organisés par les clubs de 2007 à 6.500 recensés pour l'année 2013. On constate par ailleurs une explosion des rendez-vous mensuels.

 **Sorties** : En France, près de 50 % des rallyes totalisent moins de 125 km et 35 % coutent moins de 50 € par personne.

 **Nombre d'adhérents** : 54% des clubs Européens comptent moins de 100 membres.

 98 % des collectionneurs sont des hommes. La moyenne d'âge est de 53 ans.

 **Valeur des véhicules de plus de 30 ans** : 66 % ont une valeur inférieure à 15.000 €.

 77 % des motocyclettes ont une valeur inférieure à 5.000 €.

 75 % des autres véhicules ont une valeur inférieure à 10.000€.

 On estime que le nombre de véhicules historiques est de 800.000.

 On estime que le nombre de kilomètres parcourus en France est de 657 milliards. Les kilomètres parcourus par les véhicules de collection représentent 0,15 % de ce total.

 59,5 % des véhicules de collection parcourent moins de 1.000 kms par an

 Les véhicules de collection sont utilisés en moyenne 35 jours par an.

 Les marques les plus populaires sont : 19 % Citroën, 9 % Renault et Peugeot à égalité ,4 % MG, Triumph et Jaguar à égalité.

 En Moyenne un collectionneur possède son véhicule depuis 11 ans.

Jacques Benbassat



ADRESSE
18 rue du Lieutenant
Lecomte
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :
trielautorétro@gmail.com

Nous sommes sur le
Web !

Retrouvez-nous, à l'adresse :
www.trielautorétro.com

Calendrier

🚗 2 août : Rassemblement

🚗 6 septembre : Rassemblement

🚗 19 et 20 septembre : Sortie en
Normandie

🚗 4 octobre : Rassemblement

🚗 10 et 11 octobre : Sortie en car en
Belgique

🚗 17 octobre : Assemblée Générale
et Soirée

🚗 1^{er} Novembre : Rassemblement

🚗 6 décembre : Rassemblement

Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

🚗 Jacques Benbassat
🚗 Philippe Boulay
🚗 Philippe Ghislain
🚗 Jacques Michel
🚗 Alain Pollack

Photos :

🚗 Jacques Benbassat
🚗 Michel Doyen
🚗 Philippe Ghislain
🚗 Jacques Michel
🚗 Eric et Elena nos
Photographes

Maquette :

🚗 Angélique Bouvret

