

Sans prévenir, le service qui hébergeait les pages d'échanges de ce Site a cessé activité en 2014 !

Par sage précaution une copie texte, régulièrement sauvegardée, a permis de conserver la trace des écrits et des échanges tout au long de la vie de ce forum.

Chaleureusement à tous les amis des voitures bleues.
Dominique Perruchon

[@ ... FoRum ...](#) [[MODIFIER](#)] [[diff](#)] [[LisTe*](#)] [[AcTu*](#)]

Changement sur la page ... [FoRum](#) ...

Cette page est bien modifiée.



Participez au FORUM Livre d'Or Interactif - Les commentaires sont libres.

D.B et RENE BONNET à Champigny - Site mémorial du Cinquenaire.

Cliquez sur MODIFIER (tout en haut) si vous souhaitez laisser un commentaire en bas de cette page :

- à propos du Site mémorial René Bonnet - (<http://dbrb.free.fr/> pour le voir)

- des automobiles D.B et RENE BONNET à Champigny-sur-Marne

- de vos souvenirs, vos interrogations, etc...

N'oubliez pas de vous présenter... C'est plus sympa !

Suivez les modèles - séparez par 4 tirets ou plus - chaque zone de discussion.

N'oubliez pas d'Enregistrer pour terminer...

Merci du plaisir de votre visite.

Juin 2006

20 ans déjà ! C'est un super souvenir et une très bonne idée. Merci de nous permettre de le revivre sur ce très joli site tout bleu ! Et en plus il y a deux vidéos... C'est magique de se revoir jeune dans un coin d'image... "La fêtes des voitures bleues" a été, je pense, la plus réussie des manifestations automobile de ces 20 dernières années, parce qu'elle était généreuse comme l'a été ce que nous avons vécu dans notre jeunesse à Champigny en regardant chaque jour le travail de René Bonnet et de son équipe. C'est inoubliable. Merci encore ! signé : un campinois comblé.

Et de citer un ancien, toujours de ce monde, sans doute parce que le cognac conserve: Jean-Claude Caillaud. (JLM Circuit des Remparts)

REPONSE : Cordial et chaleureux bonjour de l'auteur du site à M.Cognac, en rappelant que la liste (non exhaustive) des remerciements est celles de ses proches (ayant participé à ses activités) et non celle, bien plus longue, de la grande familles des automobiles de Champigny... Merci encore pour votre sympathique message. - Dominique Perruchon

Juillet 2006

Savez-vous si Portago a conduit une Monomill en 1953 ?

I believe de Portago raced in the Panhard Monomille series in France in the 1950s, but I can find out very little of this series for 850cc. cars. 1953-1955? Any help would be greatly appreciated.

REPONSE : Je suis souvent confronté à l'interrogation concernant la participation du Marquis de Portago en tant que pilote (D.B) de Monomill. En ma qualité d'historien amateur des voitures de Champigny et d'avoir eu le privilège de l'amitié d'acteurs clef de l'aventure Monomill (René Bonnet et Marc Gignoux en particulier), je puis apporter une lumière à la question.

Rappelons que l'opération Monomill, née de l'imagination de René Bonnet, avait pour but de promouvoir l'émergence de jeunes talents (ce seront Paul, Armagnac, Gérard Laureau, Claude Storez...). A ce titre, la formule Monomill de 1954 est la première formule de promotion moderne. Bien mieux encore, en matière d'égalité des chances, l'idée maîtresse était de faire tirer au sort les monoplaces (toutes identiques et entretenues par D.B à Champigny) par les pilotes avant chaque courses. La caravane des Monomill proposait ses services pour animer un plateau à l'occasion des grandes épreuves nationales (et même internationales puisqu'on ira courir à Dakar en 1955). Deux pools principaux de pilotes s'y confrontaient. Il y avait d'une part, les locaux, engagés par les automobiles-club régionaux où se déroulaient les épreuves et d'autre part les pilotes réguliers retenus dès le début de saison et après candidature déposée à la Société des Véhicules de Courses, société d'administration et de financement de la formule Monomill. Jean Lucas, un temps placé à la direction du relationnel de l'affaire pour secondar René Bonnet est la pierre angulaire qui, via l'amical et joyeux cercle « Los Amigos », va permettre à des pilotes de notoriété (Formule 1 !) d'associer leur nom à l'opération Monomill. Tel fut le cas de Harry Schell, Roberto Mières et d'Alfonso de Portago.

C'était cela aussi la Monomill : permettre aux anonymes de se mesurer aux plus grands et pratiquement sans bourse déliée car le financement reposait sur les équipementiers et les primes de départ des organisateurs, ne laissant qu'une charge de participation minimale au pilote assortie d'une caution (destinée aux à modérer l'ardeur des éventuels casseurs de mécanique)... Qui osera un jour reprendre la formule dans son esprit et sa forme. On en rêve !

Voici pourquoi le 30 mai 1954 le Marquis de Portago était inscrit sur la liste des engagés pour l'épreuve Monomill du circuit d'Albi, course qu'il ne finira hélas pas, victime d'un problème mécanique (carburation ?). C'est Roberto Mières (autre champion de F1) qui fut le vainqueur du jour. Et si j'en crois la transmission orale que me fit René Bonnet (et confirmée par d'autres témoignages), le marquis a eu beaucoup d'amusement à piloter la Monomill lors des essais de la course. - Dominique Perruchon

ANECDOTE PRINCIPALE : S.A.S. Rainier III, sous le pseudonyme de Louis Caraldès et au volant d'un coach D.B, tenta l'expérience du pilotage lors du Tour de France Automobile 1953. Il s'y était engagé au sein de l'écurie de René Bonnet (constructeur victorieux de

l'année précédente). Son chauffeur, Rober Bénit, avait été pour l'occasion son co-équipier... « Chez D.B on se tutoie » lui avait-on dit ! Ses camarades d'écurie de l'époque (René Bonnet, Marc Gignoux, la secrétaire D.B Nadine Leprêtre et le mécanicien Bruno de Marchio) ont pu me témoigner la dignité et la gentillesse du souverain lors de son intégration au monde direct et viril des pilotes d'alors. Au milieu des années 90, le Prince rappela brièvement cet épisode lors d'une interview télévisée. De cinq mots, prononcés avec visible bonheur, il sut rendre hommage à l'écurie de Champigny-sur-Marne : « J'ai piloté une D.B Bonnet ». - Dominique Perruchon.

Je tenais à te dire que j'étais impressionnée de ce que tu as "construit" autour de l'histoire de René Bonnet,. Je reconnais là ton perfectionnisme et ta volonté de mener à terme ce que tu entreprends. C'est vraiment avec beaucoup de plaisir que j'ai parcouru toutes les images de cette journée mémorable. Je pense que tu vas faire beaucoup d'heureux parmi les personnes qui partagent ta passion. Pascale

23/07/2006 22:38:46 - Bonsoir Dominique, bravo pour ce site, beau travail, on y ressent bien la passion qui t'anime !!! J'ai rajouté un lien vers ton site dans mes pages de liens (<http://www.chbastin.free.fr/>). Bonne continuation A bientôt. Christophe BASTIN

Aout 2006

A L'attention de Mr Dominique Perruchon.

Monsieur, J'ai lu que vous aviez eu l'occasion de cotoyer René Simone (de son vrai nom René Abbo comme vous le savez). René était un proche parent. Il est décédé l'an dernier. Depuis peu, je suis à la recherche d'information concernant sa carrière de pilote. J'aimerais en effet constituer un petit recueil de souvenir. Pourriez vous me dire, par e-mail de préférence car je ne suis pas certain de pouvoir repasser facilement sur ce forum, si vous êtes en possession de photos, coupures de presses, affiches de course, bref tout ce qui pourrait avoir un lien avec lui, et que vous seriez en mesure de me transmettre ? Souhaitant ne pas abuser de votre temps, permettez moi de vous remercier par avance. Cordialement Lionel Forget
lionel.forget@laposte.net

REPONSE : Bonjour M. Forget, J'avoue être un peu étonné que l'épouse et le fils n'aient pas de trace des compétitions automobiles auxquelles a participé René Abbo, car il n'était pas fermé à évoquer sa passion de pilote assouvie entre 1949 et 1954. J'ai, pour ma part, fait sa connaissance début 1987, à l'occasion des recherches effectuées dans la continuité de la manifestation que j'avais organisée pour le cinquantenaire des automobiles D.B Il avait été particulièrement heureux, je me souviens, des échanges téléphoniques que j'avais organisés pour lui avec son ancien équipier et mécanicien Bruno de Marchio et avec Georges Bonnet dont le père assurait autrefois l'entretien de sa voiture. Je l'avais également remis en contact avec Elie Bayol dont il était le parrain d'un des enfants. Hélas, pour cause de contrainte de garde canine à son domicile marseillais du Boulevard des Libérateurs, il n'avait jamais pu se déplacer pour des rencontres plus longues que des petits échanges de paroles conviviales. Il

gardait un certain nombre de photographies que j'ai vue, dont quelques raretés relatives de sa prestation dans la course de la Sainte Baume, également au parc Borelly et de son malheureux accident des mille Miles. Vous devriez logiquement retrouver ces documents via votre famille. Avec mon plus profond respect et mon émotion pour la mémoire d'un homme généreux. Je vais prendre contact direct avec vous, tel que souhaité. - Dominique Perruchon

Septembre 2006

Monsieur Perruchon, Quel plaisir de vous retrouver, au travers de ce site, après toutes ces années. Bonne continuation, bien cordialement, François Debeur.

REPONSE : Ce plaisir est partagé. Je ne vous ai pas oublié (voir votre place dans mes remerciements du 4 octobre 1986). Je crois même qu'une photo ou je suis au volant est de vous ? Mon adresse n'a pas changée. Vos nouvelles me feront toujours plaisir. J'espère votre famille heureuse et salue en vous la Belgique, ainsi que tous ses amateurs d'automobiles de Champigny. Bien chaleureusement de ma pensée. - D.P.

Octobre 2006

Bonjour, Une question me turlupine depuis longtemps; j'étais jeune lorsque j'ai vu courir les monomilles sur le Circuit des Remparts d'Angoulême en 1955; ce jour là il y eut deux courses en fait, une course de barquettes (Mécaniques Panhard et Renault) et une course de petites formules dites monomilles. En 1956, le circuit est interdit (depuis l'accident de 1955) alors se déroule un rallye qui emprunte le circuit; je me souviens y avoir vu des D.B; il est écrit HBR5. Que signifie cette acronyme ?

Merci de votre réponse. (j'ai déjà reçu une indication par un propriétaire d'un de ces "coach" aux USA)

REPONSE : Bonjour Monsieur ou Madame ? Il aurait été sympathique de vous présenter. Merci cependant de nous rappeler par votre bon souvenir la victoire de Pierre Savary le 5 juin à 1955 à Angoulême (second Robert Mougins et troisième Pierre Chennevoy). Pour précision, la formule monoplace de promotion créée par René Bonnet était la MONOMILL, sans E final. Cette erreur est malheureusement souvent reproduite. MONOMILLE avec un E est un modèle italien Fiat-Abarth et sans rapport. Votre question, relative à la signification du sigle HBR, associé au châssis D.B à poutre centrale, a été souvent posée. Elle est symptomatique de notre temps ou tout doit posséder le faire valoir d'un sens car je n'ai jamais lu, pour ma part, un seul article ou document d'époque mentionnant l'utilité de cette précision... Cette absence de référence est également valable auprès des mécaniciens, techniciens D.B et membres de la famille Bonnet. Il y a juste un an, Jean-Claude Haënel me rappelait que Charles Deutsch (dont il avait été le proche collaborateur) lui avait cependant un jour confié l'explication, mais qu'il l'avait depuis oubliée... Ceci pour préciser que la réponse formulée aujourd'hui n'est qu'une hypothèse par déduction. La seule certitude concerne le chiffre final 4 ou 5, correspondant à la puissance fiscale liée à la cylindrée de la mécanique montée sur le châssis. Pour le reste, la Fédération Internationale Automobile (FIA) avait classifiée les cylindrées de C à H, H étant la classe inférieure à 750cc et celle pour laquelle le châssis HBR

était initialement dédié. Ce châssis était pour une structure Biplace et prévu pour la Route; d'où H, B et R... Si elle est une solution, je ne saurais affirmer que cette réponse est une certitude. Pour étayer cette prudence autour de l'absence de règle de nommage des châssis produits à Champigny (et pour les amateurs de jeu de piste), le châssis plateforme des petites biplaces D.B engagées aux 24 heures du Mans 1950 était de type HSA (Est-ce pour Série Améliorée ?).... Ma seule affirmation sera donc pour la définition en forme de boutade que m'avaient adressé, avec cœur et admiration pour leur patron, les deux grands mécaniciens de l'écurie de Champigny qu'ont été Bruno de Marchio et Roger Guilpain : Honneur à Bonnet René ! - Dominique Perruchon

Novembre 2006

Bonjour M. Perruchon, Bravo et merci pour les incroyables vidéos de votre site ! D.B 1 en action (avec Bernard Blier au volant !!), René Bonnet et les 24 heures du Mans 1954 en couleur c'est d'autant fabuleux qu'on ne pensait pas que cela pouvait exister (je ne crois pas que l'ACO en ait autant) !!! Juste une petite question pourquoi utilisez-vous le format Real Media ? Mille merci encore pour me faire revivre tant de bonheur. Marcel Langlois

REPONSE : Votre plaisir me touche et il est le mien. Merci beaucoup. Les images de Bernard Blier sont extraites du film "Le Journal tombe à Cinq heures" de George Lacombe, tourné en 1941 aux studios de St Maurice. René Bonnet est également figurant, car c'est lui qui pilote avec maestria la D.B dans les rues étroites sur ces images. Le Format Real permet de réduire au maximum la taille des fichiers. Cela permet l'accès le plus rapide à la lecture du document et de laisser de la place sur le Site pour les ajouts à venir... (Voir la nouvelle vidéo "La vocation d'un homme" et l'histoire de la formule Monomill) - A toute fin utile, le lecteur alternatif "Média Player Classic" et son Codec Real sont mis à votre disposition sur la page du site <http://dbrb.free.fr/index-real.htm>

Dominique Perruchon

Décembre 2006

Pour lier le passé au présent, une nouvelle page (<http://dbrb.free.fr/index-traces.htm>) a été mise en ligne à l'intention des promeneurs et curieux de Champigny-sur-Marne. On peut y voir, outre les photographies des points demeurés communs entre les années 1950 et 2000, un dessin d'ensemble, exclusif, pour se représenter l'usine D.B-René Bonnet du 132 bis - 160 avenue du Général de Gaulle, telle qu'elle était en son temps - Dominique Perruchon

Janvier 2007

A regarder en plein écran ! La biographie de René Bonnet <http://dbrb.free.fr/index-biography.htm> s'est complétée d'un nouveau document audiovisuel de 30 minutes, inédit depuis sa diffusion, le 12 décembre 1961. Des images exclusives, restaurées en haute définition accompagnent les interviews de René Bonnet, son épouse, Paul Armagnac, Gérard

Laureau, Bruno de Marchio et André Renault. Espérant que ces trésors d'archive apporteront plaisir aux amateurs de D.B RENE BONNET et passionneront ceux qui découvrent cette grande aventure.

Pour ceux qui auraient de la difficulté à lire les vidéos du site D.B et RENE BONNET <http://dbrb.free.fr/> le lecteur alternatif Média Player Classic" et son Codec Real ont été mis à disposition sur la page <http://dbrb.free.fr/index-real.htm>

Dominique Perruchon

Bonjour. Je découvre votre site suite à une recherche sur les automobiles D.B (dont je vais expliquer le pourquoi), et découvre avec stupéfaction cette marque peu connue du grand public malgré son palmarès impressionnant, et suis aussi étonné par le personnage qui est derrière tout cela et les passions qu'il a su susciter...

Maquettiste, j'ai acquis il y a quelques jours une maquette ESDO de la D.B2 1939 en version "civile". Je me suis donc mis à la recherche de doc sur le sujet, et je dois dire que c'est plutôt rare... Il s'agit en fait d'un modèle à priori identique au modèle de compétition, mais équipé d'un toit, avec peut-être d'autres modifications. La notice en présente une seule photo, de profil et de qualité médiocre. Mais en tous cas, elle a de la gueule....

Donc, je me suis dit que ici, peut-être quelqu'un pourrait m'aider à trouver des renseignements sur le sujet. En fait, toute photo m'aidant à améliorer les détails m'intéresse, hormis le moteur qui ne sera pas visible.

Si vous pouvez m'aider, n'hésitez pas à me contacter à l'adresse suivante: "yfranklin chez aliceadsl.fr" en remplaçant le "chez" par "@".

Merci d'avance, et encore bravo pour ce site de passionné, Yves.

REPONSE : Bonjour M. Franklin,

Merci de vos compliments et de votre admiration pour l'aventure humaine des voitures de Champigny.

Vous aurez effectivement beaucoup de difficulté pour vous documenter sur D.B.2 car cette voiture n'a pas eue de carrière sportive (mis a part 1 course (en tant que D.B 1 !) pour la réouverture de Montlhéry en 1947). Voici ce que je puis vous en raconter en ma qualité de « dernier légataire » de René Bonnet et de ses compagnons.

La construction de D.B 2 a été engagée au printemps 1938, dès que le premier modèle s'est affirmé globalement réussi. Cette D.B seconde était destinée à Charles Deutsch. Elle reprenait, la même conception que sa devancière, toutefois, il avait été décidé d'aller plus en avant en ce qui concernait l'aérodynamisme. D.B numéro 2 avec sa carrosserie fermée visait de s'attaquer aux records de catégorie. Et puisque Charles Deutsch était de petite taille, on avait réduit au plus bas la garde au toit pour obtenir le maître couple minimal. Si le châssis, l'assemblage mécanique et le mannequin en bois de carrosserie ont été réalisés au garage de la route de Villiers, la carrosserie de cette voiture ne fut pas effectuée par les compagnons du

Garage du Marché. On inscrivit la D.B numéro 2, juste terminée, pour l'épreuve des 12 heures de Paris prévue le 10 septembre 1939. Les affiches furent imprimées, mais à cause de la guerre l'épreuve n'eut pas lieu. D.B 2 fut immédiatement vendue à un dénommé Kieffer et on la peignit en noir Citroën pour cette occasion. Charles Deutsch, ne fit que quelques tours de roues à son bord. En 1947, elle revint en vente au garage de Champigny, mais quasi méconnaissable, car son propriétaire, faute d'avoir pu s'y installer normalement l'avait faite transformée en cabriolet.

Début 1989, un de mes amis me tendit la page 9 de la revue "Rétroviseur" où, sous des photos qui me firent immédiatement bondir, il était raconté par le détail la destinée d'une voiture présentée comme étant D.B numéro 1... L'article était accrédité par André Orif, ancien propriétaire de la voiture montrée et l'ensemble de la thèse soutenue par Lucien Loreille, historien connu de l'automobile. Dans la minute qui suivit, par l'intermédiaire de la revue, je me procurais les coordonnées de monsieur Orif et lui téléphonais dans la banlieue Lyonnaise.

André Orif avait été un ami du pilote André Bossut. Après la mort tragique de ce dernier, ses frères voulurent, par sentiment, récupérer sa voiture accidentée (D.B 1). C'était une épave sans forme. Ils demandèrent à René Bonnet de la reconstruire, mais n'eurent pas le coeur de la garder très longtemps. Début 1950, c'est André Orif qui par leur intermédiaire devint le légataire de la D.B de son ami. A son tour, en 1958, il la revendit à un étudiant des beaux arts. En 1962 devant partir pour son service militaire, il la met en vente pour 1600 francs. C'est alors qu'intervient l'historien Lucien Loreille. Ne pouvant l'acheter lui-même, il met le jeune homme en rapport avec Henri Malatre afin que cette voiture, qui est pour lui l'historique D.B numéro 1, entre au musée de La Rochetaillée près de Lyon. Elle y séjourna quelques temps, en réserve, avant de quitter la France pour la Suisse alémanique et figurer aujourd'hui dans la collection privée du sympathique Walter Grell à Rheinfelden, tout près de Bâle.

Ainsi tout le monde avait été dupé, depuis la famille en passant par l'ami, l'historien, le conservateur de musée, le collectionneur éclairé, la revue spécialisée... Aucun n'avait remarqué que c'était D.B numéro 2 qu'ils avaient eu devant les yeux... Et oui, paix à l'âme de mon ami Bonnet, je crois qu'il avait dû considérer l'épave de D.B numéro 1 trop difficile à reconditionner.. ! D.B 1 est hélas partie à la casse fin 1947. Bruno de Marchio le mécanicien; André Renault le carrossier m'en ont fait le témoignage, si le doute pouvait subsister. Car, un examen attentif entre des photos originelles de D.B numéro 1 et de D.B numéro 2, n'aurait dû laisser aucun doute. La voiture livrée aux frères Bossut avait le dessin de calandre de D.B 2. La position des phares était celle de D.B 2. Autre signe distinctif, la forme de la chute des portières était moins inclinée sur D.B 1 que sur D.B 2. Et puisque D.B 2 en parfait état était en vente, quoi de plus simple pour Bonnet que d'avoir fait plaisir à une famille et des amis, en redonnant vie spirituelle à une voiture normalement détruite... Par courrier du 16 janvier 1989, André Orif me répondit. Lucien Loreille et lui-même en vinrent à rejoindre ma démonstration. D.B numéro 1, hélas n'existe plus depuis longtemps, mais nous reste fort heureusement la superbe D.B 2 aussi vaillante qu'en sa jeunesse de 1947.... Je vous envoie les photos.

Dominique Perruchon le 14 janvier 2007

SUITE : Bonjour.

Je vous remercie pour toutes ces informations, c'est exactement ce que je cherchais. Donc, si je comprends bien, il n'y a eu en fait qu'une seule D.B-2 dont le toit a été ôté, alors que je pensais qu'il s'agissait d'une dérivation du modèle de compétition.

Je vous remercie d'autant plus de cet investissement que je suis très attaché à ce que le savoir ne se perde pas et à ce qu'Internet soit un moyen de le diffuser. Vu le nombre de réponses que j'ai eu à mes messages sur les autres forum (c'est à dire zéro), peu de personnes sont informées de tout cela dans le monde de la voiture de collection. Verriez-vous un inconvénient à ce que je diffuse message et photos? Je ferais bien entendu référence à vous et votre site.

Vos photos m'aideront donc beaucoup à ajouter quelques détails au modèle, dont je vous joint une photo de la caisse. Les formes sont à peu près respectées mais manquent un peu de l'élégance du modèle d'origine. Je vous joint aussi la photo figurant sur la notice, comme vous le verrez c'est une référence un peu limitée.

Je vous remercie encore pour vos efforts,

Yves Franklin.

REPONSE :

Merci une fois encore M. Franklin.

Il n'y eut effectivement qu'une D.B numéro 2. On ne sait pas en quelle année elle perdit son toit, si ce n'est entre septembre 1939 et avant janvier 1947, ou elle est revenue au garage de Champigny.

Je partage votre opinion sur Internet en tant qu'outil de diffusion incontournable du savoir.

Plus jeune (et dernier) survivant de ceux qui ont partagé l'amitié de René Bonnet et d'un grand nombre de ses compagnons direct, je pensais initialement produire un livre (travail débuté en 1986, alors que je collecte des documents depuis 1968..). Mais n'étant pas animé d'un but mercantile, juste celui de rendre justice et politesse à René Bonnet qui me consacra tant de mes jeudis et mercredis d'enfance, je vais continuer dans la voie de l'internet, plus conforme à ce qu'étais la vision moderne de l'homme dont je m'efforce de rappeler la valeur.

Il est normal que vous ne puissiez trouver que peu d'éléments et de vérité profonde dans le savoir rémanent de l'histoire des automobiles D.B et René Bonnet. Pour une raison d'échelle premièrement : 800m² d'usine à Champigny et une production globale équivalente à celle d'une demie journée d'un modèle actuel, pour 26ans d'activité. Et puis vous aurez compris à quel point Bonnet fût politiquement écarté de l'histoire entre 1964 et 1981, date de sa renaissance, via la complicité de Didier Lainé, Dominique Cazenave et François Jolly par la grâce d'un article publié dans le n° 15 de la jeune revue Auto-Rétro. J'eus, enfin, l'honneur de terminer le travail de réhabilitation en organisant la manifestation du 4 octobre 1986, mais René n'était plus avec nous pour apprécier. Depuis, le Club Djet et l'Amicale D.B regroupent les propriétaires de véhicules de Champigny et encouragent leur restauration.

Les photos que je vous ai confiées, prises le 5 septembre 2004 à Champigny, figureront dans le prochain chapitre, Centenaire, de mon site. Mais il n'y pas de problème à les diffuser.

Concernant votre miniature et comme je l'ai précisé (le 27 juin dernier, voir mail reproduit ci-dessous) à son talentueux sculpteur original (Roland Roy) qui m'avait interrogé sur la couleur à respecter pour la peinture, vous pouvez également la finir sous un aspect tôle duralumin nue, aspect sous laquelle elle était du temps de sa propriété au garage, car elle ne fut peinte en noir

que pour sa vente, juste avant la séance de photographies souvenir dont il nous reste le précieux bonheur.

Dominique Perruchon

Dominique PERRUCHON
27/06/2006 07:49
Pour : xxxxxx.xxx@xxxxxx.xx
cc :
Objet : Réf. : Merci !

Bonjour Roland, Claude Bonnet n'a vu D.B 2 qu'en 1947, quand elle est revenue à Champigny dans sa configuration actuelle. Il n'était pas né à l'époque de sa réalisation (ses parents se sont mariés en septembre 1939). Les deux souvenirs que j'ai pu collecter sur cette voiture ont été ceux de Lino Laurenti (qui en a mis en place la mécanique) et de Bruno de Marchio qui ne travaillait pas encore au garage, mais fréquentait (et habitait) le quartier. Les souvenirs de Lino étaient lointains mais pour lui la voiture n'avait été peinte qu'au jour ou Charles Deutsch l'a vendue dans la précipitation de l'époque. Elle est restée plus longtemps au garage tôle nue que peinte. On peut donc la faire alluminium sans se tromper... Quant à savoir si la première peinture était bleu nuit (comme sur la vue artistique peinte par Bracq) ou noire, Lino pensait qu'elle était tout simplement noire, car on a du utiliser la peinture Citroën en stock. Et puis "c'était à la mode". Bruno se souvenait de l'avoir vue qu'une fois le long du trottoir. Lui non plus n'affirmait pas mais il penchait aussi pour le noir.. Bien chaleureusement.

Dominique

Le 20 janvier 2007 - Mise en ligne de 230 photographies en souvenir des manifestations, de Champigny-sur-Marne et à Vaumas, pour la célébration centenaire de la naissance de René Bonnet .

<http://dbrb.free.fr/centenaire/test.html>

Question :

Charles Deutsch ou René Bonnet?

Lorsqu'en décembre 1961, le « D » et le « B » de D.B (qui est alors le seul constructeur français de voitures de course) se séparèrent, les fans de sport automobile étaient divisés entre le soutien à l'un ou à l'autre. En 1994, Rétroviseur exposa une longue biographie (trois parties) sur Charles Deutsch où René Bonnet est peint comme un fumiste dépensier (je grossis le trait.) Scandale! La rédaction est assaillie de courriers et de témoignages. Pour d'autres, Bonnet était un passionné et Deutsch trop dispersé.

Joest Jonathan Ouaknine le 10 février 2007

Réponse :

Bonjour,

René Bonnet a effectivement toujours été entouré de passion parce qu'il était lui-même, et avant tout, un homme de passion communicative et un meneur d'homme incomparable.

Je l'ai personnellement connu les 15 dernières années de sa vie. Je conserve, par ailleurs, bien présent dans la mémoire de mon enfance le souvenir du temps des dernières automobiles D.B et des René Bonnet devant la petite usine de l'avenue du Général de Gaulle, dont j'étais proche voisin. Nombre des compagnons centraux de cette entreprise ont été mes grands amis, tels les mécaniciens Bruno de Marchio et Lino Laurenti ainsi que le carrossier André Renault pour ne citer que les principaux d'une longue liste de familiers. Fort de l'héritage qui ma été transmis par ces hommes de l'histoire des voitures bleues de Champigny, j'ai été maintes fois appelé pour apporter les précisions et correctifs à des publications au propos erronés ou maladroits.

Pour répondre à la « polémique » Deutsch où Bonnet, ici ravivée, il me semble juste d'expliquer pourquoi chacun de ces grands monsieur ne devrait pas être comparé. La confusion tire certainement origine du pied d'égalité des deux initiales sur le logo de la marque D.B. Pour la petite histoire, et de la bouche de Charles Deutsch, le jour ou les deux amis ont décidé de réaliser leur première automobile, ce dernier l'avait baptisée BD, en conscience de la part de chacun dans la réalisation. Cette normale prédominance; car c'est lui qui était garagiste et dirigera les entreprises, se concrétisera dans la très majoritaire participation du capital Bonnet sein des statuts des sociétés D.B et EPAF et de leurs évolutions. En activité première, Charles Deutsch consacrera sa carrière d'ingénieur des Ponts et Chaussé et de haut fonctionnaire d'état. L'automobile, et plus véritablement la seule course des 24 heures du Mans, représenteront le centre d'intérêt de son temps de loisir Il ne faut pas, non plus, ignorer que d'autres techniciens de haute valeur ont apporté leur brillant travail aux conceptions du bureau d'étude des automobiles de Champigny. Citons chronologiquement : François Comte, Claude Mayeux, Georges Boschetti, Claude Post, Pierre Oudet et Jacques Hubert. Cette disproportion de rôle, d'activité et de temps consacré doit être considérée, d'autant que l'évolution fort brillante de sa carrière, conduira Charles Deutsch à devenir pratiquement absent de Champigny (tous les témoignages concordent pour 10 minutes par quinzaine lorsqu'il rendait visite à sa mère), dès après la sortie du Coach HBR en 1954 En résumé Bonnet est l'homme, seul et sans moyen, qui a su faire triompher l'honneur de l'industrie de son pays et Deutsch celui qui a su donner au souvenir de son maigre temps de loisir une incomparable noblesse. Quant à 'analyse des propos acides qui ont mis les deux hommes en contradiction, on s'apercevra que les articles qui en sont originels, portent la même signature de Jean Bernardet. Le premier titre partisan de ce journaliste (influent) date de 1962. « L'accord Bonnet-Renault : une erreur », vu dans l'Equipe, avait fortement touché Bonnet pour qui ces quelques lignes pouvaient mettre à mal son entreprise avec l'endettement important dans lequel il s'était personnellement engagé. Le résultat, épidermique, fut une gifle malheureuse du constructeur sur la figure du journaliste, dont la vengeance retour continuera pendant plus de 30ans, jusqu'à la série d'articles de « Rétroviseur » en 1994

La vérité est dite. Ainsi se construira la légende, mauvaise presse, d'un portrait non conforme à l'éloge que tous ceux qui l'ont côtoyé, pouvaient témoigner du grand personnage que fut René Bonnet. Pour la presse et Internet, évidemment influencés par ce passé journalistique, voici brièvement quelques petites précisions. - C'est Deutsch qui a commandité en 1953 les études d'une D.B sur base Renault à son ami l'ingénieur Dupuis de chez Dassault. Il s'est donc (en opposition à la légende) ouvert à d'autre mécanique que Panhard sur la période considérée. - La classement à l'indice de performance avait été décidé comme principal classement du Mans lors de sa relance en 1949 (voir les journaux de l'époque). C'était par

considération économique et technologique pour le progrès et non pas pour favoriser les D.B qui n'avaient pas encore en ce temps des moteurs de petite cylindrée. - Les D.B on été également victorieuses au Mans en 1960 et 1961 (et René Bonnet en 1963). - René Bonnet na jamais fait faillite dans aucune de ses entreprises. Le journaliste Johnny Rives a, du reste, perdu un procès pour avoir écrit cette contre vérité. - Je ne connais pas la date exacte de sa retraite, mais j'ai vu René à son garage jusqu'en 1981. Cette force de travail ne s'est donc pas arrêté, loin sen faut, en 1964.

Cordialement à toutes et tous. Dominique Perruchon

Le 9 mars 2007

Pardon mon terrible Français. J'rech. miniatures RB, CD, D.B, Matra-Bonnet fabrique par RD Marmade dretceterini@XXXmail.com

Bonjour, Je conçois l'attachement procuré par les touchantes miniatures 1/43ème en balsa, réalisées main, par Raymond Daffauré. Je reprécise cependant que cet espace limite sa vocation à l'histoire des automobiles D.B et René Bonnet. Les annonces à caractère matériel ou transactionnel ont leurs Clubs et circuits et n'ont pas la vocation de leur place ici. Merci de cette compréhension. – Dominique Perruchon

Le 1er Mars 2007

Bonjour,

Après 8 mois de mise en ligne, le site <http://dbrb.free.fr> consacré à l'histoire de RENE BONNET et aux Automobiles de Champigny, est heureux de présenter son premier bilan et de remercier les 3534 visiteurs de 62 nationalités qui ont manifesté leur intérêt en consultant une somme de 67260 pages et de 215193 fichiers...

Les pays visiteurs ont été : Allemagne, Arabie Saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Bresil, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Coree (Sud), Costa Rica, Cote D'Ivoire, Croatie (Hrvatska), Danemark, Emirats Arabes Unis, Espagne, Estonie, Etats Unis, Finlande, France, Grande Bretagne (UK), Grece, Hong Kong, Hongrie, Inde, Irlande, Israel, Italie, Japon, Kazakhstan, Lettonie(Latvija),Liban, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Maroc, Mexique, Monaco, Norvege, Nouvelle Calédonie, Nouvelle Zelande (Aotearoa), Pays Bas, Philippines, Pologne, Polynesie Francaise, Portugal, Republique Tchèque, Roumanie, Russie, Slovaquie, Slovenie, Suede, Suisse, Taiwan, Thaïlande, Turquie, Ukraine, Venezuela.

Le 13 mars 2007

Bonjour, Je recherche toute information, photo ou autre document concernant la barquette D.B Panhard HBR N°50 des 24 Heures du Mans 1957. Pilotée par Jo Schlessler et Jean-

Claude Vidilles, elle abandonne à la 14 ème heure suite à une sortie de route. Merci d'avance.
Jean-François Riou

REPONSE :

Bonjour M. Riou,

Les 24 heures du Mans 1957 n'ont pas été une bonne année pour l'équipe D.B. Pour la petite histoire de la grande histoire (et selon le récit donné par le pilote Henri Perrier), les sorties de route à répétition des D.B avaient eues pour origine la fatigue du jeune étudiant qui s'était vu confier la signalisation à Mulsanne. Son endormissement, tandis que panneau « Plus vite ! » restait affiché, ainsi que sa non réponse aux appels du stand aura eu raison de la fougue sans limite des pilotes de Champigny.... Plus précisément à votre question, on trouve des vues de toutes des D.B du Mans dans l'ouvrage de René Bellu « Les voitures Françaises des Années 50 ». Si vous désirez un retour particulier merci de transmettre une adresse mail. Par ailleurs il serait sympathique de nous faire partager la raison de votre attachement à cette voiture en particulier. Très cordialement. Dominique Perruchon.

SUITE :

Bonsoir, J'ai appris récemment l'anecdote du panneauteur endormi qui avait provoqué la sortie de route des D.B. On en rit aujourd'hui, mais ce n'est finalement pas très drôle car cela aurait pu avoir des conséquences dramatiques. Merci pour l'indication du livre de René Bellu. J'ai ce livre, mais je n'avais pas pensé à le consulter. Quant à mon attachement à cette voiture en particulier, il est très récent. Il ne date que de quelques semaines, depuis qu'un ami a fait l'acquisition de cette voiture. Nous cherchons donc un maximum d'informations et de photos..... Photos qui semblent relativement rares. Si vous avez d'autres informations, vous pouvez me les transmettre à jf_riou@yahoo.fr Cordialement. Jean-François Riou

REPONSE :

Bonsoir M. Riou, Le jeune homme de Mulsanne doit être pardonné et retrouver son estime méritée pour son travail généreux au sein de l'écurie de Champigny. Pour revenir à votre (timide ?) ami j'espère que ce dernier n'aura pas manqué de se présenter aux Clubs et aux petites entreprises qui soutiennent le patrimoine de Champigny. Pour ma part je vous expédie à titre privé quelques précieux documents dont un inédit. Cordialement. Dominique Perruchon

SUITE :

Bonjour, Merci beaucoup pour ces deux magnifiques photos. Une qu'on retrouve dans le livre de René Bellu, mais la votre est de bien meilleure qualité, et l'autre très originale. Quant à mon (timide) ami, je ne doute pas qu'il soit déjà en contact avec les clubs et personnes attachées aux D.B, étant, lui même, passionné et possesseur de plusieurs modèles de la marque. Je pense qu'il vous connaît déjà et que vous le connaissez aussi, mais, dans le doute, je vais lui transmettre votre nom. Pour information, mon père a, lui aussi, roulé en D.B, il y a quelques années. Un D.B Le Mans gris métallisé. C'est son voisin, Jean Favarel, qui lui a donné le "Virus Panhard". Merci encore. Cordialement. Jean-François Riou

REPONSE :

Bonjour, Je n'ai pas oublié la sympathie de Jean Favarel de Chabeuil , dont la frimousse est visible sur quelques une des photographies du Cinquantenaire D.B et dans la liste de mes remerciements. Cordialement et bon plaisir automobile. Dominique Perruchon

Avril 2007

Mise en ligne de la brochure et des documents inédits (35 pages, 110 photographies) présentés à l'occasion de l'exposition de Champigny-sur-Marne pour le centenaire de la naissance de René Bonnet.

27 Juin 2007

Le Site dbrb.free.fr a 1 an. Merci pour vos nombreuses sympathies exprimées.

Octobre 2007

Bonjour, votre site est ajouté en lien sur le site du club René Bonnet Matra Sports (<http://www.rbms.fr>) Cordialement. olivier

12 OCT 2007

Please excuse that I post in English, but my French is not very good.. About 25 years ago I owned RB8SS 30079. The car had a Jet 6 motor in it, but with two Weber 45DCOE. If anyone knows where this car is now, please e-mail me at dretceterini@hotmail.com

Thank You, Dott.Ing.Stuart Schaller

12/10/2007 Bonsoir, je m'appelle Ph Boutevin, fils de Roland Boutevin et de André Passé. Ils sont décédés tout les deux. Mais ils ont couru sur monomill. J'ai leur casques... et quelques photos ! j' étais trop jeune (1953) pour comprendre ce qui se passait à Monthlery quand mes "pères" m'y enmenaient. Toutefois, j'en ai de méga souvenir et un peu plus tard, j'en ai fait mon métier.... Aujourd'hui, j'ai très envie de me rapprocher de cette époque au travers de ce que nos "anciens" nous ont transmis.... Un mail: philippe.boutevin@wanadoo.fr PS: Roland a été moniteur à l'AGACI. Il a construit un tank et gagné le bol d'or en 1952 à Monthlery... Cherche contact et info sur la vie des RB monomill de nos jour.... Merci, BPh

REPONSE :

Bonjour M Boutevin, Comme dit dans le récit de l'aventure Monomill lisible sur site D.Brb.free, l'histoire officielle de la formule Momomill, au regard des Automobiles D.B de

Champigny et de la Société Française des Véhicules de Course s'est déroulée uniquement pour les deux saisons 1954 et 1955. Les voitures furent ensuite vendues à l'usage de particuliers (Robert Mouglin, Pierre Mulsant, etc.) ainsi qu'au « Club des Miles » tenu par Daniel Bonnemore dans le cadre de AGACI sur le circuit de Montlhéry. C'est sans doute ici que vos "pères" ont œuvrés ? Mes archives étant purement attachées à l'histoire originelle de la formule Monomill, je ne pourrais vous apporter plus. J'espère cependant que votre appel à témoin apportera les liens retours qui vous sont affectifs. Cordialement. Dominique Perruchon

Bonsoir Dominique, Merci pour votre réponse. je lis que ces monomill ont évoluée des 54 et 55. je viens de retrouver sur un site "F2 register" des résultats de courses de ces auto en 59 60 et 61... J'espère effectivement être lu par d'autres passionnés pour en savoir plus sur cette époque et d'autre part rentrer en contact avec des "possesseurs" actuel ! Merci pour le travail exceptionnel que vous avez fourni pour la mémoire du sport auto français et pour la famille Bonnet. Salutations Boutevin Ph

REPONSE :

Merci de vos encouragements M. Boutevin. Votre interrogation quant à la carrière sportive des Monomill après la saison 1955, m'oblige à préciser, qu'à partir de cette date, leurs engagements en course n'ont plus dépendus de l'organisation initiale de leur formule, telle que souhaitée par René Bonnet et la Société des Véhicules de Course. C'est cette fin d'appartenance directe à l'écurie de Champigny qui fait considérer les seules saisons 54 et 55 comme « officielles » au regard du prisme direct de l'activité de l'usine et du règlement original autour duquel elles avaient été conçues. Les voitures ont effectivement continuées leurs carrières pendant de nombreuses saisons au main de pilotes privés qui les ont, tout d'abord, fait courir ensemble, puis intégrer aux courses de formule junior, puis mélanger avec les Racer dans le cadre des courses VEC a partir des années 80.

Bonsoir,

Il y avait longtemps que je n'étais pas venu sur le forum D.B. Rappel d'un échange:

Octobre 2006

Bonjour, Une question me turlupine depuis longtemps; j'étais jeune lorsque j'ai vu courir les monomilles sur le Circuit des Remparts d'Angoulême en 1955; ce jour là il y eut deux courses en fait, une course de barquettes (Mécaniques Panhard et Renault) et une course de petites formules dites monomilles. En 1956, le circuit est interdit (depuis l'accident de 1955) alors se déroule un rallye qui emprunte le circuit; je me souviens y avoir vu des D.B; il est écrit HBR5. Que signifie cette acronyme ?

Merci de votre réponse. (j'ai déjà reçu une indication par un propriétaire d'un de ces "coach" aux USA)

REPONSE : Bonjour Monsieur ou Madame ? Il aurait été sympathique de vous présenter. Merci cependant de nous rappeler par votre bon souvenir la victoire de Pierre Savary le 5 juin

à 1955 à Angoulême (second Robert Mougin et troisième Pierre Chennevoy). Pour précision, la formule monoplace de promotion créée par René Bonnet était la MONOMILL, sans E final. Cette erreur est malheureusement souvent reproduite. MONOMILLE avec un E est un modèle italien Fiat-Abarth et sans rapport. Votre question, relative à la signification du sigle HBR, associé au châssis D.B à poutre centrale, a été souvent posée. Elle est symptomatique de notre temps ou tout doit posséder le faire valoir d'un sens car je n'ai jamais lu, pour ma part, un seul article ou document d'époque mentionnant l'utilité de cette précision... Cette absence de référence est également valable auprès des mécaniciens, techniciens D.B et membres de la famille Bonnet. Il y a juste un an, Jean-Claude Haënel me rappelait que Charles Deutsch (dont il avait été le proche collaborateur) lui avait cependant un jour confié l'explication, mais qu'il l'avait depuis oubliée... Ceci pour préciser que la réponse formulée aujourd'hui n'est qu'une hypothèse par déduction. La seule certitude concerne le chiffre final 4 ou 5, correspondant à la puissance fiscale liée à la cylindrée de la mécanique montée sur le châssis. Pour le reste, la Fédération Internationale Automobile (FIA) avait classifiée les cylindrées de C à H, H étant la classe inférieure à 750cc et celle pour laquelle le châssis HBR était initialement dédié. Ce châssis était pour une structure Biplace et prévu pour la Route; d'où H, B et R... Si elle est une solution, je ne saurais affirmer que cette réponse est une certitude. Pour étayer cette prudence autour de l'absence de règle de nommage des châssis produits à Champigny (et pour les amateurs de jeu de piste), le châssis plateforme des petites biplaces D.B engagées aux 24 heures du Mans 1950 était de type HSA (Est-ce pour Série Améliorée ?)... Ma seule affirmation sera donc pour la définition en forme de boutade que m'avaient adressé, avec cœur et admiration pour leur patron, les deux grands mécaniciens de l'écurie de Champigny qu'ont été Bruno de Marchio et Roger Guilpain : Honneur à Bonnet René ! - Dominique Perruchon

Rien a changé eut égard à l'acronyme de HBR; H - Groupe H; B - Bi place, R - Route; ainsi vous trouviez les HBR4 et HBR5. - - - - - Ces modèles HBR inscrits au "3ème Rallye International de la Charente" vous les trouverez sur le site d'un ami : <http://www.christian-claude.com/1956.html>, vous cliquerez sur " 3ème rallye" et aurez la surprise d'y visionner tous les engagés avec leur nom puisque la liste a été retrouvée. - - - - - le HBR5 engagé par Jacques Meillan le fut aussi pour le circuit de Bressuire de 1955; c.f. l'excellent ouvrage souvenir "Les Années Circuit" ou l'histoire des courses automobiles à Bressuire de 1950 à 1955, écrit par Jean-Claude Fillon, animateur de la renaissance de l'évènement. - - - - - Les engagés des épreuves du Circuit des Remparts d'Angoulême les 4 et 5 juin 1955 1er Critérium des Remparts

2 NAVARRO Louis Dyna Panhard du record de l'heure Changel

4 STOREZ Claude D.B Panhard

6 ARMAGNAC Paul D.B Panhard

8 CORNET Louis D.B Panhard

10 JAY Louis 1063 Renault

12 RISPAL Raymond Renault 1062 Spéciale

14 ROSIER Louis Renault Rosier
16 DOUILLARD Joseph Renault 904cc Ferry Spéciale
18 GLASEL Egon B.M.W.
20 HUGONNET René Renault
22 GESMIER Paul Renault
24 CHEURET ? Renault Ferry Spéciale
26 MILLER Georges D.B Panhard
28 CHEMIN Guy Renault Spéciale
30 CARLUS Yvon Dyna Spéciale
32 COGNET Albert Renault Spéciale
34 MARCU Yoland Dyna Spéciale
36 FERET Jacques Renault Spéciale
7e Circuit des Remparts d'Angoulême
2 MOUGIN Robert
4 LAUGA Marcel
6 ARMAGNAC Paul
8 SAVARY Pierre
12 BORSA Léo
14 CHENEVOY Pierre
18 FEUZ Jean
20 CORNET Louis
22 MILLER Georges
28 MARIOTTI André
30 NERSSESIAN Serge
34 ou 26 DELCROIX Jean

38 DANNENMULLER Jacques

40 PECKER Jean-Louis

Forfaits: Georges Burgraff; Gérard Laureau; Bertrand Philippart; Claude Storez; Jean-Claude Vidilles

Enfin Alfonso de Portago et Monomill, lire le livre qui lui est dédié: "Marquis de Portago" The Légend écrit par Ed [McDonough?](#) édité en 2006, page 35 - une Monomill servant d'illustration pour le film "Match contre le mort" 1953 (?) et page 36.

Amitiés à toutes et tous.

JLM Circuit des Rempart d'Angoulême

QUESTION :

Combien a t'il été construit de monomill 750 cc et 850cc ?

boutevin philippe | lundi, 24 décembre 2007

REPONSE :

Bonjour M Boutevin,

Les Monomill ont été uniquement des 850 cc, Vous confondez certainement avec les Racer qui ont été équipés de moteurs 750 pour courrir en F2.

Il y avait 16 Monomill en piste pour leur première épreuve le 25 avril 1954.

Cordialement.

Dominique Perruchon

JANVIER 2008

La biographie du site <http://dbrb.free.fr> se complète d'une nouvelle vidéo de 45 minutes.

Vous y découvrirez de nombreuses archives d'actualité, agrémentées de documents inédits, relatants les principales compétitions ou se sont illustrées les automobiles D.B et René Bonnet entre 1938 et 1964.

Bonjour,

Je suis à la recherche d'une D.B HBR5 à acheter mais je trouve aucune annonce.

Pouvez-vous m'aider ?

Merci d'avance

Dominique AMATO dominique.amato@laposte.net

REPONSE :

Je remémore que cet espace limite sa vocation à l'histoire des automobiles D.B et René Bonnet. Les annonces à caractère matériel ou transactionnel doivent être formulées aux Clubs ou via les circuits adaptés. Elles n'ont pas la vocation de leur place ici.

Merci de cette aimable compréhension. – Dominique Perruchon

Mai 2008

Bonjour et félicitations pour ce travail de fourmis sur René Bonnet. Je viens de passer ma soirée à l'explorer! Vu mon (jeune) âge, je n'ai malheureusement pas d'anecdotes pour alimenter cette page. J'aimerais toutefois en profiter pour faire un appel à témoignage (ou photos), sur le Jet 6 de Claude Mathurin qui à couru la deuxième course de la coupe de Paris le 22 septembre 1968. Vers qui me tourner pour essayer de trouver quelques photos ou traces d'engagements? Je suis désolé si je suis hors sujet sur ce site. D'avance merci et encore bravo!

Olivier

olivier.mesnard@club-internet.fr

Juin 2008

Je viens de visionner les photos du site....avec un peu d'émotion. 1986 c'est déjà loin et je garde un grand souvenir de cette journée où j'étais présent avec ma René Bonnet Djet 1.

Amicalement

Jérôme EYER

REPONSE :

Bonjour Jérôme,

Votre Djet et son moteur, à la rage inoubliable, est également visible (et audible) sur les vidéos.

Recevez mon meilleur souvenir.

Dominique Perruchon

Bonjour Dominique,

J'étais à Champigny en 1986, dont je garde de beaux souvenirs. A cette époque j'ai publié un article sur cet événement dans le magazine hollandais "Het Automobiel". Depuis 44 ans je suis fan des voitures bleues et j'écris pour ce magazine à ce jour. Bien sûr, je prends toute possibilité d'écrire sur les D.B, CD, René Bonnet et Matra Bonnet. Si vous voulez je pourrais vous envoyer mes photos de 1986 et quelques pdf de mes articles pour mettre sur votre site

Sincèrement, Ignatius de Bakker Pays-Bas

REPONSE :

Bonjour M. de Bakker,

Je n'ai pas oublié notre rencontre de 1986 et nos échanges entre Zoetermeer et Champigny. Vous êtes cité dans la liste des remerciements de ce site et ce n'est pas un hasard. Je possède toujours l'exemplaire de la revue que vous m'aviez offert. Vos photos du 4 octobre seront toujours bienvenues. Mon adresse postale n'a pas changé depuis l'époque.

Amicale pensée.

Dominique Perruchon

26 JUIN 2008 Bonjour, Je réalise actuellement un rallye-jeu de piste par GPS multimédia pour la communauté de communes du Bas-Armagnac. La ville principale est Nogaro, où se trouve le circuit Paul Armagnac, point d'orgue de la visite. Le fil conducteur choisi est la monomill conduite Paul Armagnac. Aussi aimerais-je utiliser une vidéo de votre site pour illustrer ce guide touristique. Qu'en pensez-vous? Amitiés et félicitations pour ce merveilleux site. Armelle LEROUX Sté Expression nomade. 01 42 05 38 02

REPONSE

Bonjour Mademoiselle Leroux,

Si et seulement si votre entreprise n'est pas lucrative et dans l'esprit humain défendu sur ce site et par moi-même depuis 1986 ; comment refuser à aider la promotion d'une si belle et accueillante région. Comment refuser un geste à la mémoire du généreux Paul Armagnac et des merveilleuses petites Monomill de mon ami Bonnet ?

Dominique Perruchon

Monsieur Perruchon,

mon entreprise est rémunérée pour la réalisation de cette chasse au trésor. L'office de tourisme de NOGARO prêtera, par contre, les GPS multimédia aux touristes. Alors c'est entre le lucratif et le non-lucratif... en tous cas, même si nous sommes rémunérés, nous sommes surtout passionnés par nos projets et les territoires que nous présentons. Je vous propose, quand ce quiz sera réalisé, de vous le montrer afin que vous me disiez si l'esprit vous paraît correspondre à votre site.

Bien à vous Armelle LEROUX

REPONSE :

Pas de pbm pour vos requêtes. Cordialement

Dominique Perruchon

A l'adresse de Dominique Perruchon

Nous avons appris fin de semaine dernière, le décès de Jean-Claude Caillaud le vendredi 22 août 2008. Ses obsèques se dérouleront ce jeudi 28 à Cognanc, ville où il résidait depuis qu'il avait repris l'affaire familial du négoce du Cognac. Né le 09 septembre 1936 dans la grande région du cognaçais, Jean-Claude fut une figure de l'équipe D.B en 1961. Vous découvrirez une partie de son parcours sur D.B dans l'ouvrage de Alain Gaillard.

Jean-Louis Mathieu Circuit des Remparts d'Angoulême email à l'adresse du site circuit-des-remparts.com

REPONSE :

Merci de votre coeur à nous transmettre tristesse et hommage pour la disparition de Jean-Claude Caillaud. Félicitation à la naissance du livre d'Alain Gaillard.

Dominique Perruchon

Octobre 2008

Bonjour,

Pour un de mes cousins qui a remis en état complet une RB Djet Rallye (sans garantie car je ne suis pas un spécialiste), je souhaitais Savoir si vous connaissiez l'existence de modèles miniatures anciens ou actuels des voitures RB. Dans l'affirmative, pouvez-vous me communiquer les noms des sociétés qui fabriquent et/ou vendent ces modèles réduits. Merci de votre aide et félicitation pour votre site très complet qui donne envie...même à des non-initiés.

Hervé DEFASNE

REPONSE : Bonjour M. Defrasne

Votre cousin doit posséder une voiture très rare ? La dénomination « rallye » n'a été que furtivement donnée aux tous premiers Djet à châssis tubulaire et équipé du moteur Gordini avec cylindrée réduite à 996cm³. Dans le souci d'une appellation chronologique, ce même modèle s'est ensuite dénommé Djet 3.

La visite chez un bon marchand de miniatures en Kit ou sur un site d'enchères en ligne, devraient pouvoir donner réponse à vos interrogations.

Cordialement

Dominique Perruchon

Bonjour,

Vous avez été 21500 visiteurs de 63 pays à venir explorer le site <http://D.Brb.free.fr/> en 2008. (et vous n'étiez « que » 5500 après les 12 premiers mois d'existence). C'est un beau succès.

Vous vous êtes connectés depuis les pays suivants :

Afrique du Sud, Algerie, Allemagne, Aruba, Australie, Autriche, Belgique, Bresil, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Canada, Chine, Coree (Sud), Croatie (Hrvatska), Danemark, Egypte, Emirats Arabes Unis, Equateur, Etats Unis, Finlande, France, Grande Bretagne (UK), Grece, Hong Kong, Hongrie, Inde, Irlande, Israel, Italie, Japon, Lettonie (Latvija), Lituanie, Luxembourg, Macao, Malaisie, Malte, Mexique, Monaco, Niger, Norvege, Nouvelle Caledonie, Nouvelle Zelande (Aotearoa), Pays Bas, Perou, Pologne, Polynesie Francaise, Portugal, Republique Tchèque, Roumanie, Russie, Singapour, Slovaquie, Suede, Suisse, Taiwan, Tchécoslovaquie (ancien), Tunisie, Turquie, Ukraine, Venezuela,

Soyez remerciés sur les cinq continents, pour l'intérêt que vous portez dans la mémoire des voitures bleues de Champigny-sur-Marne et pour l'œuvre de René Bonnet et ses merveilleux compagnons.

Et comme une bonne nouvelle ne vient jamais seule, une rue René Bonnet a été inaugurée le 28 novembre dernier à Romorantin !

Bonne année 2009 !

Cordialement

Dominique Perruchon

A Dominique Perruchon.

Ne possédant pas vos coordonnées, je vous prie de bien vouloir, dans la mesure du possible, prendre contact avec Laurence sur le site du Circuit des Remparts <http://www.circuit-des-remparts.com> par les biais de notre adresse e-mail contenue dans la page contact et à l'attention de Jean-Louis Mathieu.

Ce pourquoi nous souhaitons vous contacter; Angoulême, fêtera les 70 ans du Circuit des Remparts 1939-2009, les 19 et 20 septembre or deux D.B étaient présentes d'une part et d'autre part 2010 accueillera un "plateau" de D.B.

Merci à très bientôt.

p.s. nous allons mettre notre site à jour en publiant des clichés de 1939, entre autres photos dont nous avons acquis les droits.

REPONSE : Bonjour M. Mathieu,

Je viens (4 mai 2009) de vous envoyer mes coordonnées et souhaite par avance succès à votre manifestation commémorative.

Cordialement.

Dominique Perruchon.

le 21 Octobre 2009

Bonjour de Bertrand et Véronique Lefèvre,

Nous avons relaté une partie de l'histoire de notre voiture ici <http://www.autodiva.fr/forum/viewtopic.php?f=2&t=230&start=760> elle démarre par René Bonnet LM6 7005. Après lecture, si ça ne vous ennuie pas, auriez vous l'explication du tube surnuméraire sur la partie arrière de châssis, son utilité...etc Par avance merci Bien cordialement Bertrand et Véronique Lefèvre

REPONSE :

Bonjour Bertrand et Véronique Lefèvre

Je vous remercie d'avoir déposé votre interrogation sur la page d'échange de mon Site.

L'immense passion de ma jeunesse que furent les automobiles D.B, René Bonnet et René Bonnet lui-même, vivait dans le rapport émotionnel de l'époque et dans la compagnie des acteurs, dont j'ai eu le bonheur de l'amitié d'un grand nombre. Cantonné à ce périmètre, plus humain que technique, je n'aurai hélas pas la compétence à pouvoir vous porter la lumière attendue au périple et à la particularité des châssis d'Aerodjet et de CRB1.

Les influences cartésiennes d'aujourd'hui, ne sont pas celles qui animaient les gens d'hier. Au temps de René Bonnet, peu importait l'attachement pour un numéro de série et le spécifique d'une soudure. Les explications du pourquoi du comment s'appuyaient sur l'homme placé au

centre de sa responsabilité pour les objets qu'il créait. A lui seul, il définissait les références utiles au moment. (Exit la traçabilité dont on s'est rendu depuis esclave). Ensuite, les décennies qui éloignent de la vie contemporaines d'une époque, sont inmanquablement fossoyées par des acteurs en quête de gain spéculatif ou d'identité. De plus, il faut rappeler que sous la pression de Marcel Chassagny, le matériel de compétition a été revendu dans la panique du besoin financier. Les précieux Aérojet d'aujourd'hui, étaient « sans valeur » dans le contexte de l'époque. Je me souviens parfaitement qu'à Champigny, entre 1965 et 1967, un Aérojet type 1963 à été utilisé au quotidien et laissé dans la rue comme une voiture ordinaire. Je le voyais régulièrement se décrépiter au pied des HLM de la rue Yves Farge. Et c'est dans ce constat qu'il faut cheminer la plupart des enquêtes utiles aux questions d'aujourd'hui.

Je n'ose pas imaginer combien René Bonnet serait étonné si son fantôme devait répondre et suivre le fil du forum AUTODIVA, dont vous m'avez invité à la lecture.

Dans la foule des questions, je puis néanmoins donner ma connaissance à quelques petites interrogations :

- Oui, René Bonnet se prénomait officiellement Jules – prénom qu'il ne portera jamais sauf en de rares occasions de plaisanteries. La raison en était que son père avait tellement arrosé la naissance de son enfant qu'il ne se souvenait plus du prénom voulu au moment de déclarer René à l'état civil...!

- Contrairement à ce qui est écrit, il y eut deux séries de voiturettes pour enfant. Les premières ont bien été des D.B (celles pour l'ACO), mais les secondes ont été des René Bonnet. Elles ont été, du reste, les dernières René Bonnet et réalisées en pied de nez à l'interdiction contractuelle que lui avait imposé MATRA à pouvoir reprendre une activité de constructeur. En 1965 on pouvait lire en lettres grand format sur la façade du 160 avenue de Gaulle « RENE BONNET CONSTRUCTEUR D'AUTOMOBILES POUR JUNIORS ».

- A propos d'Alfred BARRAQUET, le personnage est visible (lunettes noires) sur la photo couleur du Djet 46, en 1962 devant le stand du Mans. Cette présence en simple visite de courtoisie, s'inscrivait dans le relationnel amical qui existait depuis sa participation au tour de France 1952 sur une D.B. A noter que dans le fil mouvementé de l'épopée des automobiles René Bonnet, le journaliste Jean Bernardet, éternel rancunier de la séparation D.B, cherchera à attiser le feu entre René et la Régie Renault par un article du 27 janvier 1964 dans le journal L'Equipe, ou il laissait supposer que Bonnet par l'intermédiaire de Barraquet souhait se fournir en moteurs Simca... Ceci était évidemment faux et attesté par une correspondance « navrée » de Barraquet à Bonnet en date du 1er février 1964.

-Pour ce qui concerne les enjoliveurs Robergel masquant les superbes jantes en magnésium du Djet tubulaire, la raison est simple. Ne pouvant disposer d'un Djet commercial à châssis poutre au moment de sa présentation officielle grand public – le 11 juillet 1962 au bowling du Jardin d'acclimatation, on avait simplement camouflé un tubulaire pour lui donner l'illusion d'une voiture de monsieur tout le monde..

- Quant au texte de la plaque commémorative qui orne le mur du 160 avenue du général de Gaulle depuis de 4 octobre 1986, j'en suis l'auteur. Je persiste et signe que nous devons à René Bonnet et ses compagnons, d'avoir défendu avec succès « l'honneur de la construction automobile française ».

Très cordialement

Dominique Perruchon

SUITE :

De Véronique et Bertrand Lefèvre Le 2 Novembre 2009

_ Nous vous remercions sincèrement d'avoir pris le temps de nous répondre, comprenant tout à fait que le contexte actuel ou baignent ces voitures n'a plus rien à voir avec ce que vous avez vécu. _ Loin de nous l'image d'acteurs en quête de gain spéculatif ou d'identité, notre choix pour l'achat de cette voiture fut porté exclusivement par notre rêve, vous pouvez éventuellement vous faire une idée de notre motivation pour le faire vivre en fin de cette page <http://www.autodiva.fr/forum/viewtopic.php?f=2&t=278> _ Vous prenez le temps de nous parler d'Alfred Barraquet, Mr Scherer dit que Mr Barraquet avait proposé à René Bonnet un châssis qu'il avait fait à l'époque et qui était soudé "électrique" en place des châssis brasés, mais que sa proposition n'avait pas été retenue car Mr Bonnet avait abandonné ce type de construction chez Chappe pour passer au châssis poutre, pouvez vous confirmer? _ Sachez que cette voiture nous est chère et malgré toutes les difficultés que nous rencontrons pour lui redonner une légitimité notre passion ne s'éteint pas, nous pensons réellement que cette voiture doit renaître. _ Comptant sur votre soutien concernant nos questionnements et heureux de pouvoir converser avec vous en toute objectivité. _ Bien cordialement Véronique et Bertrand Lefèvre

REPONSE 2 :

Re-bonjour Bertrand et Véronique,

Loin de moi est de mettre en doute l'amour que vous portez à votre si belle automobile. Je vous confirme, hélas, que ma connaissance ne me permet pas à pouvoir vous apporter un élément utile à certifier l'histoire dont vous recherchez le fil. Je ne saurais pas plus vous expliquer le pourquoi d'un tube en moins ou en plus !

Tout ce qui va suivre ne sera donc et à votre insistance, qu'un assemblage du peu dont on m'a donné et des éventuelles interrogations que je me poserai à votre place.

Personnellement je n'avais jamais entendu parler de l'histoire du "châssis proposé par Barraquet", mais je suis enclin à faire totale confiance à Gérard Scherrer.

Avec une analyse d'enquêteur candide et sans témoignage sérieux, j'aurai eu du mal à comprendre :

1) Pourquoi Barraquet qui était avant tout un préparateur mécanique, aurait fait le lourd le travail de réalisation d'un châssis fini au seul but d'en « proposer » une série dont on était quasi certain qu'elle n'existerait jamais ? Le châssis poutre - arrêt de mort du châssis tubulaire - a été une nécessité dès qu'il a été décidé qu'une voiture de production commerciale serait dérivée du Djet de course. C'est à dire, dès le lendemain des 24h du Mans 1962.

2) Comment Barraquet se serait à l'époque procuré un plan côté de réalisation ? Jacques Hubert m'avait décrit ce plan comme «une bande dessinée », qu'il avait "destiné aux soudeurs

maison". Il ne m'a jamais mentionné une sous-traitance pour les châssis tubulaires. Toujours à propos de ces châssis tubulaires, il m'a dit qu'il en restait toujours des neufs à Champigny au moment des préparatifs du Mans 1964... On a donc possibilité à d'autres châssis (ou morceaux) authentiques ayant échappé à un inventaire...

A propos de Jacques Lumbroso. Je ne l'ai connu et rencontré qu'une seule fois dans ma vie lors du week-end des 4 et 5 octobre 1986. Sympathique et volubile il se plaisait à posséder et exposer ses trésors de mécanique. A cette époque et alors que nous regardions la voiture de M. Madet (L'Aérodjet 7013), il m'avait dit être en possession de l'épave de celui piloté par Beltoise au Mans 1963...!

J'ai vu que vous avez apprécié mon article sur l'historique de l'aventure des Monomill. Lumbroso aimait également les Momomill et la rumeur courait qu'il en aurait été l'auteur de quelques copies ? En conséquence je m'interrogerai à comparer le type de soudures employées pour les châssis de Monomill «neufs » avec celles du châssis « Barraquet »...?

Ceci n'est, je me précise, qu'une simple curiosité de levée de doute et sans aucun fondement matériel ou étayé sur plus que de l'imaginaire. Juste une idée en l'air pour rester dans le romanesque de l'automobile ancienne...

Ne perdez surtout pas courage pour donner vie à votre auto qui et quoi qu'on en sache ou ne sache pas, porte irrévocablement la légitimité du temps de son existence pour démontrer qu'elle n'est pas une réplique.

Bien chaleureusement.

Dominique Perruchon

Le 3 Novembre 2009

Merci beaucoup pour cet échange constructif, nous ne manquerons pas de vous tenir au courant sur le devenir de notre voiture, restant toutefois à l'écoute de toutes informations concernant son historique. Bien cordialement Bertrand et Véronique Lefèvre

Bonjour et Bonne année 2010 !

Vous avez été 29 783 visiteurs, des quatre coins du monde, à venir explorer le site D.Brb.free au cours de l'année 2009 et je vous en remercie.

Le record d'intérêt a été détenu par la brochure "RENE BONNET, Victoires pour la France" qui a été téléchargée 6238 fois !

Merci encore et bonheur à tous.

Dominique Perruchon

Le 20 Janvier 2010

Mr Christophe MIGNARD 38 rue des Carrières St Julien 14000 CAEN 06.81.47.15.05
cmignard@hotmail.com

Je ne suis qu'un humble amoureux des automobiles René Bonnet, et heureux de trouver sur le net votre blog, merci pour cette mine d'informations et félicitation pour cette belle manifestation organisé a l'occasion du 50ième anniversaire des autos D.B (j'aurais aimé pouvoir y participer mes j'étais trop jeune), n'ayant aujourd'hui que 37 ans. J'ai la chance de posséder une jolie missile (date 1er mise en circulation : 21.05.1963; Type : RB5; Genre : VP; N° dans la série : 6005) qui m'a était légué par mon grand père R.B pour Raymond Bouju (petit clin d'oeil) collectionneur passionné mais malheureusement décédé aujourd'hui. J'ai ce véhicule sous les yeux depuis mes 10 ans environs, et je souhaite enfin réaliser la restauration de ce véhicule. N'ayant que très peu de connaissance en ce domaine, je recherche dans un 1er temps des informations sur des clubs, des personnes ayant les bonnes compétences afin de réaliser ce projet dans les règles de l'arts. Mon véhicule est complet par chance, mais j'ai beaucoup de questions technique en tête, mécanique j'ai crue comprendre que le moteur et un renault Dauphine 1093 mais y a t'il des spécificités réalisé par René Bonnet sur cette mécanique, a qui s'adresser, mon véhicule est blanc aujourd'hui est ce ca vrai couleur d'origine, j'aimerais aussi pouvoir trouver un hard top éventuellement, enfin voila tous ceci n'est pas simple mais j'aimerais tellement qu'une nouvelle auto René Bonnet reprenne la route en ces années 2010. Merci par avance de votre réponse, les eventuels coordonnées de personnes pouvant m'aider dans ma démarche. J'ai étais heureux d'apprendre que le J.P Beltoise avait eu comme premier volant chez R.B une missile lord du rally "des routes de Nord" 1963, et surpris de voir une photos d'époque, avez vous d'autres photos de cette événement et de leur véhicule, cette vraiment si rare de voir des documents de cette époque, vraiment passionnant !!! Merci encore pour ces plaisirs. Amicalement.

REPONSE :

Bonjour M. Mignard,

L'attraction et l'amour que vous donnez à votre « Missile » et au lien parental qu'il vous représente, m'est très sensible. J'aurai plaisir à vous renseigner, cependant et comme la visite de ce Site vous l'aura démontré je ne suis pas un spécialiste au sens mécanique, de l'histoire des automobiles de Champigny. Mon relationnel et mon attachement à cette magnifique aventure ont été, avant tout, humains.

Afin de retrouver les plus justes conseils, informations matérielles et autres utilités au respect de l'identité de votre voiture, je vous invite à prendre contact avec Jean-Paul Humbert (Sté EPAF à Romorantin) <http://www.D.B-matra.fr/Index.aspx> et dont les qualités compétentes et passionnelles, au propos des constructions de Champigny sont une incontournable référence.

Je vous glisse également les coordonnées des sympathiques Clubs qui donnent leur énergie pour que vivent et rayonnenet les trésors à 4 roues que nous aimons.

Club René Bonnet Matra Sports <http://grabouille37.perso.neuf.fr/>

Club Djet <http://www.club-djet.com/accueil.htm>

Amicale D.B <http://www.amicaleD.B.fr/index.html>

Très chaleureusement à vous et pour la joie de réussite en vos projets.

Dominique Perruchon

AVRIL 2010

Bonjour et merci de ce forum...je viens d'acquérir un cabriolet D.B"le mans"...pour enfants et je cherche toute info concernant cette auto...elle est visible sur mon site (collection voitures à pedales et à moteur) www.voitureapedales.fr merci de vos messages à voitureapedales@voila.fr jean pascal

REPONSE :

Bonjour,

Cette sympathique petite voiture, qui a fait l'envie de tous les enfants de son époque (et j'en ai fait partie), a été initialement construite et livrée à la demande de l'Automobile Club de l'Ouest pour son Critérium des Jeunes Pilotes en 1961.

On oublie souvent qu'elle n'a pas été qu'une D.B, mais également produite en tant que la toute dernière René Bonnet en 1965/1966, soit après la fin de production des modèles pour les grands...

Selon les images de votre site, (voir le logo René Bonnet et non D.B) la votre appartient certainement à la fin de cette seconde série qui a été plus spécialement destinée à une clientèle publique (les modèles du début de série 2 avaient le logo René Bonnet à drapeaux croisé et non pas le rond avec Capricorne). Vous êtes donc l'heureux possesseur d'une René Bonnet pour Junior et non d'une D.B "Le Mans".

A titre d'information, les toutes premières D.B livrées à l'ACO l'ont été avec les moteurs Lavalette. Les modèles suivants (et les René Bonnet) ont été équipés d'un moteur VAP.

Dominique Perruchon

4/5/2010 Chère Dominique, je suis en possession de photos d'époque de D.B utilisées par mon Père(Roland Boutevin) et mon beau Père André Passé & leurs Amis Vlad Brodsky, P.Mulsan, B.Boyer... Ces voitures ont été remises un temps chez le Professeur Tassel de Paris. Ce dernier, vous a transmis les photos qu'il possédait... Je serais ravi de savoir ce que nous pourrions faire ensemble pour échanger ces souvenirs ? bph64@orange.fr Merci

REPONSE :

Bonjour Monsieur (Boutevin ?),

Veillez trouver ici assurance que je n'ai jamais eu de contact du Professeur Tassel, dont je découvre ici le nom ? Votre affirmation selon laquelle il m'aurait remis des photos n'est qu'une erreur ou confusion ???

Mes réponses qui vous ont été adressées en 2007 (voir plus haut dans cette page) restent identiques quant à décrire le périmètre de mes connaissances et de mon intérêt envers les automobiles D.B. Je suis donc au regret de ne pas être en mesure à vous apporter l'attendu.

Cordialement.

Dominique Perruchon

13/05/2010

Bonjour à toutes et à tous!

Je recherche des informations, des photos seraient les bienvenues, sur le pilote Robert MOUGIN, (sa vie, sa carrière, son palmarès, ...), sûrement un homonyme, car je m'appelle Marc MOUGIN. J'ai découvert son existence en faisant des recherches sur l'histoire des 24 Heures du Mans, auxquelles il a participé en 1955, 1956, 1958 et 1961. Vous pouvez me répondre en m'adressant un mail à l'adresse suivante: marcmougin@hotmail.com

Dans l'attente et vous remerciant par avance,

Cordialement.

Marc MOUGIN, dit "Le Don".

REPONSE

Robert Mougin.... grand passionné de la vie, amoureux des belles choses et du plaisir... Tour à tour agent immobilier, marchand de voitures. Élégant séducteur, soigné de sa personne pour ne pas prendre les rides de l'âge ou perdre un cheveu.... Pour s'en tenir à l'automobile, on retiendra qu'à la fin de l'aventure des Monomill, c'est lui qui achètera la toute première vendue. A son volant il se fit autant de plaisir qu'il en offrit au public. Mais n'en parlons surtout pas au passé, puisqu'il reste le symbole vivant de la belle époque des pilotes qui donnaient sans songer à recevoir.

Dominique Perruchon

SUITE : Cher Monsieur PERRUCHON,

Je viens de prendre connaissance de votre réponse à ma demande de renseignements concernant le pilote Robert MOUGIN, qui semble-t'il, était un "Bon Vivant" ayant classe et élégance, une sorte de "Gentlemen-Driver", apparemment, une race de pilotes comme on en

voit trop peu de nos jours, Sir Graham HILL en ayant été l'un des plus emblématiques, en son temps!

Je vous remercie d'avoir accepté de donner suite à ma requête avec autant de gentillesse! Néanmoins, auriez-vous la possibilité de m'en dire plus sur sa carrière sportive de pilote, au Mans et ailleurs? Et si par bonheur, il était encore parmi nous, existerait-il, par hasard, un moyen de le contacter?

Dans l'attente, vous renouvelant mes remerciements, auxquels se joint mon fils François, (François, en hommage à François CEVERT),

Cordialement.

Marc "Le Don" MOUGIN.

REPONSE :

Bonjour,

Vous conviendrez, je pense, qu'il n'est pas conforme à confier l'adresse de quelqu'un au travers des conventions relationnelles anonymes de l'internet. Robert Mougin vous contactera s'il le désire, je n'en doute pas. Le travail historiographique que vous réclamez demanderait d'y consacrer un temps que mes multiples activités ne me permettent hélas pas à vous offrir. Mais, si vous engagez vos recherches autour du Mans et l'aventure Monomill, vous obtiendrez plus de 90% des réponses...

Cordialement.

Dominique Perruchon

SUITE : Cher Monsieur PERRUCHON,

Votre efficacité et vos connaissances en l'histoire des voitures DEUTSCH-BONNET n'ont d'égales que votre clairvoyance, en effet, mon empressement à désirer des renseignements sur Monsieur Robert MOUGIN m'ont quelque peu fait perdre le sens des convenances et des réalités sur le fait de "pouvoir" prendre contact avec ce pilote!

De plus, j'aurai du me douter que vos activités professionnelles et autres vous empêchaient de vous consacrer pleinement à un tel travail de recherches!

Aussi, recevez mes plus sincères excuses!

Je m'en vais, de ce pas, faire des recherches sur les automobiles MONOMILL, dans l'espoir de renseignements supplémentaires !

Vous renouvelant mes excuses et mes remerciements!

Cordialement!

Marc "Le DON" MOUGIN.

REPONSE :

Bonjour M. Mougin,

Voici tout de même un support, début, à vos recherches pour retrouver les engagements de Robert Mougin. Complétez avec les courses de Monomill (+ Formule Junior) et vous aurez rassemblé le Palmarès sportif souhaité. Cordialement et plaisir.

Dominique Perruchon

28.6.1953 GP Rouen BMW 16

4.4.1954 Coupe de Vitesse BMW 2000 8

12.6.1955 24 h Le Mans D.B HBR 16

18.9.1955 Tourist Trophy D.B HBR 24

29.4.1956 Mille Miglia D.B HBR DNF

10.6.1956 1000 km Paris Maserati 150S 12

29.6.1956 12 h Reims D.B HBR Panhard

29.7.1956 24 h Le Mans Maserati 150S DNF

22.6.1958 24 h Le Mans D.B HBR4 18

11.6.1961 24 h Le Mans D.B HBR5 Super R 22

1962.6 24 h Le Mans CD Panhard en réserve

SUITE : Cher Monsieur Perruchon,

En compagnie de mon fils, je vous renouvelle mes remerciements et mon admiration face à votre savoir et votre efficacité!

Je vous prie de croire que nous ferons bon usage des informations que vous avez la gentillesse de nous communiquer!

De mon côté, j'ai fait quelques recherches sur la marque Monomill, sans grands résultats pour le moment!

Il semblerait que les amateurs de cette marque, dont j'ignorais l'existence avant votre intervention, ne soient pas très nombreux!

Si la chance veut que je trouve des informations supplémentaires sur Monsieur Robert MOUGIN, sa carrière et la marque Monomill, je me ferai un devoir de vous les communiquer!

Vous renouvelant mes remerciements,

Cordialement!

Marc "Le DON" MOUGIN.

REPONSE :

Bonjour M. Mougin

"MONOMIMLL" n'est pas une marque, mais l'appellation d'une monoplace monotype (MONOplace de moins de MILLe centimètres cube) ; formule de promotion produite par D.B et créée sous l'impulsion de René Bonnet.

J'ai rendu compte de l'histoire de cette formule (saisons 1954 et 1955), plus haut sur ce forum et à ce lien <http://dbrb.free.fr/La%20Monomill-Armagnac.pdf> Ces monoplaces, une fois vendues, ont été utilisées par leurs propriétaires (dont Robert Mougin) pour courir en formule Junior jusqu'en 1961 (exemple http://www.formula2.net/FJ58_8.htm).

Cordialement.

Dominique Perruchon

OCTOBRE 2010

Bonjour,

J'ai découvert votre site par hasard et j'ai été époustouflé par tout le travail que vous avez fait et je tenais à vous en féliciter... J'ai eu la chance d'avoir une Matra Djet, il y a de cela maintenant plus de trente ans et la "malchance", si l'on veut de mesurer 1,90 m... Je ne pense pas que René Bonnet avait une aversion contre les gens de grande taille, mais cette voiture n'était vraiment pas faite pour eux et je ne l'ai pas gardée longtemps... Juste une note d'humour qui n'enlève rien aux qualités de cette voiture avant de renouveler mes félicitations.

Cordialement M. MOURLAN

REPONSE :

Bonjour et merci, M. Mourlan, pour votre compliment.

Il y a une explication historique à vos déboires de confort à bord du Djet. Le Djet n'a pas été initialement conçu pour être une voiture de monsieur tout le monde. C'était une pure voiture de course, dessinée pour être équipée d'un moteur Austin Mini. En passant au moteur Renault, elle a perdu sa fonction 2+2, mais continuait à être de la catégorie petite cylindrée ; catégorie où la réduction du maître couple et de la taille du pilote, contribuent très sensiblement aux chances de victoire. C'est le succès esthétique de la voiture qui a créé sa demande auprès du public. Le premier Djet commercial a été une copie conforme de la carrosserie de la voiture de course, montée sur un châssis à poutre centrale avec mécanique

assagie. René Bonnet était parfaitement conscient que cette solution n'était pas viable pour le besoin réel d'une large clientèle. Il était normalement prévu, de son souhait, à ce que le Djet évolue vers le confort et soit élargi par le milieu pour (selon son expression) « offrir l'habitacle attendu par une clientèle cossue ». Hélas, à Romorantin, son fils Claude avait pris une autre option (plus économique) en choisissant de n'élargir que les passages de roues, baisser le plancher et modifier le coffre. Dans le brouillon de son discours de démission, René Bonnet exprimait clairement qu'avec ces seules transformations, le Djet ne pourrait pas conquérir le public comme mérité. Il ne s'était pas trompé.

Dominique Perruchon

Pour 2011, les archives vidéo (à télécharger) ont été enrichies. Le film des documentaires d'actualité a été porté à 65 minutes (soit 1/4 d'heure de plus). Un reportage exclusif sur la formule 2 René Bonnet et le Grand Prix de Pau 1964 (avec interviews), est venu compléter la section biographique. A la mémoire des automobiles de Champigny, deux heures et dix minutes de films d'époque, sont maintenant à disposition.

Dominique Perruchon

AOUT 2012

Bonjour, Mon Père, André BOSSUT, est mort au volant de sa D.B le 26 juillet 1947 à Longchamp (j'avais 6 ans) Nous étions 4 enfants, le plus jeune n'avait que 2 ans 1/2, notre Maman ne s'est jamais remise de ce drame Pouvoir avoir quelques renseignements sur cette époque nous ferait un immense plaisir !

Nous vous en remercions d'avance, Le 10/08/12 Charlotte Bonte

REPONSE :

Bonjour Madame Bonte,

Je me doute qu'au-delà du temps, l'absence de votre père est demeurée une injuste histoire en votre famille. Il en va ainsi pour les passions qui nous dépassent, mais qui aussi nous conduisent dans une part d'éternité que n'auront jamais ceux qui ne croient qu'en la sagesse. Recevez tout mon respect à la mémoire d'André Bossut

Voici quelques passages adaptés du mémoire que j'ai rédigé sur les automobiles D.B et dans lesquels vous trouverez la trace des 5 courses qui représentent la carrière automobile de votre père, tragiquement interrompue le 26 juillet 1947.

Le 6 octobre 1946 sur le tracé de 3200 m du Circuit du bois de Boulogne, se dispute la Coupe Robert Mazaud. La D.B numéro 1, l'Oiseau Bleu, après être passée entre les mains de Benzoni-Conza est cette fois vendue. Le client, André Bossut, est un homme aisé de 38 ans. Il habite Roubaix. Sportif depuis toujours, il s'est distingué en de multiples disciplines, cette fois il s'attaque à l'automobile. René Bonnet, numéro 64, cette fois encore ne terminera pas. Il en

sera pareillement du débutant Bossut (numéro 84). Septième, Auguste Lacahaize, numéro 66, parviendra tout de même à sauver l'honneur des D.B.

Le 11 mai 1947, c'est près de la famille Bonnet dans le Bourbonnais, à côté de Moulins, que courent les D.B. La Course de côte de Bellevue est organisée par l'Automobile Club du Centre. Le tracé de l'épreuve est un kilomètre départ arrêté et comporte une chicane à 600 mètres du départ. Pour pouvoir faire de la D.B numéro 1 une "monoplace", André Bossut lui a fait retirer les carénages de roues, comme le permet le très libéral règlement de l'époque.

Charles Deutsch est en serre tête sur la ligne de départ, mais il ne conduira pas. Il cède le volant à René Bonnet qui, impérial, glane la victoire des petites cylindrées avec la nouvelle monoplace D.B, projet numéro 6 dont c'est la première sortie en course. Elle porte le numéro 44 mais aussi l'immatriculation 6315-W0, car elle est venue par la route. Depuis sa présentation, les jantes en tôle ont été remplacées par les premiers modèles de jantes en alliage d'aluminium coulé que l'on expérimente à Champigny. La côte est franchie en 41 secondes et 4 dixième, soit une moyenne de 86 km 124 dans l'heure. Le second est Eugène Martin sur Simca. Les troisièmes ex-aequo sont, respectivement, Monnier et Hillier l'un sur Fiat 1500 cc et l'autre sur Salmson. Le cinquième est Marmonnier sur Bugatti, le sixième Saint-Genis également sur Bugatti. André Bossut, numéro 45, termine septième sur les quatorze participants. Son temps est de 49 secondes et 4 dixièmes. Le dernier Malochet, sur B.N.C., franchira la ligne après une minute sept seconde et un dixième d'ascension.

René Bonnet avait été chez lui, à Bellevue. Pour le Grand Prix des Frontières, le 26 mai sur le circuit de Chimay, c'est André Bossut, numéro 41, qui était avec son proche public. Il termine brillamment second de la catégorie moins de 2 litres. Durant les 1 heure 4 minutes et 24 secondes de l'épreuve, il a tourné à une moyenne de 111 km 377 pour parcourir 130,440 Km. Le premier est Legros sur Frazer-Nash.

Le week-end suivant, 31 mai et 1er juin, pour le Grand Prix de Nîmes (25 tours de 5260m), trois D.B sont engagées. C'est une mauvaise journée, tant René Bonnet, numéro 1, que Lachaize, numéro 3, sur les tanks ne finiront pas l'épreuve de la coupe Robert Benoist. Seul André Bossut, numéro 2, assurera une dixième place. Jean-Pierre Wimille est vainqueur.

André Bossut interrompt sa participation automobile pour les 3 épreuves suivantes

le 8 juin 1947 au Challenge de l'A.G.A.C.I
le 16 juin le Grand prix des Remparts
le 13 juillet Au Grand-Prix d'Albi

A force d'insistance, Maurice Mestivier a enfin pu convaincre les pouvoirs publics de sa volonté d'organiser un nouveau Grand-Prix Parisien dans le bois de Boulogne. Nous sommes le dimanche 27 juillet. Le Circuit de Longchamp possède un tracé de 4758 m. La Coupe de Paris doit se disputer en 2 éliminatoires de 20 tours et une finale de tours. Deux tribunes sont érigées, l'une devant la cascade, l'autre devant la porte de l'Hippodrome. Le prix des places est fixé à 1000 francs pour les tribunes réservées, 500 francs à la tribune de la cascade, 300 francs aux virages et 100 francs pour les pelouses. En catégorie 1100 cc à compresseur, à 2 litres sans compresseur, on comptabilise pas moins de trois D.B engagées pour Bonnet numéro 6, Bossut numéro 8, Lachaize numéro 7, mais ce dernier ne participera pas et confiera de nouveau sa voiture à Deutsch. Le samedi 26, aux essais, André Bossut fait une sortie de route spectaculaire. Au stand, il revient en conduisant avec un lampadaire à gaz dont le socle est encastré dans l'avant de sa voiture... Il a eu néanmoins le temps de se qualifier. Il pourra

participer le lendemain à la coupe de l'A.G.A.C.I. réservée aux petites cylindrées. En première position partira De Cortanze sur Peugeot Darl'mat. Son meilleur temps a été de 2 minutes 29 secondes et 7 dixièmes. Charles Deutsch a décroché le 5ème meilleur temps avec 2 minutes 39 secondes et 5 dixièmes. Vient ensuite la performance de Bossut, avant sa sortie de route, en 2 minutes 45 secondes et 6 dixièmes. René Bonnet occupe le 9ème temps ; 2 minutes 58 secondes. Il a été retenu au stand pour suivre la réparation de la voiture de Bossut. Le 12ème et dernier qualifié est Vernet sur Amilcar avec 3 minutes 27 secondes et 8 dixièmes. Juste avant la fin des derniers essais, Bossut repart. Il veut améliorer son temps et surtout reprendre en main sa monture. Le soleil brille. Il fait très beau. André Bossut va se tuer. Cette fois la D.B est pulvérisée. Que s'est-il passé ? Les seules explications données dans la presse de l'époque sont fatalistes, mais certainement exactes : "A-t-il été victime d'une illusion d'optique, résultat du passage brusque de la pleine lumière solaire à l'ombre ? C'est ce que ses camarades, gens d'expérience, estiment." Il a tout simplement perdu le contrôle de sa voiture. Bossut avait 38 ans. Il était père de quatre enfants. De situation aisée, c'est par plaisir qu'il avait pratiqué depuis sa jeunesse tous les sports. Mais c'était, avant tout, un écuyer remarquable. Sa carrière de coureur automobile aura duré moins d'un an. L'épave de la D.B est emmenée au garage pour expertise. Le lendemain dimanche la vie continue. Bruno de Marchio, pour une fois de repos, assiste à la course en spectateur. Les concurrents de la coupe de l'AGACI s'élancent à 14 heures 30 pour les 20 tours de circuit du premier éliminatoire, soit 93 km de course. Martin sur sa Frazer-Nash prend le commandement, suivi par Charles de Cortanze. Au troisième tour, Cortanze est en tête et c'est René Bonnet qui est dans sa roue. Au cinquième tour il abandonne, le coeur n'y est sans doute pas. Charles Deutsch termine troisième, un tour de Cortanze. Il couvre 19 tours du circuit de 4, 758 Km en 51 minutes 26 secondes 9 dixièmes. Les meilleurs temps au tour ont été, dans le baroud d'honneur des D.B, de 2 minutes 24 secondes et 1 dixième pour René Bonnet et successivement 2 minutes 35 secondes 3 dixièmes, puis 2 minutes 32 secondes 8 dixièmes pour Charles Deutsch, soit les 3èmes et 6èmes meilleurs temps de la course. Le vendredi 1er août, à 8h 15, en présence de ses frères, d'amis et de pilotes, la dépouille d'André Bossut est levée et quitte l'institut médico légal de Paris, pour un dernier voyage vers sa ville de Roubaix. Il sera enterré sous une montagne de couronnes. Avant son départ, dans un moment de grande émotion, Maurice Mestivier, au nom de l'A.G.A.C.I, a déposé une palme sur le cercueil du malheureux sportsman.

La suite de l'histoire de la D.B numéro 1 d'André Bossut, allait resurgir bien des années plus tard... Début 1989, un de mes amis me tendit la page 9 de la revue "Rétroviseur" où, sous des photos qui me firent immédiatement bondir, il était raconté par le détail la destinée de la voiture présentée comme étant D.B numéro 1, jusqu'à aujourd'hui... L'article était accrédité par André Orif, ancien propriétaire de la voiture montrée, et l'ensemble de la thèse soutenue par Lucien Loreille, historien connu de l'automobile. Dans la minute qui suivit, par l'intermédiaire de la revue, je me procurais les coordonnées de monsieur Orif et lui téléphonais dans la banlieue Lyonnaise.

André Orif avait été un ami d'André Bossut. A la mort de ce dernier, ses frères voulurent, par sentiment, récupérer la voiture du tragique accident. C'était une épave sans forme. Ils demandèrent à René Bonnet de la reconstruire, mais n'eurent pas le coeur de la garder très longtemps. Début 1950, c'est André Orif qui par leur intermédiaire devint le légataire de la D.B de son ami. A son tour, en 1958, il la revendit à un étudiant des beaux arts. En 1962 devant partir pour son service militaire, il la met en vente pour 1600 francs. C'est alors qu'intervient l'historien Lucien Loreille. Ne pouvant l'acheter lui-même, il met le jeune homme en rapport avec Henri Malatre afin que cette voiture, qui est pour lui l'historique D.B

numéro 1, entre au musée de La Rochetaillée près de Lyon. Elle y séjourna quelques temps, en réserve, avant de quitter la France pour la Suisse alémanique et figurer dans la collection privée de M. Walter Grell à Rheinfelden, tout près de Bâle.

Ainsi tout le monde avait été dupé, depuis la famille en passant par l'ami, l'historien, le conservateur de musée, le collectionneur éclairé, la revue spécialisée... Aucun n'avait remarqué que c'était D.B numéro 2 qu'ils avaient eue devant les yeux... Et oui, paix à l'âme de mon ami Bonnet, je crois qu'il avait dû considérer l'épave de D.B numéro 1 trop difficile à reconditionner.. ! D.B 1 est hélas partie à la casse fin 1947. Bruno de Marchio le mécanicien; André Renault le carrossier m'en ont fait le témoignage, si le doute pouvait subsister. Car, un examen attentif entre des photos originelles de D.B numéro 1 et de D.B numéro 2, n'aurait dû laisser aucun doute. La voiture livrée aux frères Bossut avait le dessin de calandre de D.B 2. La position des phares était celle de D.B 2. Autre signe distinctif, la forme de la chute des portières était moins inclinée sur D.B 1 que sur D.B 2. Le pare brise était celui de D.B 2., sans aucune modification. D.B numéro 2 avait été construite au gabarit de Charles Deutsch. Le même problème que pour D.B 4 avait dû se poser. Son propriétaire l'avait confiée à un carrossier pour en faire un cabriolet. C'est sous cette forme qu'elle revint à Champigny en 1947. André Renault carrossier en chef qui avait connu la voiture lors de sa naissance la revit à ce moment sous son nouvel habillage. Et puisqu'elle était en vente, quoi de plus simple pour Bonnet que d'avoir fait plaisir à une famille et des amis, en redonnant vie spirituelle à une voiture normalement détruite... Par courrier du 16 janvier 1989, André Orif me répondit. Lucien Loreille et lui-même en vinrent à rejoindre ma démonstration. D.B numéro 1, hélas n'existe plus depuis longtemps.

Voici le peu de connaissance factuelle que j'ai pu construire autour de l'histoire de votre père et de sa voiture. Je n'ai pu retrouver aucun témoin direct de l'accident. Au doute qu'il aurait pu subsister quant à la qualité de la réparation après la première sortie de route de votre père, j'ai cependant pu m'attacher le témoignage indépendant des 2 mécaniciens Bruno de Marchio et Lino Laurenti, plus celui du carrossier André Renault, qui ont procédé aux lourdes réparations : remplacement complet du train avant et du radiateur avec l'aide de René Bonnet qui était allé se procurer les pièces neuves auprès de l'agence Citroën la plus proche. Au-delà de l'explication officielle des rayons du soleil bas et de l'éblouissement, on peut aussi imaginer que votre père à pu être victime d'un malaise. Le premier choc violent, dont on sait qu'il a été provoqué par une perte de contrôle en courbe a pu entraîner une séquelle ? Bruno de Marchio m'a confirmé que votre père n'a pas souhaité se reposer et n'a eu qu'obsession à ce que la réparation se termine le plus vite possible pour reprendre le volant...

Très respectueusement
Dominique Perruchon
Le 17 septembre 2012

SUITE :

Chrlotte Bonte - 21 septembre 2012

Merci merci merci ! Vous êtes, cher Monsieur, un homme adorable, passionnant; passionné, efficace et d'une grande délicatesse . Merci du fond du coeur, je n'en reviens pas encore...Je me sens à la fois heureuse, ébranlée, telle un tremblement de terre (ou d'âme) à retardement ! Votre lettre est magnifique et vraiment émouvante, tout est bien évoqué dans les moindres détails, ce qui m'a le plus impressionné, c'est le petit film avec le son de la voix qui annonce "pour de vrai" la mort d'André Bossut ! enfin j'ai vraiment compris...à 6 ans on ne peuxxxxx

peut pas comprendre, et après, on ne veuxxxxxxxxx veut plus... Je digère donc, grâce à vous, un gros caillou caché au fond de l'estomac depuis 65 ans ! Merci Monsieur Perruchon, Docteur des âmes!

Charlotte Bonte

SUITE ;

bossut.marianne - 23 septembre 2012 Cher Monsieur Perruchon,

Ma soeur Charlotte m'a transmis les courriers que vous avez échangés. Vous ne pouvez imaginer l'émotion et le bien que ça m'a fait... mais si, vous le pouvez, quand on sent toute l'humanité et la sensibilité qu'il y a chez vous. Vous êtes passionné de voitures mais aussi passionné des hommes qui les conduisent ou qui les construisent.

René Bonnet, Orif tous ces noms que j'entends de la bouche de Papa, ces mots, cette ambiance ont ressurgi du fond de moi. Tout ce que vous nous apportez de notre père, le récit des circonstances que nous ignorions, les photos, la vidéo, vos mots, c'est un cadeau pour nous.

Nous étions 4 enfants. Quand il est mort, j'avais 10 ans et mon plus jeune frère venait tout juste d'avoir 3 ans. Il ne peut pas se souvenir. Mon autre frère qui avait 4 ans 1/2 et qui lui ressemblait se souvenait surtout des "totos papa". Il est devenu ingénieur automobile. Il est mort il y a 1 an. Il aurait tellement aimé connaître tout ce que vous nous avez apporté.

Papa a longtemps été absent dans ma petite enfance parce que fait prisonnier pendant la guerre. Il a opéré plusieurs tentatives d'évasion car il n'avait peur de rien et il a fini par réussir. Ensuite il a fait de la Résistance, caché des amis juifs, fabriqué des faux papiers. Il faisait très jeune, certains croyaient que c'était mon grand frère. Il aimait le sport c'est vrai je me souviens qu'il faisait beaucoup d'escrime, un peu de boxe aussi je crois, mais par contre je ne me souviens pas l'avoir jamais vu à cheval ni entendu parler équitation. Je crois que c'est plutôt son oncle le Commandant Louis Bossut qui était un cavalier émérite.

On peut se dire qu'il est parti heureux, heureux dans l'enthousiasme de la compétition et vers un surpassement. Cela vous nous le faites revivre avec beaucoup de délicatesse. Vos envois m'ont provoqué une grande émotion, le souvenir du chagrin, des hurlements de douleur de Maman, mais aussi maintenant une joie, la joie d'avoir senti revivre Papa, de le retrouver!

Vous étiez sans doute trop jeune pour avoir connu directement notre père mais vous en parlez avec le cœur comme si vous l'aviez connu, comme un ami. C'est très émouvant. Merci, merci!

Marianne Bossut

REPONSE :

Dominique Perruchon - 24 septembre 2012

Chères Marianne et Charlotte,

Merci à vous pour la transmission du portrait de votre père, des photographies familiales et sportives, rayonnantes de l'éternel qui se dévoile, contenu dans le regard heureux et passionné de ces précieux clichés.

La photo 014, est prise sur le circuit routier de Montlhéry en 1946. La DB 1 est dans sa configuration initiale avec les roues au carénage intégral. J'imagine qu'elle correspond à la séance d'essai qui a précédé l'achat de la voiture. Elle est, sans doute, prise le même jour que les 2 vues de la voiture que je vous ai transmises (documents d'André Orif). J'ignore comment votre père a fait connaissance de René Bonnet et est ainsi devenu le premier client compétiteur de l'écurie de Champigny.

Les clichés 003, 004, 009 ont été pris à Chimay, le cliché 013 à Nîmes.

La photo 001 est historiquement très intéressante, car je n'avais pas inventorié de course où votre père aurait eu le numéro 35... J'avais : 6 octobre 1946 Bois de Boulogne numéro 84 11 mai 1947 Côte de Bellevue numéro 45 26 mai 1947 Chimay numéro 41 31 mai 1947 Nîmes numéro 2 26 juillet 1947 Bois de Boulogne numéro 8 La photo étant prise sur le circuit de Montlhéry et au vu la configuration de la voiture, on peut sérieusement supposer (à 95 %) que votre père aurait été inscrit (et participé ?) au challenge de l'A.G.A.C.I. le 8 juin 1947. Me reste à retrouver les archives le confirmant, si elles existent encore. Car cette course, n'était pas le Grand Prix, phare de la journée, mais l'épreuve d'ouverture réservée aux petites cylindrées.

Vos lettres qui me témoignent tant et tant, me touchent d'émotion. Venu au monde en 1957, je n'ai été que le témoin tardif de l'aventure automobile et humaine de René Bonnet.

Demeurant à Champigny sur Marne, les bolides bleus qui stationnaient sur le trottoir, près de chez moi, ont été la clef du monde merveilleux de mon enfance. Cependant, ce n'est qu'après sa carrière, en 1968 et du haut de mes dix ans que René Bonnet et moi avons fait réellement connaissance. Chaque jeudi, puis mercredi, je venais à son bureau pour qu'il me raconte ses aventures. Après son décès, en 1983, j'ai commencé à mettre ses récits en forme. Parallèlement, je suis allé à la rencontre de tous ses ex collaborateurs : mécaniciens, ingénieurs, pilotes, amis, sa famille... Avec nombre d'entre eux j'ai noué une merveilleuse amitié. Bruno de Marchio et Lino Laurenti, mécaniciens de la première heure, m'ont été affectueusement de grands complices.

Je n'ai donc pas connu votre père, mais j'ai serré la main de gens qui ont serré la sienne, soigné sa voiture et partagé sa communauté, au sein de la petite équipe des automobiles DB. Ce, jusqu'à cette fin de samedi 1947, noyée d'exaltation de soleil et de tristesse.

Je suis heureux que mon modeste travail ait pu vous apporter une lumière sur l'ombre du manque d'un papa. Pour les avoir côtoyés, je puis vous certifier combien les pilotes, tant que les gens de ce temps, étaient de nature profondément différente à ceux d'aujourd'hui. Le mot « valeur » qui s'attachait à leur conscience, les conservent plus vivants que nombre de nos contemporains au cœur éteint.

Bien affectueusement.

Dominique Perruchon

SUITE :

bossut.marianne - 24 septembre 2012

Cher Dominique,

Votre lettre est passionnante. On ne finit pas d'en apprendre avec vous, sur les courses de Papa, sur vous aussi. Quelle passion! Tout cela est si vivant. Je m'empresse de transmettre votre lettre.

On n'a pas fini d'en parler entre nous et même avec les arrière-petits enfants de Papa.

Très affectueusement. Marianne

Michel P. Savigny 91 - 6 juin 2013 Depuis plusieurs années je recherchais des renseignements sur un cousin : Louis CORNET dit "P'tit Louis" en raison certainement de sa taille ! Mais hormis ses participations aux 24 h du Mans de 1954 à 1959, je n'ai rien trouvé. Avez-vous des éléments supplémentaires ? Je possède une photo où on le voit avec 8 autres hommes, dont un autre cousin (Lecourtier) qui posent devant un atelier, mais j'ignore qui sont les autres. Merci d'avance. Michel

REPONSE :

Bonjour Michel P ?

Louis Cornet a joyeusement laissé son souvenir au cœur de l'aventure et de la bande de copains qui gravitaient autour des voitures de Champigny. Dirigeant d'entreprise, exploitant de carrière, ses camions finançaient, et sans doute des fois insuffisamment, sa passion dévorante pour la vitesse... Pilote incisif, amoureux des plaisirs de la vie jusqu'à en rendre normaux les excès, il n'a laissé qu'en seule tristesse sa disparition accidentelle et prématurée. C'était un jour de baptême, en allant rechercher un appareil photo oublié... Pour éviter un enfant, « P'tit Louis » s'est tué au volant d'une Citroën ! Toujours partant à faire la fête, comme dans sa fin, il n'aura vécu que sans jamais connaître l'hésitation : que ce soit pour un achat, faire une blague ou s'abandonner auprès d'une jolie dame... Conducteur adroit, un de ses jeux favoris consistait à frôler les autobus avec une telle précision que la peinture verte recueillie pouvait s'effacer d'un coup de polish et sans plus de traces... Ne ménageant pas plus ses ardeurs pour sa mécanique que ses concurrents, son slogan sur la piste était : « C'est les autres qui s'écartent... ». Mais, personne ne pouvait jamais lui en tenir rigueur, tant le naturel de sa joie de vivre était communicatif. Sa veuve deviendra l'épouse de Claude Bonnet, fils aîné du constructeur.

Entre 1953 et 1959, Louis Cornet a participé à une quasi quarantaine de compétitions, le plus souvent au volant de multiples D.B lui appartenant ou non. Pour 9 épreuves il délaissera la marque de Champigny au profit de sa coûteuse barquette Maserati 150S. Eclectique, on le verra prendre autant de plaisir tant aux petites que grandes épreuves que sont Le Mans, Les Mille Miles, Le Tourist Trophy, Le Tour de France ; ainsi qu'au rallye des Routes du Nord et en épreuve de Monomill. Voir le palmarès exhaustif à ce lien :

<http://www.racingsportscars.com/driver/results/Louis-Cornet-F.html>

Généreux sans presque de limites, il commandait des miniatures numérotées de ses voitures, auprès de l'artiste renommé Michel Conti pour les offrir à ses amis. Deux Momomill iront à Paul Armagnac et René Bonnet, une Maserati sera pour Jacques Seyer.

Si vous souhaitez que je tente d'identifier votre document photographique, confiez moi un e.mail pour contact. Ce sera avec plaisir.

Bien cordialement.

Dominique Perruchon Le 12 juin 2013

Michel Bonnet est décédé.

C'était le plus jeune fils du constructeur et pilote René Bonnet.

Son grand coeur et sa vie d'éternel enfant écorché, ont fini par quitter les rivages de ce monde, auquel il s'est rattaché jusqu'à la dernière seconde. Passionné de nature ; l'excès dont il donnait l'abord, se confondait avec le naturel et la logique qu'il dispensait en chacune des voies dont sa vie a été exploratrice. Boulimique de savoir, il s'imposait de comprendre et de maîtriser chacun des obstacles que la réflexion ou la dextérité posaient sur son chemin. Un des ses préceptes et il en avait de multiples, était qu'une journée ne devait jamais s'achever sans avoir acquis quelque chose de plus à pouvoir partager et transmettre.

Partager le savoir aura été le fil conducteur des multiples entreprises, dont sa vie aura été le choix ou la destinée. S'y donner à corps perdu lui était toujours sans limite. Ainsi, il en était venu à mieux connaître sa maladie que certains des médecins qui l'auscultaient, depuis quatorze années de combat. Cartésien entre tous, il s'affichait pourtant à porter de multiples amulettes dans lesquelles il se vouait à transférer des énergies par lesquelles il franchissait, chaque fois, les annonces des portes du destin. Hélas, la soirée du 14 février 2014, on imagine qu'il aura abandonné. Il n'avait pas 70 ans.

A mes dernières visites, au Val de Grâce et une fois nos récits terminés, prendre sa main chaude et lui dire : « Je t'aime Michel », auquel il répondait invariablement « Je t'aime aussi, mon pote », était devenu un rituel d'"au revoir" qui va me manquer cruellement.

En me promenant avec lui dans Paris, les nuits des 26 et 27 juin 1987 j'avais, pour la première fois, collecté des bribes du récit sa riche histoire. En voici quelques extraits :

« Témoin privilégié, ce n'est pas moi qui ai vécu et créé cette histoire. J'ai toujours refusé d'être le fils de René BONNET. Sans moi tout aurait été identique. Ma contribution a été sans incidence sur la lignée des choses. Ce que je te dis comme cela (en me faisant du mal) je suis incapable de l'assembler face à un micro. Et puis quelle importance, ce ne serait qu'un côté ! Je n'ai pas tout vécu, j'étais gamin tu sais. En tant que père c'était le baigne, mais en tant qu'homme j'admire ce qu'il a fait et je suis écoeuré de l'absence que l'on fait de lui ! J'ai été élevé à la dure. A dix ans, je n'allais pas en vacances, j'allais à l'atelier devant un tour. Je faisais les mêmes horaires que les ouvriers. J'allais à la pointeuse ! Tellement crevé, (tu parles moi un môme) un jour je me suis endormi et je me suis blessé avec la machine. Mon boulot consistait à percer des vis pour les alléger, toute la journée au même rythme qu'un employé.

Mon père avait comme argument que plus tard on le remercierait. Et c'est vrai, aujourd'hui je peux me trouver devant n'importe quelle machine sans problème. Mais ce jour là; après que Julian Enciso m'ait relevé, devant ma blessure il me dit : " Ce n'est rien. C'est le métier qui rentre." Ma mère, elle, ne voulait pas que je tutoie les ouvriers. Une autre fois je transportais de lourdes dalles. Le chargement s'est incliné et j'ai voulu rattraper le tout. Dans l'effort je me suis fait une éventration. Je venais, il y a peu, de me faire opérer de l'appendicite. Ça s'est rouvert et je me suis retrouvé avec un "oeuf" sur le côté. Là aussi ce n'était rien que le métier qui rentrait ! Mon père, c'était mon idole, le coureur. Et puis, un jour, je me suis aperçu que c'était un salaud comme les autres, un coureur de jupons. Alors, avec ma mère ça a été moche, c'est devenu sordide. Mon père avec sa secrétaire... et ma mère après vingt cinq ans de mariage, encore amoureuse de mon père... Tu sais, on se révolte. Je contrôlais les kilomètres au compteur de la voiture. Une fois à l'hôtel de France, sur les bords de Marne à Chennevières, j'ai piqué les clefs de la voiture. C'était la guerre tu sais. Plus tard, quand Paul Armagnac s'est tué à Montlhéry, ça a été la rupture. Tu ne l'as pas connu comme cela, mais avec lui le dialogue c'était presque impossible. Alors je suis parti. Je lui avais écrit une lettre où je m'expliquais, pour mettre tout ça au point, cinq pages. Je ne l'ai jamais envoyée, je l'ai toujours. Mais à part ça, mon père, pour ce qu'il a fait je l'admire. C'est dingue que l'on n'en parle plus ! Les "Monomill" c'était une idée formidable. Les D.B. c'étaient les premières voitures conçues avec de vraies recherches, un petit moteur, une efficacité, un rendement, une tenue de route, des études aérodynamiques. Au Mans, il y avait de la tactique. Peut-être que tu trouveras un abaque qui indique la vitesse des voitures à tenir, en fonction des concurrents ? C'est moi qui l'avais fait. La petite maquette de soufflerie pour la barquette René Bonnet, c'est moi aussi qui l'ai faite. Dans les stands, on avait chacun son rôle. Comme on était gosse, mon frère et moi, on pouvait se faufiler, on passait entre les jambes des gendarmes pour aller chercher en panique telle ou telle chose. C'était un super avantage. Il y a eu l'accident pendant l'assistance au Tour de France, avec mon père et Bruno. Je me suis retrouvé avec la tronche à Quasimodo. Aujourd'hui ça s'est arrangé (rire). Il (mon père) dormait dans les lignes droites, le pied au taquet, et nous sur la banquette on tenait le volant. Mon frère, à trois ans, il a eu son premier accident ! Au volant, au fossé, en conduisant une 15 (Citroën) sur les genoux de mon père, une voiture à la direction déjà trop dure pour une femme ! A la maison, ma mère préparait les menus une semaine à l'avance. Des fois, c'est nous (mon frère et moi) qui faisons la cuisine. Mon père c'était une fine gueule, l'art des vins. Je ne peux pas le renier, si je suis comme ça, c'est à lui que je le dois. Le jardinage, j'en suis dégoutté à vie ! Je suis né dans la partie E.P.A.F. du garage, où il y avait de la terre battue, le 10 avril 1944. Heureusement, car la clinique a été bombardée.

Après 1964, quand mon père n'a plus eu son entreprise, j'ai travaillé chez Alpine sur les formule 3 avec Mauro Bianchi. Ensuite, j'ai travaillé chez C.D., avec les moteurs Peugeot. J'ai travaillé encore, dans une boîte où on a fait des études de pièces et de canalisations pour Concorde. C'était super intéressant. A la veille du premier mai 1968, avec un ami et 9000 francs en poche chacun, on fondait une boîte de "chiffon". Au début c'était les sandwiches (sans beurre s'il vous plaît !) Après, j'ai fait le cuir et alors là on s'est éclaté, c'était le délire ; les Salons, Paris, Düsseldorf, des commandes à vingt "plaques" l'unité, dès le début ! On a beaucoup innové dans la coupe, (arrondi au dessus du genou). On suivait les couleurs de la mode, après on a fait de la peau de chamois. Les peaux, on les achetait par douzaines au début puis par douzaine de douzaines et ainsi de suite ! Le soir, on allait faire les poubelles de notre fournisseur, pour voir sur ses cartons où il s'approvisionnait. Et on est allé à Mazamet avec une valise pleine de billets (petits, ça fait plus volumineux), on a tout raflé. Ils piquaient des peaux sur toutes leurs commandes au départ, pour pouvoir nous les refiler. A la fin, on avait un immeuble de quatre étages et l'histoire s'est bien finie. Je suis parti plein de fric sur un

voilier de dix huit mètres, avec un mat de vingt quatre. C'était un ex J.I., construit par le chantier des premiers Pen Duick, un superbe bateau de vingt ans en bois. Je suis parti pendant trois ans avec ma mère. Madame Bayol est venue nous rejoindre, une femme super ! Mais tu vois on ne peut pas raconter. J'ai essayé de prendre des photos du ciel, de ce que j'ai vu. C'est comme les voitures, c'est dans la tête. Il n'y a rien à ajouter. Mon bateau, il a pris feu à cinq miles au large du Brésil. J'ai été brûlé, douleur terrible. J'ai été à l'hôpital avec 20 pour cent de chance de survie. Je sentais le cochon grillé. Heureusement que le consul de France, que j'avais rencontré peu avant s'était porté garant de mes finances (que je n'avais plus suite au naufrage) et qu'un chirurgien spécialiste des brûlés s'est occupé de moi ! Je suis resté des années sans revoir le soleil. On me l'avait conseillé pour protéger ma peau. Maintenant ça va. Maintenant je gagne doucement ma vie en développant des programmes d'informatique. Ça me branche. Je me suis calmé et j'ai pardonné à mon père.»

En 1995, Michel Bonnet s'est reconverti un temps dans la restauration. Il a tenu un cabaret Jazz (musique qu'il affectionnait entre toutes), à Neuilly-sur-Seine -Au quai du Blues-, puis vendu des fontaines à eau pour les entreprises. Il a consacré la fin de sa vie à mettre sur pied et faire fonctionner une école destinée aux jeunes (et moins jeunes) en décrochement de scolarité. Il a permis à de nombreux délaissés, la chance de remettre le pied à l'étrier et de réussir. Deux jours avant sa mort, dernière fois où nous nous sommes vus, il ne souhaitait que continuer et vouloir toujours aider son école. Nous ne pensions qu'à aménager son scooter, pour l'emport de la bouteille d'oxygène qui lui était devenue indispensable.

Héritier de son père, en bien des traits de caractère, de volonté et de morale ; aucun échec ne le faisait se lamenter. Chaque fin était pour lui un départ nouveau. Ses émotions et sa sensibilité, sans doute et incontestablement trop fortes, il ne les conservait que pour sa solitude et les trop rares intimes qui pouvaient le comprendre en fidèle et éternel enfant de son enfance.

Au revoir Michel. Merci pour tout ! Paix à ton âme ! Tu l'as mérité.

Michel BONNET - 10 avril 1944 – 14 février 2014.

Michel sera incinéré au Père-Lachaise le 3 mars à 9h00.

Ton ami Dominique Perruchon le 1er Mars 2014

Ecrire ICI
