

DOSSIER DE PRESSE



AFFICHE DE CETTE ANNÉE ET PHOTOS DE L'ÉDITION
PRÉCÉDENTE EN HAUTE DÉFINITION
DISPONIBLES SUR DEMANDE

CIRCUIT INTERNATIONAL DES REMPARTS D'ANGOULÊME 2011

Du 16 au 18 septembre, le Circuit International des Remparts d'Angoulême vous donne rendez-vous pour un des “must” de la saison. Trois jours de fêtes entièrement dédiées à l'automobile de collection sous toute ses formes : Élégance, rallye touristique et courses sont au programme avec quelques invités de prestige.

Inchangé depuis sa première édition le 2 juillet 1939, le tracé en ville du Circuit international des Remparts va retrouver les automobiles de course, le troisième week-end de septembre.

L'espace de trois jours, Angoulême se transforme en un gigantesque musée roulant où se côtoie tout ce qui fait rêver les amateurs de voitures historiques.

Vendredi 16 septembre

**Yves Lecoq et Daniel Hertzog présenteront
le concours d'élégance.**

Esplanade du Champ de Mars, à partir de 20h45, le concours d'élégance est le rendez-vous « paillettes » du week-end angoumois. Cette année, plus encore que les autres, c'est un véritable show autour et avec la trentaine de voitures qui prendront part à cette soirée. Yves Lecoq et Daniel Hertzog, les deux imitateurs des Guignols de l'info sur Canal+, auront la charge d'animer ce concours en compagnie d'Igor Biétry. Autant dire que le public sera en compagnie de personnalités célèbres: Jacques Chirac, Karl Lagerfeld, Colombo, Serge Gainsbourg... Bref un moment qui ne devrait pas céder à la tristesse. Côté automobiles, les élégantes des années 30 donneront la réplique aux sportives des années 50 à 60. Les créateurs de mode en profiteront pour dévoiler leur nouvelle collection grâce à de ravissants mannequins.

Esplanade du Champ de Mars, à partir de 20h45

Samedi 17 septembre

Rallye International dans le Cognçais

Le Rallye international du samedi permet à plus de 150 équipages de découvrir les charmes du patrimoine charentais et notamment le vignoble cognçais. **Le départ est donné des Chais Magelis, à partir de 8h30.**

Cette année, **le chef étoilé Thierry Verrat** se charge du déjeuner. Pendant ce temps, le parvis et les jardins de l'Hôtel de Ville accueillent des voitures d'exception, bijoux d'une collection de très haut niveau.

L'arrivée et prévu sur l'Esplanade du Champ de Mars, à partir de 16h45.

Dimanche 18 septembre

Course dans le "théâtre aux émotions" ...



Après des séances d'essais de 30 min, qui débiteront dès 8h les 150 voitures réparties en 7 plateaux se disputent les lauriers au cours de bagarres hautes en couleur et toujours appréciées d'un public chaque année plus nombreux. 1,279 km, deux courbes rapides, deux virages à angle droit et trois épingles pour des bagarres à couteaux tirés entre gentlemen-drivers venus de l'Hexagone mais également d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie et des quatre coins d'Europe.

Fournier-Marcadier et barquettes Françaises

Après les DB en 2010, les lyonnaises de Fournier-Marcadier représenteront en 2011 la production française de voitures de course d'après-guerre accompagnée de quelques invitées surprises, des modèles uniques. Un plateau inédit concocté avec la complicité du journaliste et écrivain Dominique Pascal à qui l'on doit entre autres : « Constructeurs sans patente » un ouvrage retraçant justement l'histoire de ces petits constructeurs de l'ombre. Ce plateau sera une très belle et rare évocation de ce que fut la Coupe de l'Avenir.

SIB, Mambo, Honda-Fracasetti, Hema et autre Glasson seront de la fête

Bugatti Brescia et Grand prix de la fête

Pour les amateurs de Bugatti, le classique plateau "course" réunissant les Type 35, 37 et autres Type 51, fait partie des attractions. Il est complété cette année par un plateau réservé aux seules "Brescia". Forts de leur moteur "16 soupapes", ces "petites" Bugatti feront parler la poudre comme au temps de leurs succès en Grand Prix au début des

années 20. On doit leur nom d'ailleurs à la victoire des Bugatti type 13 aux 4 premières places du Grand Prix d'Italie disputé en 1921... à Brescia ! CQFD.

Démonstration de Matra uniques !

Chaque édition regorge de surprise. 2011 ne faillira pas à la règle avec la présentation d'une "collection" de Matra unique.

MATRA MS 10 FORMULE 1 Châssis n°2 1968-69

La MS 10 n°2 apparaît la première fois au Grand Prix d'Espagne le 12 mai 1968. Elle est pilotée par Jean-Pierre Beltoise qui dispute son premier Grand Prix sur une F1. Première victoire pour la MS 10 pilotée par Jackie Stewart au Grand Prix de Zandvoort.

C'est sous la pluie et le brouillard de Nürburgring que la MS 10 remporte sa plus grande victoire. Jackie Stewart gagne la course avec plus de 4 minutes d'avance sur Graham Hill ! Un record qui tient toujours....

La MS 10 n°2 est la Matra qui a obtenu le plus de points en Championnat du Monde de F1.

La Matra MS 10-02 est une machine hautement historique. Elle fut, aux mains de Jackie Stewart, la première voiture française à remporter un GP du championnat du monde de F1.

Pour l'occasion cette voiture sera pilotée par Jean-Pierre Jausseaud – 2 fois vainqueur des 24 Heures du Mans... entre beaucoup d'autres !

MATRA MS11 V12 de 1968

La MS 11 répond au souhait de Jean-Luc Lagardère d'envoyer Matra en Formule 1 avec une voiture 100% française. Elle succède à la MS 9 qui fut une monoplace d'essais. La MS 11 est en effet équipée du nouveau moteur V12 Matra. Elle est alignée pour la première fois de la saison 1968 au Grand prix de Monaco avec Jean-Pierre Beltoise au volant. Le modèle présenté ici est une reconstruction à partir d'une coque neuve. Le moteur ainsi que certaines pièces sont d'époque. Ce travail est effectué par la société EPAF à Romorantin.

MATRA MS630 - V8 Ford de 1968

Trois premiers exemplaires voient le jour en 1967 (moteurs BRM ou Ford, puis V12). Un an plus tard le châssis n°4 est directement équipé du V12 Matra. En 1968, la MS 630 fait entrer Matra dans la légende des 24 heures. A cause des événements de Mai, la course se déroule fin septembre sous une pluie battante. Le moteur d'essuie glace est rapidement en panne, Servoz-Gavin renonce, Henri Pescarolo relève le défi. Il va enchaîner plusieurs relais sans essuie-glace. L'éclatement d'un

pneu, peu avant l'arrivée, prive la n° 24 de la deuxième place.

MATRA MS3 – Djet C – 610 – Coupé Napoléon

Cette voiture, conçue à l'origine pour le Rallye (notamment pour le Tour de Corse, d'où le sobriquet) est la première de la lignée des prototypes Matra. Elle est apparue la première fois au Rallye des Cévennes en 1965 avec au volant Servoz-Gavin et Philippe Fargeon pour sa seule et unique course.

Elle est montée sur un à châssis tubulaire et équipée d'un moteur 1600 Lotus Twin Cam, qui ne pesait que 645kg. La carrosserie était celle de la Djet. Le modèle présenté est une reconstruction à l'identique avec pour base, des pièces détachées. L'original ayant été détruit.

Le Djet étant trop typé René Bonnet, Jean-Luc Lagardère souhaite abandonner ce modèle au profit de la future MS 620.

Année 1965, Matra annonce la participation d'une Djet très spéciale au fameux Tour de Corse automobile. Hélas, le prototype conçu par Jacques Humbert et prévu pour la Corse ne sera pas prêt à temps. Les délais étaient trop courts mais un surnom subsistera : "Coupé Napoléon".

MATRA MS120 D -V12 Matra de1972

qui courut le Championnat du Monde aux mains de Chris Amon en 1972. Parmi les pilotes qui présenteront ces fleurons du sport automobiles français nous retrouveront Jean-Pierre Jaussaud.

F1 TECNO GORAL E731 - V12 de 1973

La maison Tecno après la saison 1972, sans resultats a cause d'un châssis tubulaire trop faible pour un 12 cylindres boxer avait décidé pour la saison 73 la construction d'un châssis fait a Bologne sur projet Alan Mc Call . En même temps le directeur sportif David Yorke avait fait construire un châssis monocoque en Angleterre sur projet Gordon Fowell chez la maison Thompson (le constructeur des chassis Ferrari F1.) dénommée Tecno Goral , payé par le sponsor Martini Racing. Depuis l'arrivé de la voiture a Bologne pour l'assemblage moteur,boite et suspensions,les responsables de la Tecno ont toujours obstaculé le développement de cette voiture car ils n'acceptaient pas de travailler sur une voiture "anglaise". Le pilote Chris Amon a put l'utiliser trois fois seulement en essai à Silverstone, Zandvoort et Zwelteg ." Malgré ses lignes aérodynamiques très évoluées et ses suspensions modernes elle n'a jamais pu révéler son potentiel" (déclaration de Chris Amon quelque années plus tard.) En fin saison Martini Racing a repris la voiture sans moteur et boite, ensuite elle fut stockée a Paris où l'actuel propriétaire l'a retrouvée en 1999. Après 5 ans de restauration elle a fait ses début au Grand Prix historique de

Monaco en 2006 et depuis a participé à des manifestations historiques à Donnington ,Barcelone, Oporto, Monaco en 2008 et 2010.

Plateaux Beltoise et Pescarolo : la grosse attaque !

Les deux plateaux Tourisme/GT/GTS/GTP toujours aussi fournis seront l'occasion de grosses bagarres sur la piste : Porsche 911, Diva GT, Lotus Seven, Morris Cooper et autres Alpine A110 donneront la réplique aux Alfa Romeo 1600 et Maserati Bora.

Le Vintage « from England »

MG à compresseur, Bentley 4,5 litre, Riley, Aston Martin International, Frazer-Nash, GN, Lagonda Rapier Wolseley Special, Théophile Schneider... Les Anglais sont fans du Circuit des Remparts et viennent chaque année en force pour en découdre avec des voitures de courses d'avant-guerre.

TIMMING COURSES DIMANCHE 18 SEPTEMBRE 2011

Horaires	PLATEAUX	Pré-Grille	DUREE
	MATIN		en minute
8.00-8.25	JP WIMILLE	7.45	25"
8.25	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
8.30-8.55	H PESCAROLO	8.15	25"
8.55	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
9.00-9.25	BUGATTI GP	8.45	25"
9.25	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
9.30-9.45	GRAND PRIX Moteur Arrière	9.15	15"
9.45	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
9.50-10.15	BUGATTI T13	9.35	25"
10.15	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
10.20-10.45	G LARROUSSE	10.05	25"
10.45	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
10.50-11.15	PROTOS français	10.35	25"
11.15	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
11.20-11.45	M TRINTIGNANT	11.05	25"
11.45	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
11.50-12.15	JP BELTOISE	11.35	25"
12.15-12.30	GRAND PRIX Moteur Arrière	12.00	15"
12.30-13.30	PARADE VW	12.15	60"
13.30-13.45	PARADE AVIA	13.15	15"
13.45-13.55	PARADE ALFA ROMEO	13.30	10"
13.55-14.00	PARADE MASERATI	13.45	5"

	APRES MIDI		
14.00-14.25	JP WIMILLE	13.45	25"
14.25	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
14.30-14.55	H.PESCAROLO	14.15	25"
14.55	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur JP WIMILLE</i>		5"
15.00-15.25	BUGATTI GP	14.45	25"
15.25	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur H.PESCAROLO</i>		5"
15.30-15.45	GRAND PRIX Moteur Arrière	15.15	15"
15.45	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur BUGATTI GP</i>		5"
15.50-16.15	BUGATTI T13	15.35	25"
16.15	<i>mise en place du plateau suivant</i>		5"
16.20-16.45	G.LARROUSSE	16.05	25"
16.45	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur BUGATTI T 13</i>		5"
16.50-17.15	JP.BELTOISE	16.35	25"
17.15	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur G.LARROUSSE</i>		5"
17.20-17.45	PROTOS Français	17.05	25"
17.45	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur JP BELTOISE</i>		5"
17.50-18.15	M.TRINTIGNANT	17.35	25"
18.15	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur PROTOS Français</i>		5"
18.20-18.35	GRAND PRIX Moteur Arrière	18.05	15"
18.35	<i>mise en place du plateau suivant/ Tour d'honneur M.TRINTIGNANT</i>		5"
18.40-18.55	FINALE	18.05	15"

L'ORGANISATION

ACOCRA

L'Association Charentaise pour l'Organisation du Circuit des Remparts d'Angoulême fut enregistrée en Préfecture de la Charente le 9 février 1990.

Cela fait donc 20 ans que l'A.C.O.C.R.A. gère, administre, anime la manifestation.

Le Bureau de l'ACOCRA

Président : Monsieur Jean René TILLARD

Vice-Président : Monsieur Lucien RENON

Trésorier : Monsieur Christian GARDILLOU

Secrétaire : Monsieur Jean-Pierre MATHIEU

Membres : Madame Marinette MOGIS, Monsieur Laurent SAZERAC DE FORGE.

ASA des Remparts (N°1124)

La course ne peut se faire qu'avec le concours de l'ASA des Remparts. Son bureau est constitué de Bernard GRANGE (Président) et de Laurent SAZERAC de FORGE (Vice-Président).

Les officiels FFSA - 2010

Collège des Commissaires Sportifs

Président du Collège : VERGNES Michel

Membres du Collège : DEL SANTO Franck, Jacques Claude et Dominique JOUBERT.

Secrétaire du Collège : MEYER Michèle

Direction de Course : CAYET Stéphane

Adjoint : PROUTEAU Vincent

Commissaires techniques

Responsable : BOSCH Jean-Louis

Adjoints : LAFONT Bernard, NENERT Jean-Pierre, SOUCHAUD Jean-Pierre, BRIGAUD Jean-Claude

Chronométrage

Responsable : SAINT-JEAN Jean-Marie

Adjoint : SOUBISSE Vincent

Secrétaire du meeting : MEYER Michèle

Resp. des commissaires et de la logistique : GRANGE Bernard

Chargé des relations avec les concurrents : LANGLADE Richard

Médecins : RIGOBERT Jean-Pierre, DURAND Catherine, Bernard

Responsables vérifications administratives : SOUBISSE Micheline,

Mireille, DINDINAUD Nathalie, PRECIGOUT Annick.

Les voix du Circuit

Igor Biétry

Journaliste, ancien rédacteur en chef adjoint de La Vie de l'Auto et organisateur de manifestations internationales dont le Rallye Paris-Deauville, Igor est également la voix du Festival automobile de Mulhouse, de Vintage revival Montlhéry, d'Autodrome Heritage Festival. Vous avez entendu sa voix également au Tour Auto, Grand Prix historique de Monaco et de nombreuses autres épreuves historiques. Il est speaker du Circuit international des Remparts depuis l'édition 2010.



Roger Wrapson

Auteur, commentateur des courses du Vintage Sports cars club et responsable des relations de presse du Riley Register, Roger est le responsable de communication de la Fédération britannique des véhicules historiques.



Sébastien Zanivan

Angoumoisien, Sébastien a rejoint le « Circuit » en 2008 en ayant été repéré sur Forum Auto dans la rubrique « Anciennes ». Grand passionné depuis toujours il s'investit aussi au travers de l'animation des 100 Porsche pour les amis de Claire sur le circuit de Haute-Saintonge.



L'HISTOIRE DU CIRCUIT INTERNATIONAL DES REMPARTS

• 1939

Parmi les dix inscrits de la première édition du Circuit des Remparts, figurent les grands noms du moment : Jean-Pierre WIMILLE, Roger LOYER, Maurice TRINTIGNANT et Raymond SOMMER qui triomphe au volant d'une Alfa Roméo.

La deuxième édition n'aura pas lieu avant huit ans, en raison de la seconde guerre mondiale.

• 1947

Deux constructeurs participent en personne, cette année là, au volant de leur création : Amédée GORDINI, dit « le Sorcier », pilote une Simca Gordini tandis que René BONNET est aux commandes de sa D.B dont la motorisation est empruntée à la Citroën Traction-Avant.

C'est cependant un autre génie de la mécanique qui remporte la victoire, Eugène MARTIN qui a transformé et affûté sa Frazer Nash.

• 1949

Ferrari fait son apparition. Cette jeune marque italienne, révélée à peine deux années plus tôt, a déjà la réputation de gagneuse, surtout après sa victoire au Grand Prix de l'A.C.F. de Reims, l'an passé. Deux voitures de la marque ont fait le déplacement, une 166 Inter et une 166 F2, aux mains de DUDLEY-FOLLAND et du Comte STERZI. C'est toutefois Maurice TRINTIGNANT, sur Simca Gordini, qui aura raison de la Ferrari du Comte STERZI qui abandonnera à 300 mètres de l'arrivée, moteur cassé. Robert MANZON, également sur Simca Gordini, prend la deuxième place.

• 1950

FIANGIO a commencé sa fulgurante ascension, il remporte une victoire incontestée avec sa Maserati 4 CLT. Son compatriote et ami GONZALES prendra la troisième place, tandis que SIMON viendra s'intercaler à la seconde place avec sa Simca Gordini.

• 1951

18 coureurs prennent le départ sur des Formules 2 de 7 marques différentes, pour 2 manches éliminatoires de 40 tours et une finale de 80 tours. FISHER et sa FERRARI F2, sera le premier à passer la ligne, reléguant loin derrière les Simca Gordini de MANZON, SIMON et TRINTIGNANT. C'est MACKLIN sur H.W.M. qui prendra la seconde place, devançant AUNAUD sur la surprenante D.B Panhard, qui, malgré une cylindrée bien inférieure et sous une pluie battante, a réussi à surclasser des voitures bien plus puissantes.

• 1955

Peut-être que parce que AUNAUD avait, quatre ans plus tôt, montré qu'on pouvait faire jeu égal avec les F2, ce sont deux courses qui sont

proposées, l'une de Monomills et l'autre de Barquettes Sports Spéciales dont la motorisation est pour la plupart Panhard ou Renault. SAVARY gagne la première course et CARLUS la seconde.

1955 sera la dernière année où l'on verra de véritables courses automobiles sur le Circuit.

• **1978**

Le Circuit des Remparts renaît de ses cendres, parrainé par Juan Manuel FANGIO en personne.

• **1983**

Le Circuit est de nouveau homologué et, depuis cette date, il est le rendez-vous incontournable de tous les passionnés de sport automobile historique.

• **2008/2009**

Les années anniversaires : 70 ans d'existence du Circuit des Remparts, 30 ans de passion retrouvée grâce à l'ACOCRA.

Accueil Médias

Hôtel de Ville - Salle Hugo Pratt - Tel : 05.45.94.95.67

" **De 14h à 19h le vendredi**

" **De 8h à 19h les samedi et dimanche**

- **Mise à disposition des programmes, plans et résultats des essais et des Épreuves.**

- **Espace interviews.**

- **Badge à retirer sur place le vendredi après-midi à l'accueil presse.**

Le contact de nos relations presse

AGENCE MAX-EVÉNEMENTS

IGOR BIÉTRY

1 rue de la Fontaine, Grand Gaillard, 17250 TRIZAY

tél. : +33 (0)6 86 82 50 96