

Centenaire du pilote gascon Paul ARMAGNAC



Biographie

Paul ARMAGNAC est né le 18 novembre 1924 à Toulouse (31).

Il s'est marié avec Geneviève DELOSTE le 9 juin 1947 à la basilique Notre Dame du Rosaire de Lourdes.



Paul et Geneviève auront quatre filles : Catherine, Caroline, Chantal, Corine. La maman Geneviève perdra la vie en la donnant à sa fille Corine en 1962, à l'âge de 38 ans. Le papa Paul perdra la vie lors des 1000km de Paris sur le circuit de Monthléry. Il eut l'accident le 20 octobre 1962 et mourra deux jours plus tard à l'hôpital de Corbeil, le 22 octobre 1962, lui aussi à l'âge de 38 ans, lors de ce qui devait être sa dernière course.

Une jeunesse mouvementée

Le papa Jean s'intéresse à l'aviation très tôt, crée l'aéroclub de Nogaro en 1930 et ses compétences lui valent d'être appelé à la base Franczals de Toulouse pour former les pilotes pendant la guerre. Homme de responsabilité et d'autorité, en 1943 il est recruté pour commander une des quatre compagnies du Bataillon de l'Armagnac créée par Maurice Parisot.

Paul suivra les traces, voire l'exemple de son père Jean. Obligé d'interrompre ses études de droit à Tarbes, alors qu'il n'a que 19 ans et demi, Paul s'engage au sein du Bataillon de l'Armagnac pour chasser les troupes de l'occupation. Il sera blessé au combat d'Aire sur Adour le 15 août 1944. Muté dans les Charentes, il prend plaisir à se lancer dans un rodage de soupapes de la Traction Citroën de son commandant. Paul est alors le chauffeur de son commandant et cartographe. (Tiens, voilà des prédispositions pour son futur centre d'intérêt : le pilotage de voitures de compétitions en rallye d'abord et sur circuit ensuite.)



Muté à la caserne de Cholet, Paul suit des cours de mécanique et le 1^{er} août 1945 il obtient le brevet militaire valable pour la conduite des véhicules automobiles de l'armée et de la marine. Le 5 novembre 1945 il est libéré. Au sortir de la guerre et à la fin de la période militaire le jeune Paul est amoureux de

Geneviève. Comme sa belle-famille exige que Paul ait une vraie situation, son père Jean l'introduit auprès de l'étude d'huissier de Condom où il se formera avant de prendre l'étude d'huissier de Riscle.

Il passe son brevet de pilote à l'aéroclub de Nogaro en 1947. Marié le 9 juin 1947 à Lourdes, il installe sa famille dans la maison qu'il va acquérir à Saint Mont. Et alors vont commencer ses premières participations à des rallyes régionaux.

Les débuts de pilote



Paul Armagnac au volant de l'Aronde de ses débuts.

Originaire du département du Gers, dans le sud de la France, Paul Armagnac a commencé sa carrière au début des années 1950 au volant d'une Simca Aronde dans des rallyes régionaux. En 1952, il participe avec son copilote Marcel Lauga au Tour de France Automobile, terminant à la 34e place du classement général, et l'année suivante, il est 12e de la Coupe de Printemps à Linas-Montlhéry. En 1954, Armagnac rejoint Automobiles Deutsch et Bonnet, une marque à laquelle il restera fidèle pendant près d'une

décennie. Il fait ses débuts en tant que pilote d'usine aux 12 Heures de Reims, partageant une DB - Panhard avec Louis Cornet.



Monomill et F1

Paul Armagnac a également participé à la Formule Monomill, une nouvelle catégorie créée par Bonnet pour les petites monoplaces équipées d'un moteur Panhard 850 cm3 cylindres à plat, remportant des victoires à Caen et à Narbonne Plage. Grâce à ces résultats, Armagnac remporte le Formula Monomill Challenge Dunlop en 1954. Le 11 septembre 1954, Paul Armagnac partage une DB HBR - Panhard avec Gérard Laureau lors du RAC Tourist Trophy à Dundrod, cinquième manche du Championnat du monde des voitures de sport. Le duo a terminé 21ème au classement général, premier de sa catégorie et premier de la formule Handicap. Poursuivant avec la Formule Monomill en 1955, Armagnac remporte



sa manche du Dakar au Sénégal, terminant deuxième derrière Claude Storez en finale. Le 10 avril de la même année, Amagnac et Storez font leurs débuts en Formule 1, étant dans la liste des engagés du Grand Prix hors championnat de Pau. Leur DB Monomill avait un moteur Panhard suralimenté de 746 cm³ donnant 85 ch, entraînant les roues avant. Il ne pesait que 350 kg contre 180 ch et 600 kg de la plupart des autres voitures. Paul Armagnac a terminé 10^{ème}, huit tours derrière le vainqueur Jean Behra dans une Maserati 250F, Storez a abandonné. Plus tard dans l'année, Armagnac avec Laureau comme coéquipier a fait son entrée pour la première fois aux 24 Heures du Mans, subissant une roue cassée lors de la 23e heure de course. Le duo a ensuite remporté une autre victoire de classe, 17e place au classement général, lors du RAC Tourist Trophy de 1955 à Dundrod.

1956, la grande année

La saison 1956 s'avère être la plus réussie pour Paul Armagnac, qui remporte une victoire de classe, 16e place au classement général des 12 Heures de Sebring, au volant d'une DB HBR5 - Panhard avec Guillaume Mercader ; puis une étonnante 10^{ème} place au classement général, première de l'indice de performance, aux 24 Heures du Mans, associée une fois de plus à Gérard Laureau. Au cours de la course de 24 heures, ils ont parcouru 3 103 kilomètres (1 928,5 miles) à une vitesse moyenne de 129,3 km / h (80,3 mi / h), au volant de la minuscule DB HBR5 - Panhard 746 cm³. Puis Paul Armagnac termine 17^{ème} du Tour de France Automobile, avec M. Rougier comme copilote, cette fois dans une 850 cm³ DB - Panhard. En 1957, Armagnac est 15e des Coupes de Salon à Linas-Montlhéry, puis il chute lors de la course sur route des Mille Miglia et une autre fois avec Laureau il abandonne à la suite d'un accident aux 24 Heures du Mans. L'année suivante, il est 13^{ème} au Mans avec Jean-Claude Vidilles sur une DB HBR4 – Panhard, puis il termine deuxième derrière son ami proche Laureau aux 3 Heures de Pau - Coupe Internationale de Vitesse. Enfin, en 1959, Paul Armagnac remporte l'Indice de Rendement Thermique, 11^{ème} au classement général, aux 24 Heures du Mans, partageant ce



trionphe avec Bernard Consten sur une DB HBR4 – Panhard. Au début de la saison, lui et Laureau avaient remporté leur catégorie aux 12 Heures de Sebring, et Armagnac avec son copilote Paul Justamond avait terminé 11e du Tour de France automobile 1959.



Paul Armagnac et Gérard Laureau obtiennent une 15^{ème} place au classement général, premier de sa catégorie et de l'indice de performance, aux 24 Heures du Mans en 1960. Armagnac décide alors d'arrêter la course.



Des victoires internationales

1952

Débuts en rallyes : Dax, de l'Armagnac, Condom, Bordeaux, Nîmes, Hyères, Tour de France



1953

Tour de France, 12 heures d'Hyères : rencontre avec René Bonnet et engagement dans son écurie Deutsch-Bonnet



1954

Débuts en formule Monomill D.B (Deutsch-Bonnet) : 1^{er} au GP de Caen et Narbonne, 1^{er} au Tourist Trophy sur Barquette D.B, champion du Challenge Dunlop



1955

1^{er} à l'indice au Tourist Trophy, 1^{ère} participation aux 24h du Mans, participation au GP de Pau en F1 (Monomill avec compresseur)



1956

1^{er} à l'indice aux 24h du Mans, 1^{er} à l'indice au Tour de France, 1^{er} dans sa catégorie à Sebring, 1^{er} série T au Rallye de l'Armagnac



1958

1^{er} dans sa catégorie au tour de Corse



1959

1^{er} à l'indice au 12h de Sebring, 1^{er} dans sa catégorie aux 1000km du Nürburgring, 1^{er} à l'indice aux 24h du Mans, 1^{er} dans sa catégorie à Rouen



1960

1^{er} à l'indice aux 24h du Mans, 1^{er} dans sa catégorie aux 6h d'Auvergne, 2^{ème} à Nogaro (1^{ère} course de ce nouveau circuit), 2^{ème} à l'indice aux 1000km de Paris



1962

Automobiles René Bonnet : 2^{ème} à l'indice aux 24h du Mans, 1^{er} dans sa catégorie au rallye de l'Armagnac et à la Course de Côte Mont Dore. Participation au 2^{ème} grand prix de Pâques à Nogaro sur Formule 2 Cooper, engagé par Ken Tyrrell à qui il laisse la victoire lors du dernier tour. 20 octobre : accident aux 1000km de Paris à Montlhéry, 22 octobre décès des suites de l'accident



Indice de performance : plus grande distance parcourue selon la cylindrée

Indice de rendement énergétique : règle de trois prenant en compte la vitesse moyenne, la consommation de carburant et le poids du véhicule

Un talent mal reconnu localement

La Gazette condomoise du 24 septembre 1955, suite à sa 2^{ème} victoire consécutive au Tourist Trophy :

TRIBUNE LIBRE

ARMAGNAC (Paul)

Pour la deuxième fois, Paul Armagnac, huissier à Riscle, a enlevé avec Gérard Laureau, puisatier à Paris, la plus grande épreuve de voitures sport du Royaume Uni : le Tourist Trophy.

Cette victoire aussi brièvement annoncée ne frappe pas nos amis gersois. « La Gazette Condomoise » s'étonne d'une telle apathie.

Ainsi donc un enfant du Gers, dont le nom est exactement celui de notre produit le plus noble, racé et nerveux comme notre eau-de-vie, enlève dans les brumes pluvieuses de l'Irlande, une des courses automobiles les plus dures du monde, et nous restons quasi-indifférents alors que le rhume du moindre élément d'une de nos équipes locales nous plonge dans la désolation.

Ici apparaît un de nos défauts : nous vivons trop repliés sur nous-mêmes.

Et lorsque, un garçon de chez nous est happé par la radio, le cinéma, la télévision mondiales, qu'avec une curiosité professionnelle les journalistes s'emparent de lui, de sa vie, de son passé, apprennent qu'étant du Gers et de l'Armagnac il s'appelle Armagnac, qu'il a vingt-huit ans, qu'il sort de ces terres de mousquetaires dont il a fine moustache et le teint basané, et que ce garçon du fait de tant de circonstances heureuses devient un visage flatteur de notre sol gascon, on n'a pas le droit, vous l'avouerez, de demeurer indifférent.

Certes Paul Armagnac restera, nous le connaissons assez, un ami aussi charmant que simple. Certes il se mêlera avec le même cœur à notre vie, à nos jeux. Il est trop gascon pour renier la sève qui l'anime.

Nous souhaitons avec tous ceux qui le suivent, qui l'aiment et qui l'aident qu'il réalise son rêve : être un très grand pilote de formule n° 1.

Mais « La Gazette Condomoise » se doit de l'honorer, de le citer en exemple. Elle se doit de soutenir ce qui ose, surtout lorsqu'ils osent loin de chez nous. Le gascon par ses qualités, par sa verve et ses réflexes est un de nos meilleurs produits d'exportation.

Que serait d'Artagnan s'il avait été un ferrailleur, même talentueux, fixant sa vie dans nos collines ? Un inconnu.

Ce qui nous plaît en Armagnac, c'est qu'il va très loin conquérir ses titres de gloire, et qu'entre deux victoires il retrouve sa maison de Riscle. Il reste fidèle à notre sol.

A nous de savoir être fiers de tous ceux de chez nous qui défendent loin de nos horizons le drapeau de notre Gascogne !

« La Gazette Condomoise ».

René BONNET et Paul ARMAGNAC, une fidélité exclusive et une grande amitié



D.B est une marque française née de la rencontre en 1932 de deux passionnés de course automobile installés à Champigny sur Marne, à l'est de Paris : Charles DEUTSCH, ingénieur, polytechnicien et René BONNET, garagiste et mécanicien ingénieur.

De 1938 à 1961, D.B a remporté près de 1000 victoires en compétition et c'est environ 950 voitures qui ont été conçues et réalisées par les deux hommes et leurs équipes. Leurs 8 premières voitures recevaient la mécanique des Traction Avant CITROËN, 1500 cc et 2L.

A partir de 1950, c'est la mécanique PANHARD qui prit le relais avec le petit bicylindre à plat refroidi par air.

De 1950 à 1954 tout d'abord, les petits « tanks », coupés et monoplaces à carrosserie en aluminium remportèrent de nombreuses victoires de catégorie et aux « Indices de performance » partout dans le monde : Le Mans, Sebring (USA), Mile Miles (Italie), Tourist-Trophy (Irlande), Nürburgring (Allemagne)...

Pour avoir les moyens financiers de participer à toutes ces compétitions, nos deux compères décidèrent de commercialiser ces mêmes voitures mais aussi des modèles plus routiers destinés à une plus large clientèle ...cependant toujours au tempérament sportif.

Au salon de l'auto 1954 est présenté le coach HBR4 ou 5, selon la puissance fiscale de son moteur, à carrosserie en stratifié verre polyester. Jusqu'en 1961, D.B commercialise 428 exemplaires de cette voiture. De nouvelles barquettes, toutes à carrosserie en aluminium, amènent de belles victoires à la marque et ...à la France qu'elle fut, par exemple, seule à représenter aux 24H du Mans 1959, 1960 et 1961, y remportant les trois fois l'indice de performance ainsi que l'indice énergétique en 1959.

Après avoir construit environ 950 voitures, la séparation de ses deux créateurs en 1961 sonne le glas D.B. René BONNET reste à Romorantin pour y créer la marque portant son nom en adaptant une mécanique Renault au cabriolet Le Mans, puis le cabriolet Missile et le coach Djet, première voiture au monde commercialisée avec un moteur central arrière.



En 1964, MATRA qui l'avait aidé financièrement à s'installer dans cette ex-filature s'approprié le tout en commercialisant d'abord le Djet sous le nom de Matra-Bonnet puis Matra sports.

David contre Goliath

On associe souvent et exclusivement le souvenir des D.B à l'histoire des 24 Heures du Mans. Mais il ne faut pas oublier que les voitures de Champigny n'hésitèrent pas à aller glaner des lauriers sur tous les circuits étrangers, devançant fréquemment des rivales beaucoup plus prestigieuses et plus puissantes.

C'est ainsi qu'en 1954 une D.B remporte à Belfast le célèbre Tourist Trophy, épreuve comptant pour le championnat du monde des voitures de sport ; elle est pilotée par Armagnac et Laureau.

Lisons ce qu'en disait la presse de l'époque :

« Ce succès a eu un profond et juste retentissement dans les milieux de l'automobile du monde entier, car la D.B victorieuse l'emporta sur tous ses adversaires : Ferrari, Maserati, Jaguar, Lancia ou autres, pilotées par les plus fameux champions tels Fangio, Taruffi Whitehead, Ascari, Hawthorn Moss, Wharton, etc ».

En 1955, et comme pour bien prouver qu'il ne s'agissait pas l'année précédente d'un « coup de chance », D.B renouvelle son succès dans ce même Tourist Trophy, toujours disputé sur le difficile circuit de Dundrod, près de Belfast, et avec les mêmes pilotes.

Paul Armagnac, disponible et téméraire

Malgré ses diverses et nombreuses occupations professionnelles et familiales, Paul Armagnac était toujours partant pour tester de nouvelles voitures ou découvrir de nouveaux circuits pour essayer de faire rayonner la couleur Bleu de France des D.B, répondant aux demandes de René Bonnet :

- Voitures : Monomill, Barquette D.B, barquette D.B mono centrale, D.B F1, Coach D.B, Barquette D.B avec toit, Monomill Formule II, D.B Junior, D.B Camionnette, Coach D.B surbaissé, Barquette René Bonnet 1000
- Circuits : GP Dakar (Sénégal), Tourist Trophy (Irlande), Sebring (USA), 1000 miles (Italie), Nürburgring (Allemagne), autres les 24 Heures du Mans et autres circuits ou grands prix français.

Personnalité

Si l'on emploie les formules d'aujourd'hui, on peut certainement dire que Paul Armagnac était un :

- Hyper actif : chef d'une famille jusqu'à quatre enfants devant garantir l'équilibre économique du foyer, responsable d'une étude d'huissier, agriculteur, pilote d'automobiles de compétition, instructeur, plus quelques activités sociétales comme secrétaire de l'association que créa Robert Castagnon qui les mènera à la genèse du circuit de Nogaro
- Hyper sensible, il détestait l'injustice et l'inexactitude.
- Solitaire responsable avec l'esprit de groupe : pilote d'usine des voitures Deutch Bonnet
- Facétieux et prêt à faire les 100 coups
- Un brin mélancolique : les photos le montrent toujours un peu rêveur (de la prochaine victoire ?), mais très rarement souriant

- Intelligent, tenace, courageux, il était réputé pour son humilité et son esprit sportif et sa gentillesse en dehors des circuits. Il était très apprécié de ses pairs et de ses fans qui ont salué ses performances sportives et son caractère exemplaire.

Fier de son parcours, il eût aimé plus que tout avoir un fils pour lui transmettre ses goûts et compétences pour ses différentes activités, notamment d'agriculteur et de pilote de voitures de compétition.

C'est sa dernière fille Corine qui, ne l'ayant pratiquement pas connu, non pas qu'elle se sentira investie de reprendre l'héritage du papa, mais cherchera à vivre ce qu'il ressentait en course, en devenant elle aussi pilote de voiture de course, comme pour mieux le connaître. Comme son papa (Simca Aronde – Monomil DB - Barquette DB -Formule 1 DB – Cooper), elle pilotera des automobiles de tourisme et des formules (Citroën AX – Citroën Saxo – Formule Ford).



Perfectionniste, à l'approche de la compétition des 24 heures du Mans, il travaille sa propriété agricole la nuit pour habituer son corps à rester éveillé.

Entrepreneur et visionnaire, il transforme la propriété du beau-père laissée en friche en véritable entreprise agricole rentable cultivant une grande surface, 100 hectares, sachant profiter des nouveaux outils, fruits de la révolution industrielle à l'orée des trente glorieuses.

Fin de carrière tragique

Deux semaines seulement après l'accident mortel d'Henri Oreiller lors de la Coupe du Salon à Linas-Montlhéry, Paul Armagnac est tué sur la même piste, après une violente chute lors de la dernière séance d'essais du samedi des 1000 Km de Paris, prévue le dimanche 21 octobre 1962.

Le « Quatrième Circuit » de Linas-Montlhéry de 7,784 kilomètres (4,84 miles) a accueilli l'événement, qui était la dernière manche du Championnat du monde des voitures de sport 1962. Le parcours comprenait l'ovale incliné et le virage à la Côte Lapize.

L'accident s'est produit le samedi 20 octobre 1962. À l'approche du pendage près de la Butte de Couard, pour des raisons qui n'ont jamais été comprises, la René-Bonnet de Paul Armagnac a glissé sur le côté, a heurté le talus droit et a roulé en tonneau sur la route, avant de s'écraser contre le talus du côté droit de la piste. Le malheureux conducteur a été éjecté de son siège, après avoir subi d'importantes fractures du crâne. Armagnac est rapidement transporté à l'hôpital de Corbeil à Linas mais, malgré des soins intensifs, il succombe à ses blessures deux jours plus tard.

Paul Armagnac était au volant du Djet René-Bonnet qu'il partageait avec son vieil ami Gérard Laureau. C'était l'une des premières voitures de course à moteur central, équipée d'un moteur Renault de 1100 cm³ Gordini. Associé à Charles Deutsch, René Bonnet avait été le fondateur des Automobiles DB - Deutsch et Bonnet en 1949, construisant un nombre très réussi de prototypes de

sport à moteur Panhard et primés dans la catégorie Le Mans. En 1961, Deutsch et Bonnet se séparent, Deutsch continuant avec des voitures basées sur Panhard tandis que Bonnet se tourne vers Renault, créant l'élégant René-Bonnet Djet. Le Djet a continué après que Matra ait acquis la société de René-Bonnet en 1964.



**« ...et crois, mon cher Paul, que ton nom ne mourra pas dans l'oubli ;
il restera pour nous un flambeau d'enthousiasme et de foi sans la vie ».**

Extrait de l'oraison funèbre prononcée par

Robert Castagnon, président de l'écurie Armagnac

Le circuit de Nogaro

Alors que son ami Robert Castagnon crée dans les années 50 l'écurie ARMAGNAC, Paul est secrétaire de l'association. Ils organisent pendant plusieurs années le rallye de l'Armagnac.

L'idée leur prend de créer un circuit à Nogaro. Jean Armagnac, le papa de Paul est président de l'aéroclub qu'il a fondé en 1930 avec un grand terrain à la sortie du village.

Il est alors facile à Paul de lui demander de céder un bout de terrain pour leur permettre de faire ce premier tracé du circuit, dont Paul s'est largement inspiré de celui de Sebring (Floride) qu'il a fréquenté en 1956, remportant la victoire dans sa catégorie et en 1959, terminant 1^{er} à l'indice de performance.

Le circuit sera inauguré en 1960.

Connu comme le premier circuit construit à cet effet en France, c'était un lieu de club court et sinueux. Au fil des ans, la piste a été prolongée à plusieurs reprises et les installations se sont développées selon les normes internationales. Peu de temps après sa mort prématurée, la piste de Nogaro a été nommée « Circuit Paul Armagnac » en son honneur. Le 18 août 1963, une course de voitures de sport « Critérium Paul Armagnac » a été organisée à Nogaro dans le but de collecter des fonds pour ses quatre enfants. Jean Vinatier dans une Lotus 27 a été le vainqueur.

Centenaire de Paul Armagnac

Natif de Nogaro (Gers), Gérard DUCÈS, chef d'entreprise durant 27 ans (Hôtel***Restaurant SOLENCA) face au circuit Paul Armagnac, propose en 2022 aux quatre filles de Paul ARMAGNAC de créer un site internet retraçant la carrière de leur papa. Quelques mois auparavant, il a eu l'opportunité d'acquérir le D.B HBR5 Le Mans que Paul ARMAGNAC a piloté lors du Tour de France 1957. Ce 33^{ème} véhicule de sa collection a été présenté le 7 octobre 2023, lors de l'inauguration du site internet www.paul-armagnac.fr à Nogaro, bien sûr.

Ce site retrace toute la carrière du pilote, avec de nombreuses photos classées par année de compétition – mais aussi hors compétition, des vidéos et notamment une interview de Paul Armagnac et plusieurs de René Bonnet, son palmarès exhaustif ...un site richement documenté !

L'inauguration de ce site internet marquera le début du centenaire de la naissance du pilote gascon Paul ARMAGANC aux nombreuses victoires internationales, né le 18 novembre 1924.

