

## LA DISPARITION DE L'ÂME TECHNIQUE DES "ALPINE DE LA PERIODE BLEUE"

*Richard Bouleau, le "patron" du bureau d'études d'ALPINE des années 60 / 70, mon ami depuis 55 ans ..... presque mon frère, s'en est allé, discrètement, sans faire de bruit conformément à son caractère !*

*Nous avons fait connaissance un jour de février 1964 où, arrivé à Dieppe en provenance de chez Abarth et dans mon rôle de pilote essayeur, j'ai été accueilli dans le petit et vétuste bureau d'études de l'avenue Pasteur par Richard qui, tout de suite, m'a mis à l'aise ; il régnait alors en "patron technique" sur la petite équipe de passionnés qui s'efforçaient de concevoir ces fameux petits bolides bleu, des Formules 2, des Formules 3 des voitures sport-prototypes pour la discipline qui avait comme point d'orgue "les 24 heures du Mans".*

*Tout de suite nous avons sympathisé et, très vite avec la naissance d'un profond respect mutuel, nous sommes devenus très amis ; avec son épouse d'alors Arlette et Gisèle mon épouse, nous nous déplaçons fréquemment d'un circuit à l'autre dans ma voiture jusqu'à, quelquefois, partir ensemble en vacances.*

*Sur le plan professionnel les choses n'étaient pas très faciles ; nos voitures souffraient d'un mal récurrent, une motorisation un peu trop faible, inconvenient qu'un autre "complice" de la première heure – Marcel Hubert – tentait de pallier avec des formes aérodynamiques très efficaces, mais qui en corollaire étaient porteuses d'instabilité à grandes vitesses.*

*L'équipe Alpine était alors confrontée aux difficultés techniques qui consistaient à propulser à de très grandes vitesses des voitures peu puissantes, mais dotées de formes très pures, sans aucun appui aérodynamiques et, par définition, très instables ; Richard de son côté concevait des châssis et des suspensions qui, autant que faire se pouvait, devaient compenser cette instabilité par une très grande efficacité des suspensions.*

*Malgré cette instabilité persistante, la performance était assez extraordinaire, les observateurs avertis d'alors ont pu le constater avec les meilleures vitesses de passage en courbes des Alpine, supérieures même à celles des puissantes Ferrari ou Ford.*

*Je revois Richard déambulant d'une planche à dessin d'un de ses collaborateurs à une autre, fumant cigarette sur cigarette – il fumait alors beaucoup – rectifiant telle ou telle erreur, toujours avec son calme, son pragmatisme et sa compétence ; j'aurai été le témoin de plusieurs projets mal partis et que Richard "sauvait" !*

*En 1967, avec l'arrivée du moteur V8 3 litres de chez Gordini, un rêve fou a animé toute l'équipe du Bureau d'Etudes Alpine ; Jack Brabham ayant conquis le titre de Champion du Monde de Formule 1 avec un moteur REPCO qui ne développait pourtant que 300 CV ..... sans vraiment disposer de feu vert du patron Jean Rédélé, une monoplace "A350 dite expérimentale" fût conçue par Richard et son équipe.*

*Conscients qu'après cette première année de la nouvelle Formule 1 - 3 litres - les puissances augmenteraient très sensiblement – les échos faisaient déjà état de puissances entre 400 et 420CV ..... alors que nous ne disposions que d'à peine 300CV sur le du V8 Gordini – Richard développa une suspension complètement révolutionnaire dénommée dans notre jargon "la suspension plate" (brevetée d'ailleurs par Renault) qui permettrait d'optimiser les pneumatiques Michelin radiaux dont nous étions seuls à disposer.*

*Les résultats constatés lors des essais privés que nous fîmes juste après le GP de Belgique à Zolder et le GP de Hollande à Zandvoort étaient tellement prometteurs – les temps que j'arrivais à réaliser auraient positionné la A350 au milieu de la grille du Grand Prix précédemment disputé – que la décision fût alors prise d'engager la A350, moi à son volant, pour le G P de France 1968 qui se disputerait à Rouen les Essarts.*

*Notre intention, un peu naïve il est vrai, était en quelque sorte, de contraindre Renault à s'investir dans la Formule 1 en mettant en évidence qu'Alpine disposait d'un excellent châssis ..... mais d'un moteur un peu poussif pour la Formule 1, moteur qu'il lui faudrait donc développer.*

*Naturellement, le Direction de Renault qui n'avait pas encore décidé de franchir le pas de la Formule 1, ne fût pas dupe et le projet fut tué dans l'œuf le mardi précédant le Grand Prix, Renault nous interdisant d'utiliser son moteur V8 dans une monoplace.*

*Lorsque l'on connaît l'extraordinaire investissement que consentit Renault pour la Formule 1 un peu plus tard, on peut dire que Richard et toute son équipe de techniciens avaient eu raison un peu trop tôt, mais le "génie" de sa "suspension plate", combiné avec les nouveaux pneumatiques Michelin, attestent de son indiscutable compétence.*

*Outre la A350 mentionnée plus haut, il aura été, entre autres projets, le "Père" des Formule 2, Formule 3, des Prototypes M63, M64, A210, A 211, A 220, de la Berlinette A110B, de la A310 .....*

*Sur le plan humain, je n'ai pas le souvenir que Richard se soit disputé avec qui que se soit, il était toujours d'une humeur égale ; il n'aimait pas se mettre en avant médiatiquement, en tous cas moins que d'autres, et, sans aucun doute, il aurait droit dans l'échelle des mérites de ceux qui ont fait l'histoire d'Alpine à une meilleure place que celle qui lui a été accordée.*

*Notre amitié s'est poursuivie bien après que j'aie quitté Alpine en 1976 et, à compter de l'année 1995, lorsque j'ai créé ma petite société d'Engineering, Richard ayant quitté le Berex, il accepta de collaborer avec moi en s'installant avec son épouse Sylviane à Cogolin - devenant ainsi notre voisin - en m'apportant ainsi son immense expérience pour le développement des techniques particulières que je m'efforce de développer.*

*A cet égard, outre mon amitié profonde pour lui, je lui dois une profonde reconnaissance ; en effet, avant d'entamer ma carrière de pilote professionnel, j'avais effectué des études pour devenir ingénieur, études que j'ai quittées un peu trop tôt à cause de ma trop grande passion pour la course automobile.*

*Lorsque j'ai décidé d'arrêter ma carrière de pilote, toujours chez Alpine à Dieppe, je me suis tourné vers la technique ou les années manquantes pour devenir ingénieur me faisaient défaut dans mon rôle de Responsable des Essais ; c'est Richard qui, naturellement par amitié, m'a alors progressivement appris tout ce qui me manquait alors et a complété ma formation technique me permettant de réaliser tous les projets techniques qui me passionnent depuis toujours.*

*C'est un cadeau extraordinaire que Richard m'aura offert ce dont je lui serai toujours infiniment reconnaissant.*

*Aujourd'hui Richard n'est plus et mon cœur est gros de chagrin en pensant à son épouse Sylviane et à son fils Sébastien ; bien sûr c'est ainsi que va la vie, mais il me restera au moins un souvenir impérissable, celui de "mon pote Richard", un homme extraordinaire.*

**Mauro Bianchi**