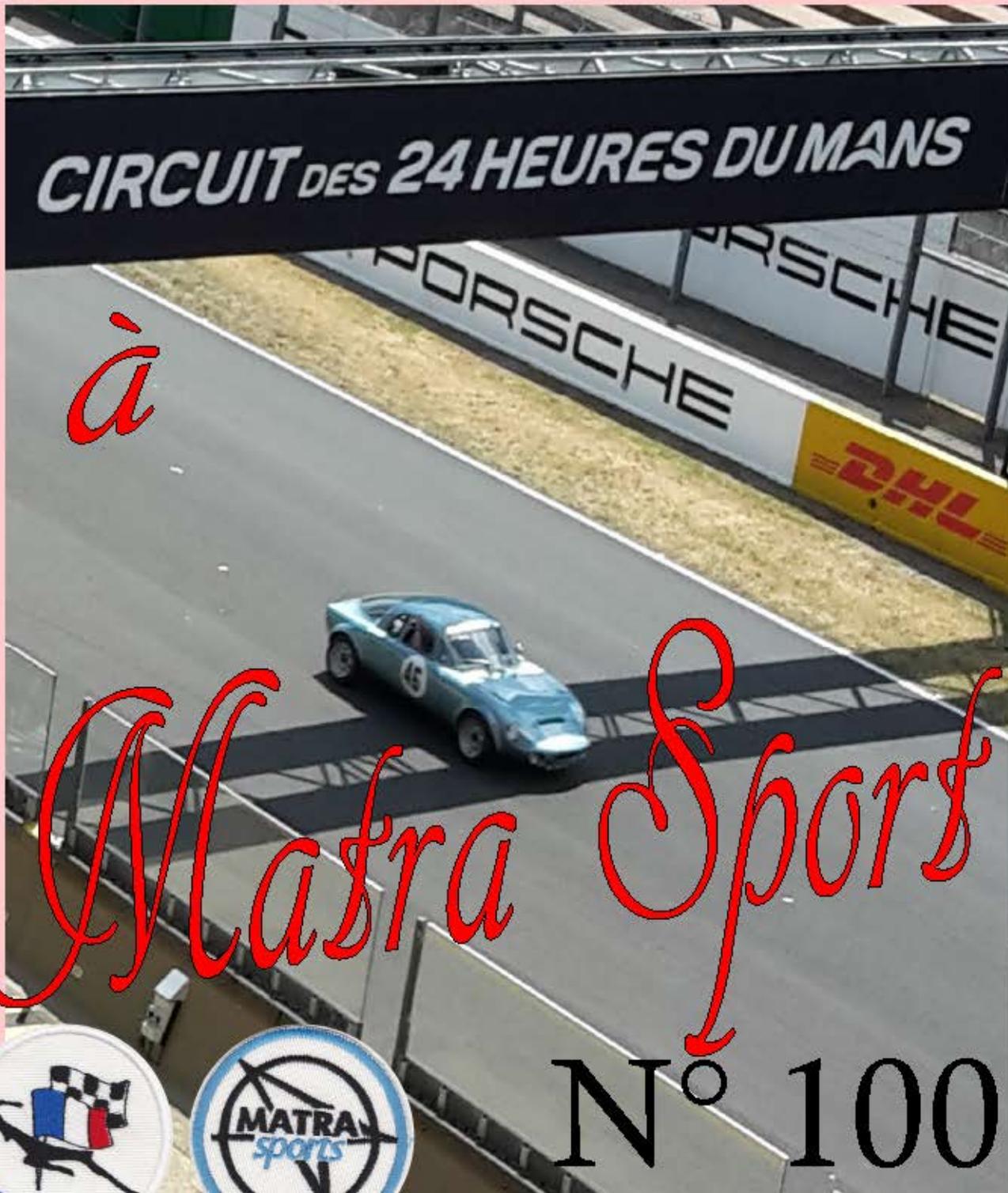


De René Bonnet



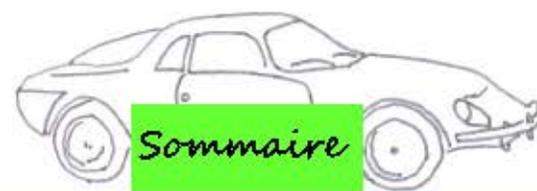
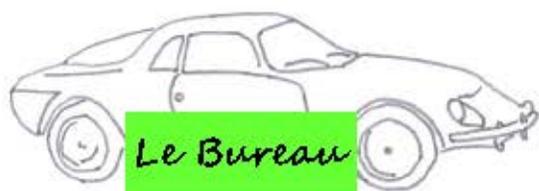
à

Matra Sports



N° 100

Août 2019



Présidente :

Delphine HUMBERT
grabouille37@club-internet.fr



Secrétaire:

Danielle HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Trésorier:

Christian PEAN
christianetmichele@hotmail.fr



Responsable pièces détachées:

Jacques CRESIEL
jgresiel@orange.fr



**Responsable internet
communication et sorties**

Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com



Responsable technique:

Jean-Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Août 2019

Couverture:	Roulage de la René Bonnet sur le Bugatti aux Classic Days du Mans
Page 3:	Le Mot de la Présidente
Page 4:	Annonce: Joint de custode
Page 5:	Sortie Annuelle 30 mai 2019 Les grottes de Cougnac
Page 6 à 9:	Sortie Annuelle 31 mai 2019 Promenade en Quercy
Page 10 à 12:	Sortie Annuelle 1er juin 2019 Lot gagnant dans le Lot
Page 13 et 14:	Salon de Mulhouse
Page 15 et 16:	Classic Days: Retour du René Bonnet sur le circuit
Page 17 à 20:	Classic Days
Page 21 à 32:	Matra, Origine et Fondateurs (suite)
Page 33:	Pèlerinage à Aubiet
Page 34:	Détente: La cuisine, Les mots croisés
Page 35 et 36:	Photos



Mot de la Présidente

Chers et Chères membres

Pas de vacances pour les bénévoles du club. Nous travaillons sur l'Assemblée Générale afin d'organiser au mieux le programme. Vous avez dû recevoir la convocation. J'attends avec impatience vos réponses.

Un bon retour des Classics Days au Mans où tout s'est bien passé sauf le René Bonnet de Nanou qui a eu quelques difficultés mécaniques. Mais c'est en voulant que l'on découvre et résoudre nos problèmes, il est en rodage.

Le club était bien représenté, merci à tous les participants. Surtout que nous avons parlé de la marque Maitra tout le week end en partie grâce à la Maitra 670 du musée du Mans qui roulaît avec Alice Larouette et Fillon. Prenez le temps d'aller sur le site des Classics Days pour voir les photos, c'est très sympa.

Certains membres du bureau et Roland Michelon ont organisé et tenu le stand RBMS au Salon de Mulsheim. Très belle représentation de la marque qui était à l'honneur.

Tout membre souhaitant participer à un salon près de chez lui peut nous contacter pour l'organisation. On attend du dynamisme de votre part pour faire connaître le club aux 4 coins de la France !!!!

Les personnes souhaitant un mot de passe pour le site internet, à partir de maintenant, merci d'envoyer un mail à Daniel Harquin : daniel.harquin@gmail.com

Je vous souhaite de bonnes vacances. Delphine Humbert



Bulletin de Liaison

Club RBMS

26 rue du Village des Papillons

41200 ROMORANTIN

Tél: 02 54 76 02 23 www.rbms.fr

Directrice de la Publication:

Delphine HUMBERT

Rédaction — Photos:

Membres du club

Conception graphique:

Maryvonne Hardouin

marynanou46.mh@gmail.com

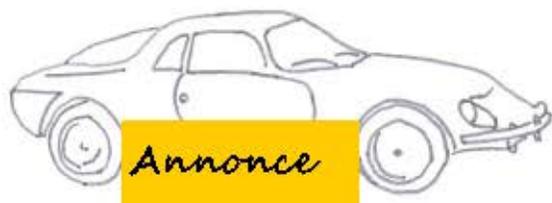
Impression

Copietout 41200 Romorantin

Tirage août 2019 -

130 exemplaires





Jointés de custode



Bonjour à tous,

Nous avons déjà reçu quelques précommandes pour les joints de custode.

Aujourd'hui nous sommes en mesure de vous donner des informations précises:

TARIF :150 € La paire

Livraison à L'AG

A partir de Début Octobre à mon domicile ou en colissimo (10€ frais de port et emballage pour la France métropolitaine pour 1 paire).

Pour les envois à l'étranger nous consulter par mail pour le calcul des frais de port et emballage.

Nous vous remercions par avance de bien vouloir nous confirmer votre précommande au plus tard le 15/08/2019 en nous envoyant votre règlement par chèque à l'ordre du Club RBMS (ne pas oublier les frais de port et emballage si expédition). Celui-ci sera encaissé à la livraison .

Les étrangers peuvent faire un virement sur le compte du Club.

Si vous souhaitez commander 2 paires de joints , c'est possible si vous êtes bien propriétaire de deux Djets (à justifier) .Les pièces étant vendues aux membres actifs du club et pour leur voiture personnelle (cf règlement intérieur du Club RBMS).

Bien cordialement

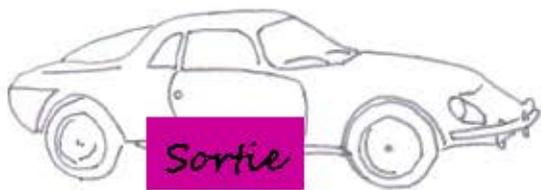
Jacques CRESIEL

12 Avenue des Cosmonautes

91120 PALAISEAU



Août 2019



Sortie Annuelle dans le Lot

30 Mai 2019

Visite des Grottes de Cougnac



Etienne Beauvallet

Jeudi après midi 30 mai, un grand nombre de participants était arrivé. Nous avons visité les grottes de COUGNAC à une quinzaine de kilomètres de PAYRAC..

Il y a deux grottes distantes de 250 mètres,

Elles ont été découvertes en 1949 et 1952 . Depuis des millions d'années, l'acidité de l'eau a dissous le calcaire pour creuser ces grottes.



La première de taille modeste nous montre surtout des concrétions. Tout cela est créé par l'eau de pluie qui s'infiltré dans la roche calcaire, en dissout une partie qui se dépose au plafond pour faire des stalactites , ou qui tombe au sol pour faire des stalagmites, ou sur les parois pour faire des draperies. Les stalactites et les stalagmites peuvent se rejoindre pour former des colonnes.

La deuxième grotte est de taille plus importante et nous montre le même genre de concrétions mais en plus elle abrite des peintures rupestres de gran-

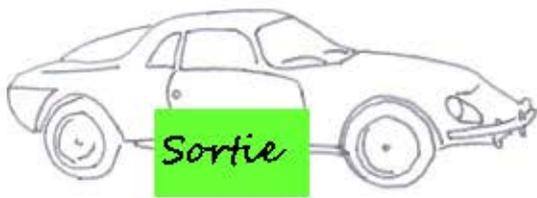
de qualité. Tout cela est daté du paléolithique supérieur soit environ 30 000 ans. Le guide passionné et pédagogue nous montre les plus petites peintures: de simples points ou des traits puis des petits motifs géométriques, ensuite des dessins simplifiés d'animaux, dont certains suivent les courbes de la roche. Tous ces dessins sont abrités de l'humidité pour parvenir jusqu'à nous. Puis nous voyons des formes bien plus reconnaissables: des bouquetins, des mam-mouths, des grands cervidés. Les couleurs sont différentes. L'homme de CRO-MAGNON maîtrisait déjà plusieurs sortes de teintures. Enfin, notre guide nous explique que ces peintures sont le signe de rites, de croyances ou religieuses .



On retrouve ce genre de peintures à plusieurs endroits du sud de la France à des centaines de kilomètres de distance. C'est le signe que déjà, les gens se déplaçaient bien plus que l'on peut imaginer et échangeaient leurs connaissances. Sans les explications de notre sympathique guide, nous serions passés à côté de nombreux aspects.

Cette visite a ravi petits et grands. ■





Sortie Annuelle dans le Lot

31 Mai 2019

Promenade en Quercy



Dominique et Bernard Artis

J'ai toujours préféré tracer des trajectoires qu'écrire des lignes (surtout droites) ; et pour cause, je suis un Djet, et en tant que voiture, je ne suis pas sensé savoir écrire ! Mais depuis 20 ans que je fais partie de ce club, je crois pouvoir enfin m'exprimer au nom de mes frères Djet et Jet, ainsi que mes cousins et cousines des familles recomposées René Bonnet et Matra Sport ! On veut des VIRAGES !

Et là, je suis content !

Ce vendredi 31 mai, 8h30, me voilà fraîchement descendu de ma remorque. Mon proprio, Bernard, prétend que l'autoroute depuis le Bassin d'Arcachon me serait fatale, avec mes 53 printemps, mais je crois plutôt que c'est au petit confort de ses printemps à lui qu'il pense ! Je



vais enfin pouvoir me dégourdir les jantes : le superbe Road Book concocté par Maryvonne et Nanou est alléchant de petites routes sinueuses à souhait. Mais avant de partir, petit détour à la station-service de Payrac car, si mes passagers Dominique et Bernard ont profité du petit dej. au restaurant du Camping Les Pins, moi, j'ai le ventre... euh le réservoir vide, et j'avoue que j'ai un peu tendance à boire.

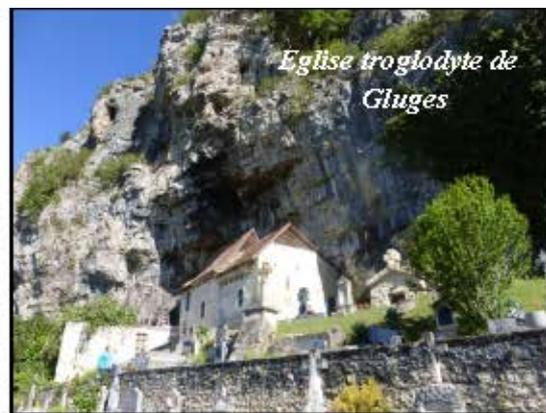


Enfin nous voilà au départ ou je suis heureux de retrouver une petite dizaine de mes frères Djet /Jet (qu'est-ce qu'on est beaux, n'est-ce pas ?), quelques Muréna, Missile et 530 (tous pas mal non plus), sans oublier un très original Tilbury dont les dessous me rappellent le Missile et quelques Renault plus plébésiennes. Des petites anglaises bien sympas (TR3) et même une jeune et accorte sportive allemande (Cayman), nous faisaient l'honneur de nous accompagner.



Août 2019

La route en convoi assez rapide jusqu'au petit village de Gluges, fut un vrai bonheur, tant par les paysages et le beau temps, que par le tracé. Le groupe d'humains sympathiques que nous transportons, nous laissent entre mécaniques à l'entrée du village et vont visiter les deux églises dont l'une a été fréquentée et dotée secrètement par Edith Piaf, une chanteuse que mon auto radio d'époque a bien connue, même si je suis né trois ans après sa mort précoce. Depuis notre parking, nous entendons quelques chœurs reprenant ses grands succès, mais ceci n'aura pas de conséquence sur l'excellente météo du weekend !



Nous voilà repartis pour la superbe petite ville médiévale de Martel. Là, je reconnais un petit moment de jalousie car mon équipage m'abandonne sur le parking de la gare pour se précipiter vers un train dont la loco à vapeur fume encore plus que moi...ils vont rire dans les tunnels ! Et son nom : le Truffadou, ce n'est pas un nom de train ça. A leur retour, leur mine réjouie, malgré une petite odeur de suie, qui soit dit en passant, n'est pas aussi agréable que

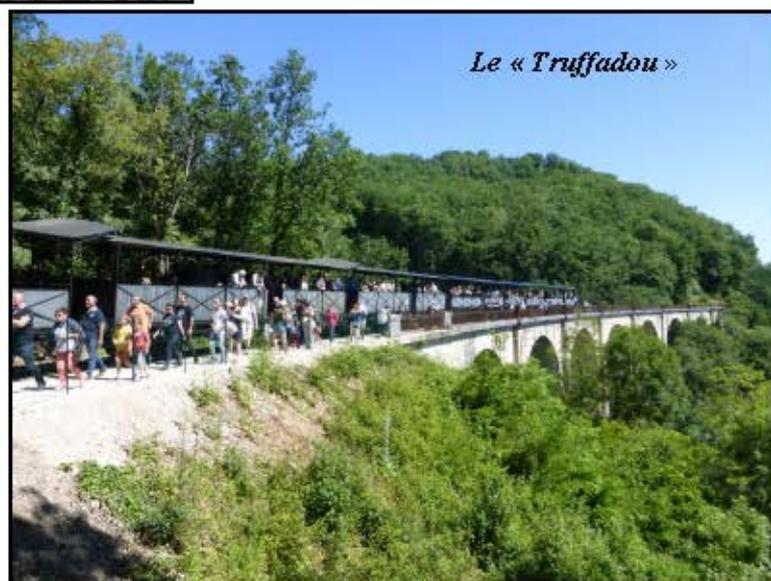
mon subtil parfum huile-essence-polyester, m'indique qu'ils ont du faire un beau petit voyage. Ils avaient encore les yeux brillants des belles vues sur la vallée de la Dordogne. A moins que ce ne soient les escarbilles ?



Après quelques kilomètres, les voilà qui me lâchent encore pour visiter à pieds Martel et ses jolies petites rues qui me sont Interdites. Mais c'est sur-

tout le restaurant Le Petit Moulin qui les attire. Ils en reviendront ravis et rassasiés de spécialités... à la noix.

Enfin un peu de route et le convoi des Matra et René Bonnet, très admiré par les nombreux touristes, traverse les villages pittoresques de Carénnac et d'Autoire. Les équipages vont se dégourdir les jambes dans Autoire, l'un des plus beaux villages de France, accroché aux versants de la vallée du ruisseau du même nom.





Malgré la chaleur, ces haltes bienvenues permettent à nos sportives mécaniques (nous ne faisons pas nos âges, pourtant respectables pour des autos) de ne pas trop chauffer. Cependant, la belle 530 blanche va nous faire un caprice et refuse de décoller le moment du départ venu en prétextant quelques bouffées de vapeur. Il lui faudra les soins avisés des spécialistes du club pour qu'elle daigne nous rejoindre.

Car entre temps, nous roulons jusqu'à la ferme de Siran, par un charmant petit chemin de terre qui me change bien de l'asphalte des circuits où mon « pilote » (quel prétentieux !) a plutôt l'habitude de m'amener. Était-ce une surprise pour nous les enfants de René Bonnet ? Nous voilà dans un élevage de chèvres, et chacun sait que le logo de sa marque (et son signe zodiacal) était une chèvre : le capricorne. Sensible à cette attention, nous patienterons dans ce pré en compagnie de très sympathiques et affectueuses chèvres angora. Nos équipages furent très intéressés par la visite et revinrent avec des pelotes et diverses pièces de laine angora, très belles mais complètement inappropriées par la température estivale ambiante. Je n'ai pas pu malheureusement profiter de la vue sur le cirque d'Autoire et sa cascade, car le chemin était réservé aux piétons.



Le retour par Padirac et Rocamadour m'a régalié de virages négociés certes prudemment, mais tellement plus amusants que les routes droites de mes Landes d'adoption !

Retour au camping de Payrac et repos après une bonne centaine de kilomètres, surtout que demain on remet ça, mais c'est une autre histoire qu'un autre vous racontera.

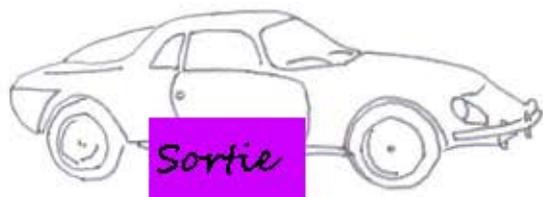


Quant à Bernard et Dominique ils vont rejoindre le restaurant pour un apéro convivial et un bon repas qu'ils disent bien mérité, même si c'est moi qui ai fait tout le boulot en les transportant!

En tous cas, merci à Maryvonne et Nanou pour cette organisation parfaite et cordiale qui nous a tous permis de découvrir cette superbe région. ☺

Le Djet 5S de Bernard et Dominique Artis





Sortie annuelle dans le Lot

1er juin 2019

Lot gagnant dans le Lot



Christine Beckers-Schmitz

Il était une fois (ben oui, je suis Belge, et alors ?) un petit village nommé Payrac, où vivaient un magicien, nommé Nanou, et une fée, Maryvonne.

Ils mirent à ma disposition un carrosse jaune de la plus belle allure qui se joignit au cortège coloré de dizaines d'autres engins, la plupart portant le nom flamboyant de Matra.

Une fois (eh oui, toujours Belge !) le siège rembourré de moult oreillers, j'arrivai enfin aux pédales et pus joyeusement faire vrombir ce coquin de moteur qui ne demandait que ça.

La fée Maryvonne nous avait concocté un itinéraire de rêve, truffé –c'est le pays de ce champignon délicieux- de petites routes sinueuses où les petites et alertes Djet se faufilaient d'une courbe à l'autre, sous un ciel aussi



Le diable sur l'une des tours du pont Valentré

bleu... que le bleu de tes yeux !

La traversée de petits villages sortis d'un livre de contes de Perrault se fit dans les règles du code de la route, et maints habitants nous firent des signes sympathiques, pouce levé.

Peu avant midi, la cohorte arriva à la ville de Cahors, où un espace nous était réservé le long du Lot, avec vue directe sur le fameux pont fortifié Valentré dont la construction prit 70 ans. La silhouette d'un diabolotin s'y détache, rappelant que l'architecte avait vendu son âme au diable.

Une flânerie dans les rues et ruelles de Cadurnum en petit train nous familiarisait avec le riche passé de cette ville, grâce aux commentaires éclairés et truffés –encore !- d'anecdotes de son guide. Les Romains y plantèrent la vigne, qui couvrit 80.000 ha en 1850, période de son âge d'or. Hélas, à cause du Phylloxéra la surface diminua de 80 %...mais obtint l'AOC en 1971.

Clément Marot, un Cadurcien accablé par la petite vérole, trouva quand même le moyen de pourrir la vie de millions d'écoliers (et d'adultes) en codifiant l'accord du participe passé.



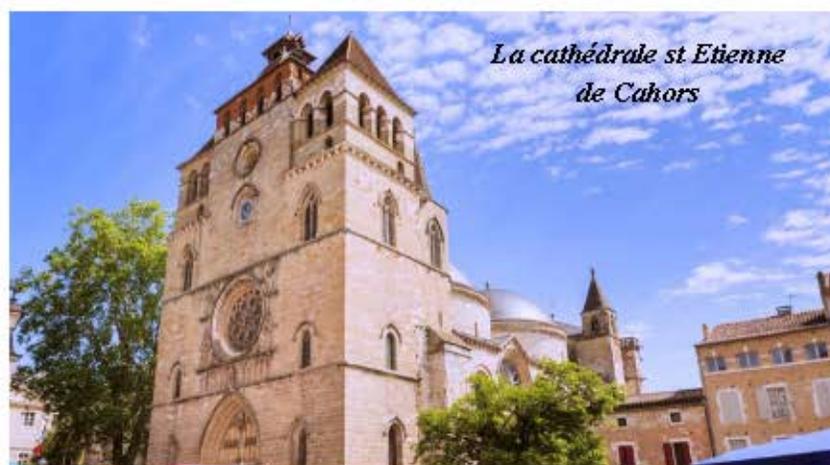
Août 2019

Après avoir entrevu la Tour des Pendus –où il n’y en eût jamais !-, nous traversâmes le quartier Soubiroux, aux maisons à pans de bois du 11^e siècle. Madame Claude, reine de la prostitution, cette « secrétaire d’état aux relations sociales », fut incarcérée dans un de ces bâtiments historiques aux fenêtres à colonnes « géminées ». Beaucoup de boutiques d’art

La cathédrale St Etienne aux coupes byzantines, la Mairie et ses pluies de capucines orangées, la fontaine aux 3 horloges fonctionnant avec un système de billes et l’odeur d’un parterre de roses blanches nous ravirent et clôturèrent cette balade cahotante en TGV (train à grandes vibrations).



Demeure de la rue de la Daurade

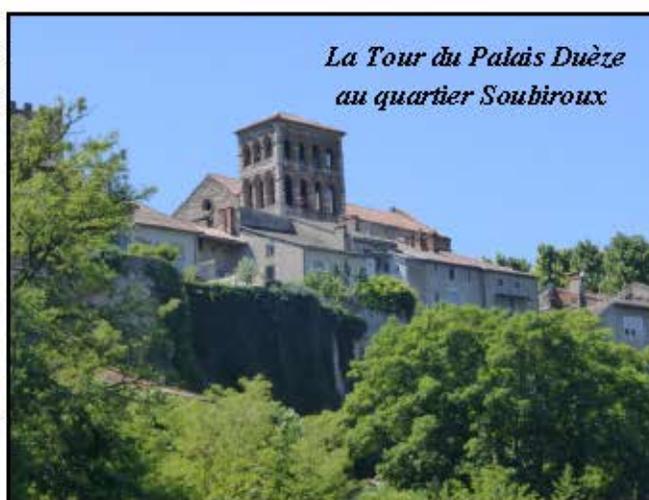


La cathédrale st Etienne de Cahors

Après un déjeuner certes un peu longuet mais qui, néanmoins, régala nos papilles, nous embarquâmes sur le Valentré, tels les bateliers d’Antan, et passâmes –que la langue française est belle !-

P’écluse du Moulin de Coty, l’une des 17 de la rivière Lot qui se jette dans la Garonne après 491 km. Cette machinerie dont l’invention est attribuée au génie de Léonard de Vinci reste fascinante par sa simplicité... et sa complexité. Certains passagers durent endurer les rayons d’un soleil impertinent et les silences d’un micro récalcitrant, mais ceux qui avaient choisi l’arrière ne le regrettèrent pas : ombre garantie !

Dans les tours perchées sur les impressionnantes falaises restent des traces de nids de pigeons, dont les habitants se servaient pour communiquer, avant de les consommer... rôtis ! Eh oui, à l’époque, les gens mangeaient leur portable ! Et les gabarriers évaluaient la profondeur de la rivière avec une gaffe, d’où l’expression.



La Tour du Palais Duèze au quartier Soubiroux

A l’arrivée du chemin de fer –qui se souvient que le bruit courait que le corps humain ne résisterait pas à une vitesse de plus de 40 km/h ?-, la voie navigable est abandonnée. Le Lot redevient une rivière claire.

On peut s’y baigner dans des eaux cristallines, et y rencontrer des loutres, hérons cendrés, martins pêcheurs, rats musqués, ragondins...mais nous n’en verrons point.

Des traces visibles des inondations de 2003 nous ramènent à la réalité du pouvoir destructeur de l’eau qui était montée de 7m60, ce qui a peut-être donné son nom au quai où nous débarquons : l’Allée des Soupirs ! Mais là, nous soupirâmes d’aise après ce moment de détente, avant de reprendre nos montures brûlantes et de rentrer au bercail à Payrac.



Un apéro convivial et un repas hautement qualifiable de « gastronomique » nous attendaient au cœur des ombres du Camping des Pins qui mérite bien ses 4 étoiles, comme notre hôtesse Maryvonne, applaudie pour son organisation sans faille, et son assistant Nanou qui se targue d'avoir testé les restaurants...avec un talent certain !

Conclusion à ce weekend hors du temps :

Conduire une Djet, c'est rajeunir de 40 ans au moins, c'est conduire avec les fesses, c'est retrouver les sensations d'une auto qui se pilote, et pas qui vous conduit. C'est anticiper les freinages, avoir le plaisir d'accélérer à fond dans la symphonie du moteur, amorcer une glissade synonyme de plaisir infini. C'est changer de vitesse à la volée, à l'oreille, et bénéficier d'un couple étonnant. Merci Nanou de m'avoir confié cette petite merveille, ce carrosse qui jamais ne se transformera en citrouille !



Merci à Maryvonne pour son talent d'organisatrice, pour sa gentillesse, pour le temps consacré à nous faire découvrir sa région enchantée, pour ce partage, et merci à vous deux pour ces jours de bonheur absolu plein de rencontres et de retrouvailles, comme celles avec Delphine, Danielle et Popol, ainsi que Christian, le courageux qui a osé monter dans la 630 avec moi à Charade, et avec qui on s'est tiré la bourre pour aller chercher de l'essence le samedi soir...un grand moment de plaisir sur une route magnifique et déserte!

Merci pour tout, et à bientôt ? ☺



Août 2019



Salon de Mulhouse

28 au 30 juin 2019



Danielle et Jean Paul Humbert



Le week end du 28 au 30 Juin, le club a été invité à participer au salon de Mulhouse dont le thème principal était MATRA.

Départ le vendredi matin de bonne heure afin d'être sur place en début d'après midi pour mettre les voitures en place. Nous avons retrouvé Roland et Charly qui sont venus par la route avec le Djet de Charlotte et Daniel avec sa 530 ainsi que Pierre qui lui aussi a accepté de prêter son Djet.

Le samedi matin, arrivée des autres club Matra (club Matra Suisse, Baghera café, Amicale Avantine, Matra Passion. Le centre de l'expo dévoilait toutes les Matra de série ainsi que quelques protos (630, 670, MS1, MS120, et un René Bonnet tubulaire). Malgré les fortes chaleurs, nous avons eu la visite des membres de la région et nous avons eu des contacts avec des propriétaires de voitures en restauration qui cherchaient des aides et renseignements et je pense qu'ils vont rejoindre notre club.



Le samedi soir, dîner de gala au musée Schlumpf. Nous pouvions flâner dans toutes les allées et nous découvrons toute la collection. Cette visite était agrémentée ici et là de buffets divers.

Le dimanche soir, rangement du stand et dernier repas avec Roland, Daniel et Charly car le retour vers Romorantin était prévu le lendemain de bonne heure. ☑





Salon de Mulhouse

28 au 30 juin 2019



Daniel Harquin

Le salon de Mulhouse s'est déroulé les 29/30 juin 2019 au Parc des Expos situé à coté de la Cité de l'Automobile, ex Musée Schlumpf que nous avons eu



l'occasion de visiter le samedi soir de nuit lors d'une soirée de gala et pour découvrir l'exposition temporaire dédiée à Bugatti. Le Crémant d'Alsace et la Bière régionale ont coulé à flot ! avec cette chaleur, ces délicieux breuvages ont été très appréciés. Nous

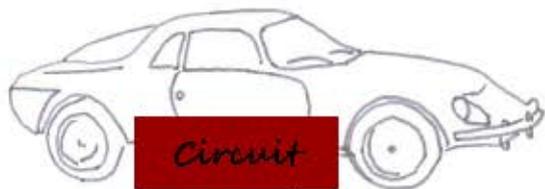
avons été très bien reçu. Dommage que la MS650 et MS610 Napoléon ont été bloquées dans la vallée du Rhône suite à la forte montée de la pollution, ces 2 voitures manquaient bien sur le stand Matra, elles auraient bien complété le plateau ! Ce sera pour une autre fois.



Je suis monté avec la 530 sur un plateau, car j'avais tout l'Espace rempli des maquettes de soufflerie (10) de Manuela & Martin derrière. Elles étaient disposées à coté de chaque véhicule correspondant sur des présentoirs noirs de un mètre de haut. ☑



Août 2019



Classics Days Le Mans

6 et 7 juillet 2019



André Delaunay

Retour du René Bonnet sur le circuit

Nanou avait inscrit le RB depuis longtemps car le nombre de places disponibles est vite épuisé.



Comme promis, Nanou m'a demandé de conduire la voiture (que j'ai pilotée pendant 15 ans et qu'il a restaurée magnifiquement).

Samedi matin, après une quarantaine de kms de chauffe, on arrive très tôt au circuit pour éviter les bouchons.

Nous nous alignons sur notre emplacement avec d'autres Matra du Club. Seul hic! Il n'y a pas d'arbres et le soleil cogne déjà. Il va faire très chaud!!!

Bientôt l'heure de la 1ère manche. Après avoir enfilé une combinaison (d'époque!), je m'installe: on recule le siège à fond, on supprime l'assise, et dommage, le volant est un peu grand mais la piste nous attend. Je pars en prégrille au milieu d'une armada de R12 Gordini, accompagné de Nanou.



Bon démarrage, la voiture roule bien, freine bien aussi mais elle est un peu trop souple de l'avant. Les pneus frottent dans les ailes... ça sent la gomme et on fait une fumée d'enfer. Au 3e tour, le commissaire lève le drapeau noir avec notre numéro. Nous devons rentrer au stand. Officiellement, nous sommes stoppés pour une fuite d'huile. Je pense qu'ils ont dû confondre car même si nous perdons un peu d'huile, cette fuite ne pouvait pas être visible depuis le bord de la piste et la fumée était due aux pneus.

Bref, dès le retour, on s'affaire sur cette fuite. Surpression! Le bidon de récupération n'est pas percé et les joints subissent cette charge. On fait une multitude de trous puis il faudrait augmenter le diamètre du tuyau sur le cache culbuteur.



Nanou, pas trop d'accord. Comme c'est l'heure du repas, nous nous retrouvons tous entre les semis remorques et le stand 38. Cela permet de réfléchir dans le seul coin d'ombre.

Finalement, on décide de repartir pour la 3e manche. Je me re-déguise en pilote et hop! C'est reparti avec Peter comme passager.



Ca roule, les pneus frottent toujours, mais ils sont usinés, il n'y a plus de fumée. Je fais la manche complète sans surrégime. Je suis content. Arrivés à notre emplacement, on contrôle sous la voiture: toujours de l'huile qui coule un peu.

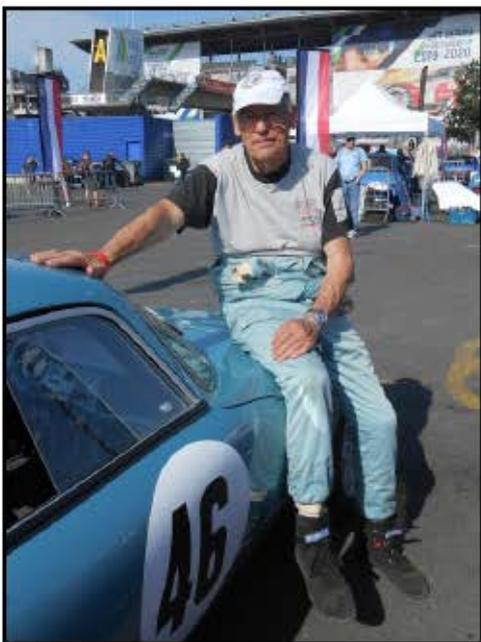
Nous verrons ce soir dans l'atelier de Christian. Nous quittons le circuit. Pas facile avec les bouchons, la foule près des centres commerciaux, ça chauffe beaucoup. A l'arrivée, plus d'huile. On décide donc de laisser tomber pour le lendemain, il n'y aura pas de tour de piste. Dommage

mais normal, il vaut mieux arrêter que de risquer tout casser. Maryvonne n'aura pas son tour de piste, pas de chance!

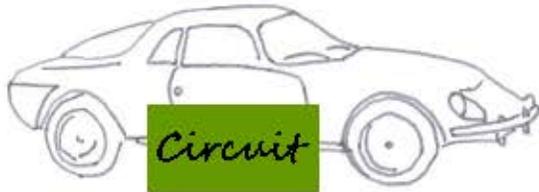
Dimanche matin, retour au circuit mais en spectateurs cette fois.

Je remercie infiniment Nanou de m'avoir fait posé mes fesses dans sa voiture. Même si ça ne se voit pas, il m'a fait rajeunir de 15 ans!

Et ce René Bonnet, quelle sympathique auto! ☑



Août 2019



Classic Days

6 et 7 juillet 2019



Stéphane Dolbeau et Marie

Tout commence le vendredi 04 juillet, la cloche de l'école a enfin sonné annonçant une grande période de vacances mais aussi le départ imminent pour Le Mans aux Classic Days. Première sortie voiture en compagnie de Stéphane. Tout est prêt depuis plusieurs mois afin de passer un week-end sans encombre. Ce soir repas dans une petite crêperie avec les membres du club pour un premier contact convivial. Ce que l'on ne m'avait pas dit c'est que de partir avec un djet est loin d'être une expérience tranquille. Certes, je savais bien que le trajet serait un



peu bruyant mais je ne pensais pas passer 40 minutes sur une bande d'arrêt d'urgence alors que nous n'avions pris la route que depuis 45 minutes ! La pauvre voiture a eu tellement chaud ! Nous avons donc attendu à l'ombre d'un panneau, qu'elle se rafraîchisse. Nous aurions pu tomber en panne dans un petit coin coquet où deux tourtereaux auraient trouvé à s'occuper mais pensez-vous !

Bref, après quelques coups de téléphone pour annoncer que nous serions quelque peu en retard, nous sommes repartis par la nationale tranquillement. Heureusement, nous n'étions pas seuls à avoir des soucis de voiture, Delphine aussi a connu, avec ses amis, une panne irréparable ce qui leur a valu un changement de véhicule et un arrêt repas au Mac Do de Blois. A cet instant, nous avons décidé de troquer la petite

crêperie pour un arrêt express au royaume du hamburger ! Le week-end s'annonce très romantique ! Le djet a été très complaisant et nous a emmené jusqu'aux chalets sans refaire de caprice, merci car il est déjà 23h15. Tout le monde nous attend mais rapidement nous regagnons nos chambres avec nos colocataires Olivier et Daniel car demain matin réveil matinal.





Samedi matin 7h30, douches prises, 8h00 petit déjeuner avalé, en route pour la piste. Le djet démarre au quart de tour et nous voilà partis en convoi de jolies Matra. Il fait déjà chaud ici, chacun gare sa voiture en fonction de son modèle puis nous partons à la découverte des autres véhicules rangés par centaines, tous plus beaux et plus polischés les uns que les autres. Toutes les marques, toutes les époques sont présentes offrant à nos yeux un défilé exceptionnel.

Après un premier tour et une bière bien fraîche, il est temps pour moi de découvrir la piste. Nous profitons du placement libre dans les gradins pour nous mettre dans la tribune centrale, à l'ombre. Les premières

voitures défilent sous un ronronnement de moteurs ce qui nécessite le port du casque si l'on veut garder un peu d'audition ! Selon les catégories engagées se mêlent les conducteurs de course, les fanas et les âmes tranquilles qui profitent juste de la chance de pouvoir rouler sur le circuit du Mans. Chacun y trouve son plaisir et nous nous attendons Dédé et Nanou avec son Djet. Hélas quelques problèmes techniques les pousseront à retarder leur départ.

Nous nous retrouvons tous ensemble derrière le paddock Matra pour partager un déjeuner convivial avant de repartir nous promener et admirer les coureurs cette fois-ci dans la tribune Dunlop depuis laquelle on apprécie l'approche des pilotes faces aux jolies courbes de la piste.

Cet après-midi la Matra MS 670 doit faire son grand retour, c'est l'effervescence autour de ce fabuleux prototype dans lequel, soit dit en passant, j'ai eu la chance de m'installer, le grand pilote Gérard Larousse est venu pour la piloter. Les mécanos effectuent les derniers réglages, les touristes s'agglutinent autour des grilles pour profiter du bruit unique que fait son moteur V12 au démarrage. Heureusement, moi qui suis novice, j'ai un casque sur les oreilles car je ne me doutais pas qu'un moteur pouvait offrir autant de décibels ! Et c'est parti la MS 670 se lance pour un premier tour de piste sous les regards ébahis de la foule. Mais la mécanique, c'est capricieux et Gérard Larousse est forcé de se ranger sur le bas-côté car ses vitesses ne passent plus ; c'est retour au paddock pour la nuit.



Août 2019

D'ailleurs la fatigue arrive et nous décidons de rentrer au gîte pour un bon barbecue et une soirée riche en discussions et en rires. La chaleur toujours présente encourage quelques jeux d'eau. L'heure tourne, les paupières s'alourdissent, la nuit est bien noire, l'heure du repos a sonné.



Dimanche matin 7h30 douche, 8h00 petit déjeuner mais ce matin j'ai le plaisir de repartir

avec Olivier et sa Bagheera or métallisée. Et oui je profite de ce rassemblement pour me promener dans des voitures insolites. C'est le grand luxe, trois places à l'avant offrant un confort étonnant par rapport au djet.



Nous repartons pour une journée riche, la Matra MS 670 est depuis 7 heures du matin entre les mains expertes de Christian qui réussit à tout remettre en ordre pour un nouveau départ et Gérard Larousse s'élance seul sur la piste pour deux tours complets. Quelle voiture !

Aujourd'hui Dédé et Nanou sont eux aussi prêts et je pense que c'est avec beaucoup d'émotion qu'ils partent à vive allure sur la piste. Nous admirons leurs passages avant de nous rendre au musée. Et quel musée ! Je vous le conseille vivement, quelle exaltation de voir tous ces modèles exposés côte à côte rappelant à chaque fan des 24 heures qui étaient les équipes vainqueurs. Pour ceux

qui, comme moi, n'y connaissent rien, la découverte de cet espace me procure un grand plaisir tant au niveau des yeux qu'à celui d'écouter les commentaires de Stéphane.

Pour l'occasion des Classic Days, les organisateurs ont prévu de faire un défilé de toutes les voitures et motos exposées sur la piste. Bien sûr nous sommes en retard mais après une course effrénée pour aller du musée au djet, on arrive à rentrer les derniers ! Ouf, je ne voulais pas rater un tour de piste ! C'est très sympa, on roule puis tout le monde s'arrête sur la ligne droite. J'imagine



que la vue depuis les gradins doit être formidable. Il y a une bonne ambiance, nous discutons avec nos voisins qui roulent en 2Cv ou en Porsche. En revanche, qu'est ce qu'il fait chaud ! On repart à la queue leu leu mais là aïe, pour nous c'est le début de la fin. Le djet se met à faire de drôles de bruits puis on avance tout doucement, on s'arrête et on repart... Il n'aime pas du tout ça et commence à chauffer. Le bon côté des choses c'est que j'ai aussi pu tester la dépanneuse ! Et oui à mi-parcours nous nous sommes garés sur le côté le pauvre Djet n'en pouvait plus de cette chaleur ! La dépanneuse l'a donc remise à sa place sur le parking sous quelques moqueries bien méritées. On garde le sourire mais une question nous trotte dans la tête, comment va-t-on rentrer ? A ce moment les solutions fusent, un grand merci à la solidarité.





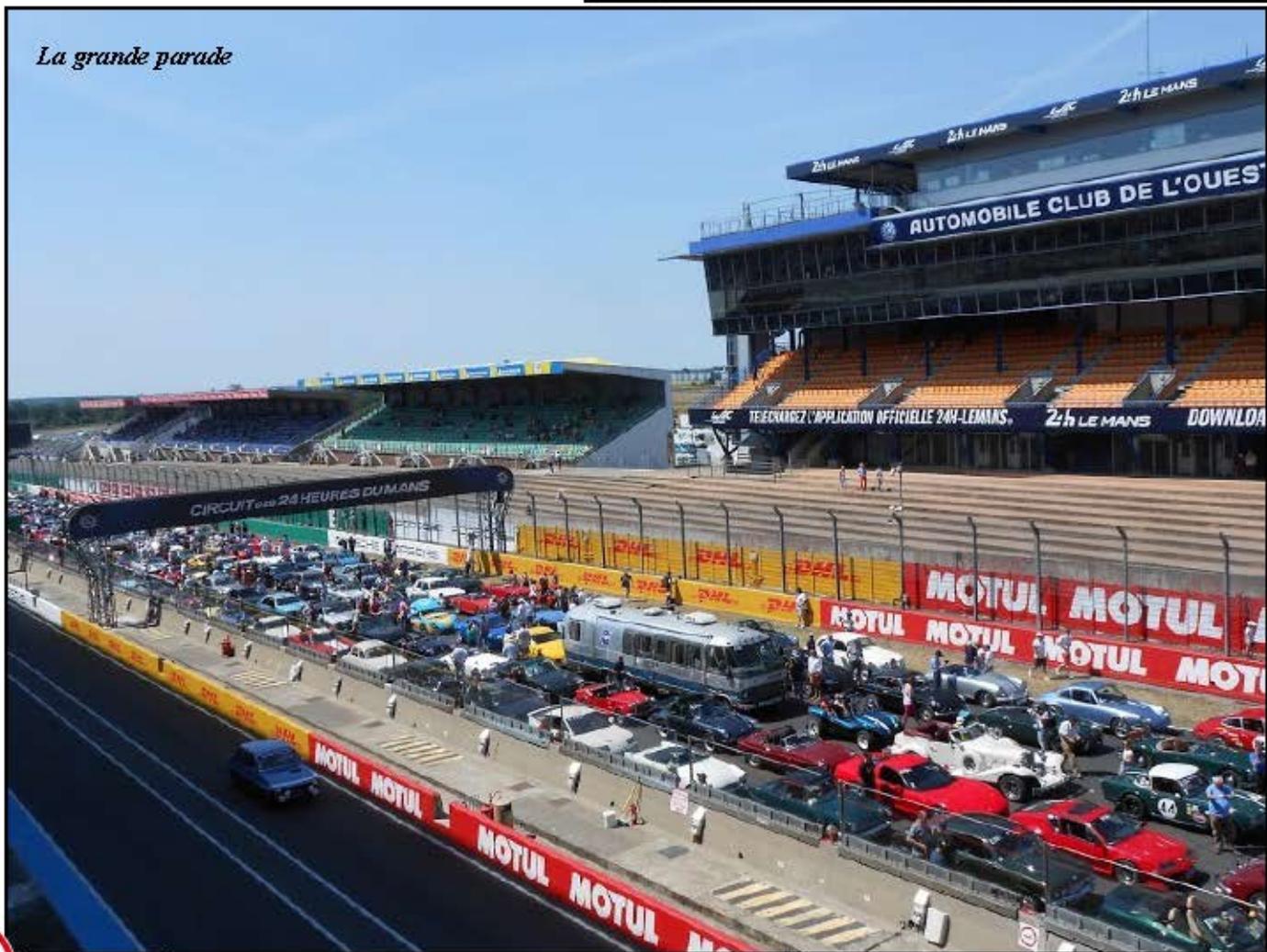
Nous décidons d'aller manger, ensuite je rentrerai chez moi en compagnie d'Olivier et Daniel dans la Bagheera or métallisée et Stéphane rentrera en Touran avec Bruno et le Djet sur son plateau jusqu'à Romorantin. Le problème c'est qu'il fait toujours très chaud et d'un coup les trois places de la Bagheera si confortables ce matin sont d'un coup plus petites lorsqu'on est trois. Le pauvre Daniel

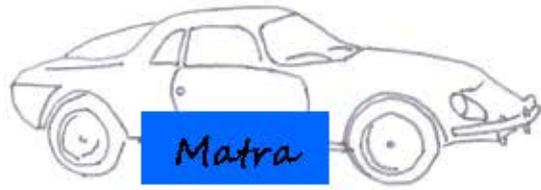
doit supporter ma proximité qui engendre chez tout le monde une transpiration conséquente ! J'ai cru qu'il allait faire un malaise en arrivant à la maison d'autant plus que notre cher pilote a pris un malin plaisir à prendre des virages bien francs me forçant à me coller encore davantage à mes acolytes !

En tout cas un grand merci à vous tous qui nous avez bien dépanné. Il ne me reste plus qu'à reprendre ma voiture pour aller chercher Stéphane chez Jean-Paul et Danièle. Nous avons même eu la chance de partager un dernier repas et de contempler quelques beaux spécimens avant de rentrer dans notre maison, fatigués mais heureux d'avoir passé notre week-end au Mans. ☐



La grande parade





Jacques Augier

Suite...voir bulletin n°99



Matra :

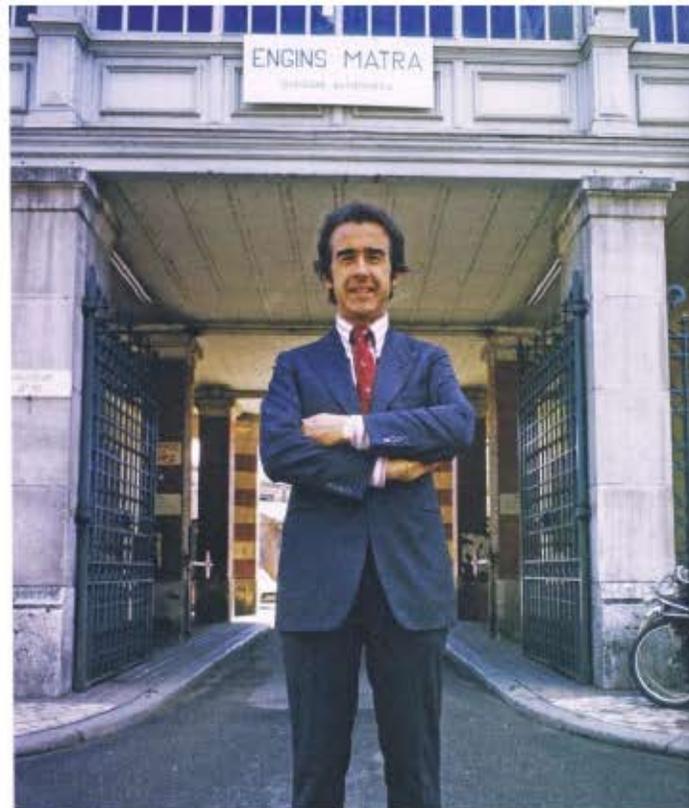
Origine et Fondateurs



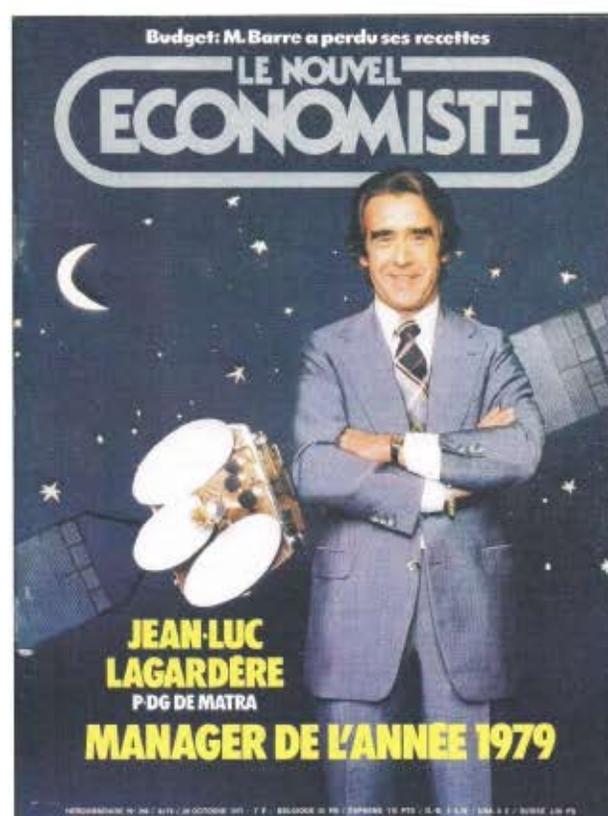
Les publicités Matra des belles années d'expansion



Marcel Chassagny restera Président Directeur Général jusqu'en 1977 date à laquelle il décide de quitter la présidence et de la confier en plein accord avec Sylvain Floirat à Jean Luc Lagardère. Jusqu'à leur décès respectif en 1988 et 1993 Marcel Chassagny et Sylvain Floirat n'ont pas cessé de soutenir Jean Luc Lagardère, et tout particulièrement lors d'un des moments les plus critiques, 1981 et la négociation de la nationalisation du groupe.



Jean Luc Lagardère devant l'entrée de l'usine Engins Matra Division Automobile à Romorantin



.....et en couverture du Nouvel Economiste en 1979



Août 2019

Jean Luc Lagardère a ainsi trouvé un cadre idéal pour exprimer tout son génie entrepreneurial en partant d'une base saine et en bénéficiant du soutien de deux piliers solides et inébranlables.

La destinée extraordinaire de notre grande MATRA repose sur ces trois hommes Marcel Chassagny, Sylvain Floirat et Jean Luc Lagardère qui ont toujours su rester unis et solidaires avec un objectif commun : le développement de MATRA. Jean Luc Lagardère né en 1928 a été le fils spirituel de ces deux « frères » nés eux en 1899 et 1903.

Une photo illustre bien cette union et filiation : les 3 hommes dans une Matra Bagheera probablement en 1973 année de sortie de cette voiture devant le siège de Vélizy (Lagardère au volant, Chassagny au centre et Floirat à gauche de la photo).



Aujourd'hui le nom de Matra n'existe plus que dans quelques musées dont le très beau musée Matra Automobile à Romorantin dans le Loir et Cher qui continue à rendre hommage à la marque et à ses créateurs.



Musée Espace Automobiles **Matra**

Comment oublier la décade prodigieuse de l'équipe Matra - Entre 1965 et 1974, les voitures bleu de France s'étaient illustrées sur tous les continents dans les championnats les plus prestigieux, triomphant pile-mêlé en Formule 1, aux 24 Heures du Mans et en Sport-Prototypes.

L'impact sportif de cette extraordinaire épopée le dispute avec l'avancée technologique à ce niveau prôné par l'équipe de **Jean-Luc Legardère**.

Espace Automobiles Matra situé à Romorantin, là où étaient fabriqués en série les voitures de la marque, est l'endroit idéal pour perpétuer un souvenir encore vivace dans la mémoire des « ex-fans des sixties ».

Créé en 1976 sous l'appellation de Musée de la Course Automobile, ce lieu de ... culte a émigré depuis mai 2000 vers des locaux plus spacieux en plein centre de Romorantin, dans les murs qui abritaient il n'y a pas si longtemps la firme Bonnet, spécialisée dans la fabrication des caméras.

Aujourd'hui, cette exposition a changé de dénomination, on l'a vu, et peut à juste titre se targuer de proposer trois musées en un avec trois espaces (sans jeu de mot) dédiés à la compétition, aux prototypes et à la série. Voir même un quatrième, car l'espace réservé aux moteurs vaut que l'on s'y attarde. Le chaland pourra ici admirer à loisir ces véritables oeuvres d'art avec, en bruit de fond, le son unique et magique du V12 Matra !



1964 - 2014 : il y a 50 ans Matra se lançait dans l'automobile...

C'est en 1964 que se crée la première filiale de Renault pour la production de la série de Matra sur une base industrielle. Il est devenu à l'heure de Jean Bonnet, un constructeur national sous le nom de SA des Etablissements Matra et cette a été l'origine pour un grand nombre de constructeurs du monde.

La Matra - Renault fut, pendant dix ans, le premier constructeur de voitures de série en France. Elle a été le premier constructeur de voitures de série en France. Elle a été le premier constructeur de voitures de série en France. Elle a été le premier constructeur de voitures de série en France.

Tout au long de sa vie (jusqu'en 2001), le second Matra Automobile s'y consacre à l'exportation de voitures plus automobiles. L'ensemble d'habitacle (habitacle) est unique dans son monde automobile car son constructeur est des industriels. Matra a permis plus d'un million de voitures à travers le monde. L'ensemble d'habitacle est unique dans son monde automobile car son constructeur est des industriels. Matra a permis plus d'un million de voitures à travers le monde.

PRODUCTION TOTALE A ROMORANTIN 1961-2003

Véhicules de série (hors véhicules spéciaux)

LE MANS =	135	(74 cabriolets à moteur Panhard - 61 cabriolets à moteur Renault)
MISSILE =	316	(n° de série 0000 à 0315) moteur Renault Type 1001
DIET - JET =	1 693	(138 Diet René Bonnet - 1495 Diet V 12 et Jet 6 Matra)
M 530 =	9 609	
RAGHEIRA =	47 796	
RANCHO =	56 457	
MURINA =	10 680	tous modèles confondus
ESPACE =	874 242	tous modèles confondus
AVANTIME =	8 442	
TOTAL =	1 009 485	(dept 1963 à fin 2003)
MATRA SPORTS & MATRA AUTOMOBILE =	1 008 836	de 1965 à 2003
AUTOMOBILES RENE BONNET =	649	de 1961 à 1964

PS - Les données Missile il ont été corrigées d'après les données de Matra Sports (inventaire 2004 fin 2001)



Jean-Luc Lagardère (10 février 1928 – 14 Mars 2003)

Celui qui a mené Matra vers les plus grands succès automobile, reste comme l'un des plus grands capitaines d'industrie du XXe siècle.

En 1964, Marcel Chassagny fondateur de Matra et Sylvain Floirat le principal actionnaire, prennent la décision de se lancer dans l'aventure automobile. Pour diriger cette nouvelle activité du groupe Matra, ils recrutent Jean-Luc Lagardère alors chez Dassault Aviation, pour diriger et développer ce secteur.

Ce jeune chef d'entreprise va mener à la hussarde l'inexpérimentée équipe Matra-sports vers les sommets du sport automobile. Un succès fulgurant qui va permettre au secteur industriel de se développer en parallèle.

Avide de notoriété et de succès pour sa firme, audacieux et déterminé, Jean-Luc Lagardère saura stopper l'épopée sportive une fois les principaux titres décrochés. Tout cela, sans nuire au développement industriel qui prendra son véritable essor avec le lancement de l'Espace, premier monospace sur le marché européen.

Au début des années 80, Jean-Luc Lagardère va construire avec la même réussite le groupe qui porte son nom et qui rayonne de la défense aux médias en passant par l'aviation. C'est son fils unique, Arnaud Lagardère, qui lui a succédé depuis le début des années 2000.

Il subsiste aussi le «M» de MBDA. Le Groupe Lagardère s'est retiré de toute ancienne activité industrielle Matra à ce jour en vendant toutes ses parts dans EADS en 2013 ; il est totalement recentré sur les médias. Le nom figure encore sur des vélos électriques qui ont dans un premier temps été fabriqués à Romorantin par des anciens de Matra Auto et la société Matra Manufacturing Services (MMS comme un certain Matra Marconi Space) jusqu'à fin 2014. Puis cette société a été cédée par le Groupe Lagardère à Easy Bike qui continue à produire une gamme de vélos électriques nommés Matra à Saint Lô dans la Manche.



www.matra.com



Un petit mot pour finir sur la biographie de Jean Luc Lagardère (source Wikipédia):

Jean-Luc Lagardère, de son vrai prénom Jean Lucien Lagardère, est né le 10 février 1928 à Aubiet (au n°17 Grand' Rue) dans le Gers, dans la maison de ses grand parents maternels qui l'élèvent dans ses premières années. Il est le fils unique d'André, fonctionnaire des douanes souvent en déplacement, et de Marthe.

Au début des années 40 André Lagardère est muté à Paris et la famille s'y installe. Fin des années 40 il est nommé à la direction financière de l'ONERA (créé en 1946). Jean Luc Lagardère prépare les concours d'entrée à Navale et à Sup-Elec au Lycée Saint-Louis. Il intègre Sup-Elec en 1949 et en ressort diplômé en 1951.

Jean Luc Lagardère est très sportif et pratique le rugby, le football, le tennis et le ski. Il se passionne aussi pour les courses de chevaux et les paris associés sans pour autant pratiquer l'équitation.

Après un stage en Suède et son service militaire il rentre chez Dassault en 1952 où il démarre, comme tout ingénieur débutant, au bureau d'études à la planche à dessin à coté de Serge Dassault, puis s'occupe de développement d'équipements d'avion (dont des servocommandes)

Jean-Luc Lagardère épouse Corinne Levasseur en 1958, elle est sa cadette de onze ans. Ils ont un fils, Arnaud, né en 1961. C'est elle qui l'initie à l'équitation, à l'élevage des purs-sangs et au monde des courses coté paddock. Le couple divorce en 1975. En 1978, il fait la connaissance de Elisabeth Pimenta Lucas, mannequin chez Ungaro, surnommée Bethy. Ils se marient en 1993. Ainsi contrairement à une légende, il n'a jamais épousé ni la fille de Marcel Chassagny, ni celle de Sylvain Floirat !

En 1962, il est approché par Marcel Chassagny, président de Matra. C'est en total accord avec l'actionnaire principal Sylvain Floirat (qui l'intronisera aussi à Europe 1) que Marcel Chassagny confie les rênes de Matra à Jean-Luc Lagardère début 1963.

Avec lui la société se diversifie dans de nouveaux domaines : les automatismes, les télécommunications, l'informatique, la recherche offshore, les transports urbains et surtout l'automobile (compétition et production de série).

En 1977, il devient PDG de Matra. Il conduit une stratégie de croissance ambitieuse. Certaines acquisitions seront de grands succès, d'autres de grands échecs. Parmi ces derniers, les exemples marquants sont : l'acquisition de la société EMO en 1975 qui fabriquait des postes de télévision en couleur, l'acquisition de Manurhin, la reprise de Yema et la création du pôle Matra Horlogerie en 1982, le reprise de Jaeger en 1979 et de l'activité carburateur de Solex en 1980 qui constitueront un pôle équipement automobile éphémère. **À la même époque, les nombreux succès assurent la croissance des filiales majeures, Matra Défense, Matra Espace, Matra Communication, Matra Electronique, Matra Automobile et Matra Transport.** Coté sportif il y eu les grands succès en course automobile (champion du monde Formule 1 1969, 3 fois vainqueur des 24 h du Mans 1972 à 1974, 2 fois champion du monde des constructeurs en 1973 et 1974) et l'aventure hasardeuse en football avec le Matra Racing dans les années 80.



Août 2019

Après l'élection de François Mitterrand, la société Matra sera nationalisée à 51 % en septembre 1981, Jean-Luc Lagardère en restera le PDG, au terme de négociations habiles. Avec l'arrivée de Jacques Chirac à Matignon en mars 1986, il œuvre pour que la privatisation de Matra se fasse au plus vite. Le krach de Wall Street d'octobre 1987 a lieu trois jours après le lancement de l'opération initiale de privatisation et il force le gouvernement à la suspendre. L'offre publique de vente sera terminée début 1988.

Jean-Luc Lagardère ne parvient pas à prendre le contrôle de TF1 lors de sa privatisation en 1987, battu par Bouygues. Pour prendre place dans le monde de la télévision, via Hachette, il entre en 1990 au capital de La Cinq initialement détenue par Robert Hersant, Silvio Berlusconi et Jérôme Seydoux. Il en prendra le contrôle total mais l'opération se terminera par la liquidation de la chaîne, qui sera douloureuse pour les finances du groupe. Jean-Luc Lagardère y voit son «plus grave échec». Pour éviter la faillite de Hachette, il opère fin 1992 la fusion de Matra et de Hachette. Matra-Hachette qui deviendra plus tard Lagardère SCA est créé. Grâce au statut de société en commandite par actions, Jean-Luc Lagardère conserve le contrôle de la gestion avec quelque 10 à 13 % des actions. Mais, comme associé gérant à titre personnel, il est responsable du passif sur ses biens propres. Son fils unique Arnaud est désigné comme son successeur.

En 1992, lors de la vente des Mirages de Taïwan par un groupement réunissant Thomson-CSF, Snecma, Dassault Aviation et Matra, ce dernier réussit lors des négociations à tripler sa part dans le contrat, au détriment de ses partenaires : ce que le président de Thomson, Alain Gomez ne pardonnera jamais à Jean Luc Lagardère.

En 1996, le gouvernement français souhaite privatiser Thomson. Candidat, Matra va alors nouer des alliances avec le britannique GEC et l'allemand DASA. Auparavant, Matra et British Aerospace avaient mis en commun leur activité missile tactique avec la création de Matra BAe Dynamics (qui est à l'origine de MBDA). Bien que Thomson soit finalement repris par Alcatel, Jean-Luc Lagardère sera à l'origine de la consolidation des industries de la Défense. En 1999, Matra fusionne avec l'Aérospatiale, lors de sa privatisation. Un an plus tard, Aérospatiale-Matra formera avec l'allemand DASA et l'espagnol CASA le groupe EADS devenu à ce jour Airbus Group.

Passionné par les courses hippiques, Jean Luc Lagardère reprend, à titre personnel, un haras à Pont-d'Ouilly et une écurie de courses célèbre, celle des Dupré (casaque grise, toque rose). Depuis 2003, le Prix Jean-Luc Lagardère lui rend hommage.

Fin Février 2003, il est opéré de la hanche à la clinique du Sport à Paris (opération pour pouvoir continuer à pratiquer le tennis). Huit jours après, bien rétabli, il dîne chez lui avec sa femme et des amis. Le lendemain, il est retrouvé dans le coma par sa femme, sur le sol de sa chambre. Après quelques jours en réanimation, il meurt à l'hôpital Lariboisière à Paris le 14 Mars. Le diagnostic est une encéphalomyélite aiguë auto-immune, un cas rarissime qui fit planer un certain mystère autour de ce décès. Il est inhumé au cimetière d'Ouilly-le-Basset, près de son haras.

Contrairement à Sylvain Floirat, Jean Luc Lagardère ne sera pas revenu vers sa terre natale du Gers dans ses dernières années.

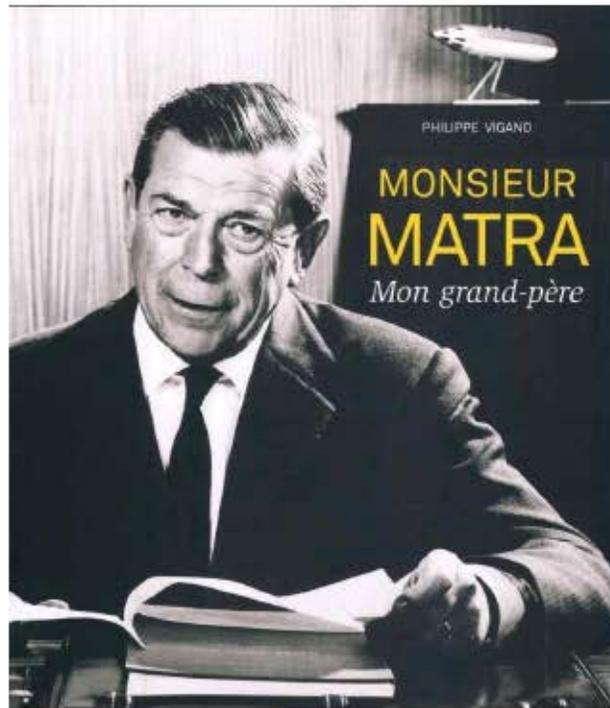


Bibliographie :

Les informations contenues dans ce document sont issues des livres suivant :

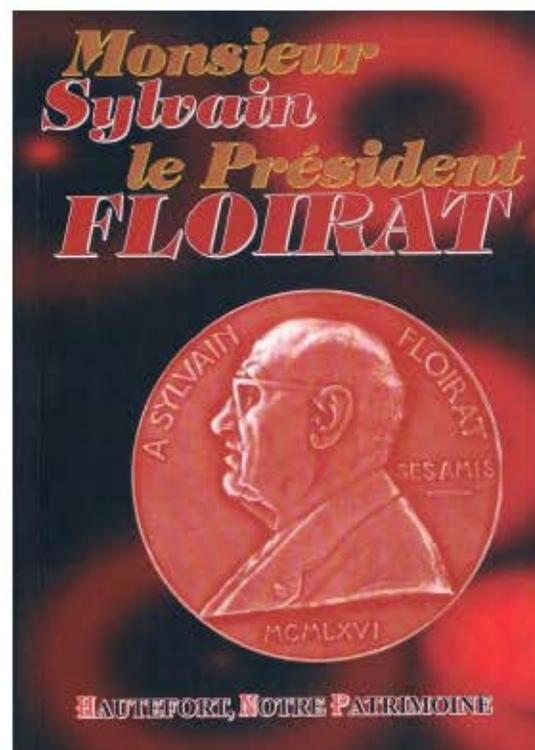
Sur Marcel Chassagny :

Monsieur Matra mon grand père » de Philippe Vigand, édité à compte d'auteur.



Sur Sylvain Floirat :

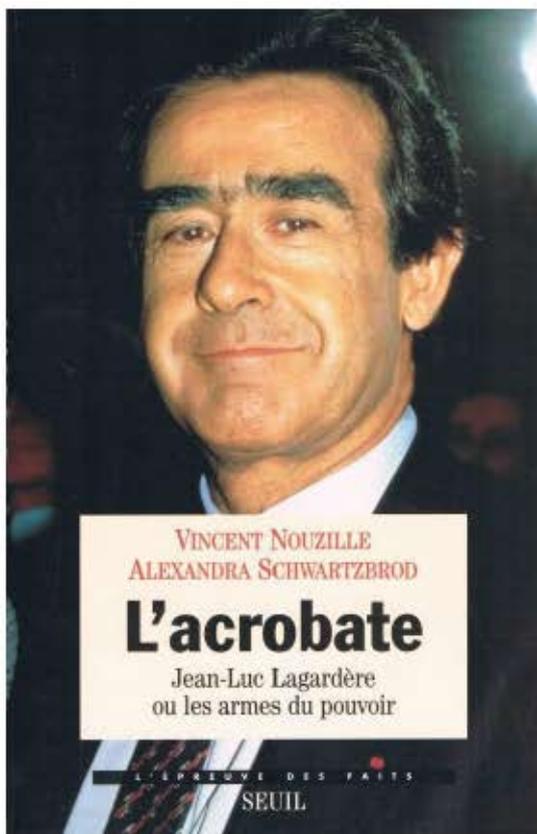
Monsieur le Président Sylvain Floirat » édité par une association de Dordogne, « Hautefort Notre Patrimoine » (Hautefort est une petite ville à 5 kms de Nailhac, village natal de Sylvain Floirat).



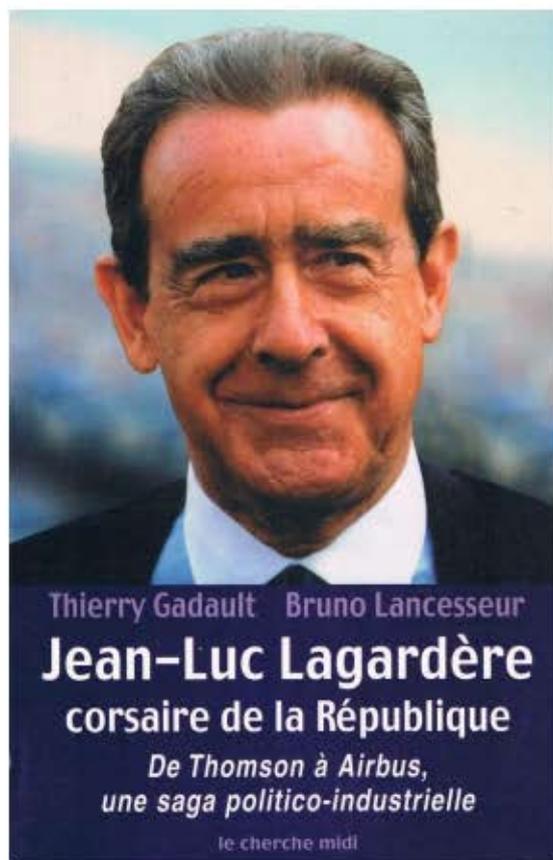
Août 2019

Sur Jean Luc Lagardère :

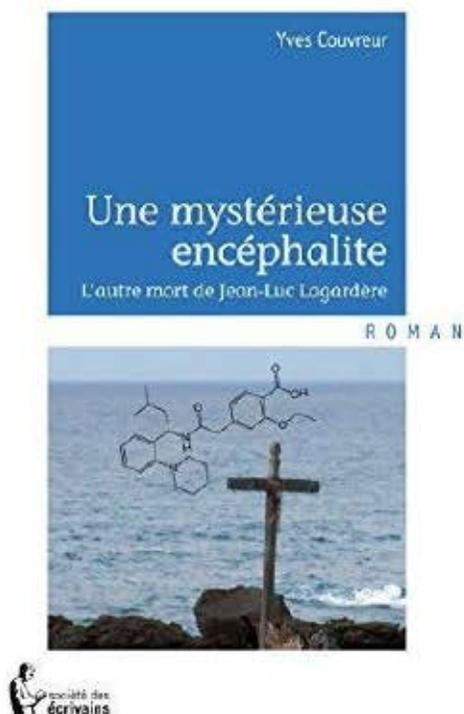
L'acrobate, Jean Luc Lagardère ou les armes du pouvoir» de Vincent Nouzille et Alexandra Schwartzbrod. Editions du Seuil.



Jean Luc Lagardère corsaire de la République. De Thomson à Airbus une saga politico-industrielle » de Thierry Gadault et Bruno Lancesseur. Editions du Cherche Midi.

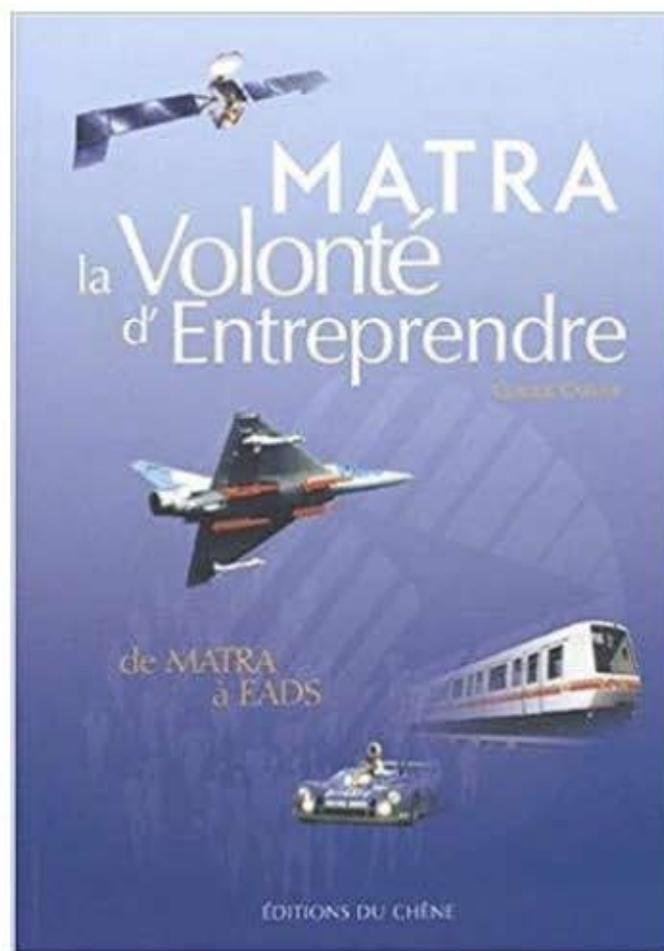


Une mystérieuse encéphalite, l'autre mort de Jean Luc Lagardère » de Yves Couvreur, société des écrivains.



Sur l'histoire de Matra :

MATRA, la Volonté d'Entreprendre, de MATRA à EADS » de Claude Carlier. Editions du Chêne.

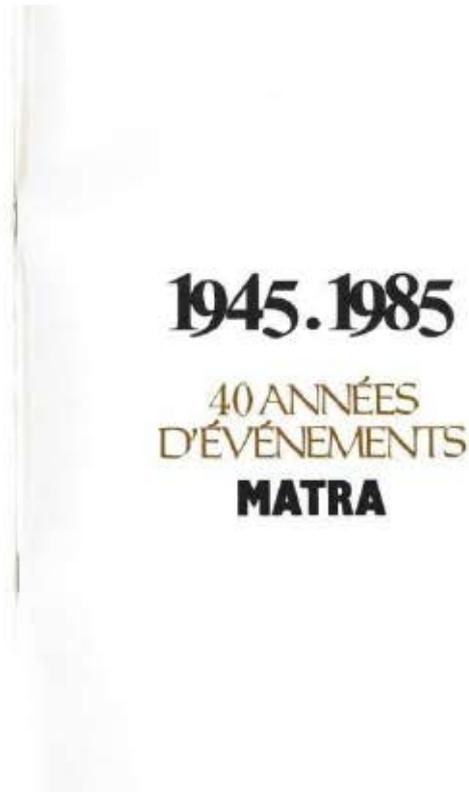


Août 2019

Plaquettes de la Direction des Relations Extérieures MATRA :

1945-1985 : 40 années d'évènements MATRA

MATRA 
Direction des Relations Extérieures
Direction de l'Information
Centre de Montigny - 3 Avenue du Centre
79400 SAINT-JEAN-YVES (2) CEDEX
Tel. : 01402



20 ans de MATRA VELIZY 1966-1986

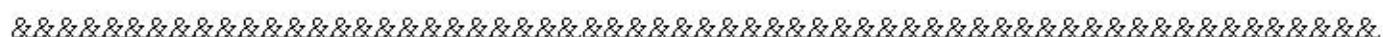
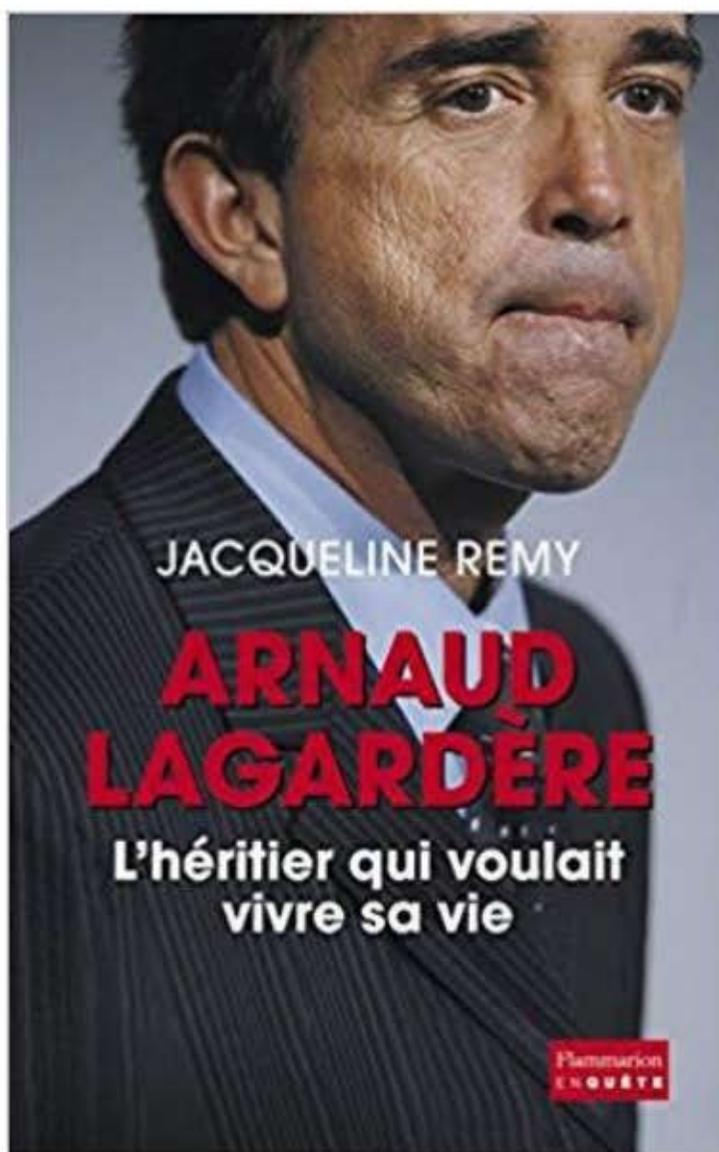
MATRA 
22 avenue Louis Bréguet
79400 Velizy-Villacoublay (France)
Tel. : 01 20 44 96 00 - Telex : MATRA 096 077 F



Sur l'héritier :

Arnaud Lagardère, l'héritier qui voulait vivre sa vie »

de Jacqueline Rémy, Editions Flammarion. ■



Résultat des mots croisés

Horizontal:
1: Bandit. Bielle. 2: As. Freins. Et. 3: Rac. Saxos. Cor. 4: Nie. Red. Ni. 5: Carrosserie. 6: Ca. Ts. Er. 7: Religion.
8: Drills. Ruer. 9: Plus. Ecot. 10: Nase. Ibis. Oui. 11: Moteur. Er. 12: Pignons. Russe.

Vertical:
A: Bar. Cardan. B: Asana. Er. Ami. C: Circlips. D: Eraille. E: Ifs. Glu. Mo. F: Transmission. G: Ex. BTS. H: Bière. Rie. I: Inert. Sur. J: Es. Disque. Ru. K: Eco. L. Leon. Roues. M: Ertiers. Tire.





Jacques Augier

Pèlerinage à Aubiet Gers

Village natal de J-L Lagardère

Tout d'abord un petit rappel historique:

Jean Luc Lagardère est né à Aubiet dans le Gers le 10 Février 1928 au 17 Grand Rue dans la maison de ses grand parents (maternels dont le nom de famille était Fourcade), il y demeura une dizaine d'années avant de monter à Paris avec ses parents.

C'est la mairie d'Aubiet qui m'a communiqué l'adresse précise.

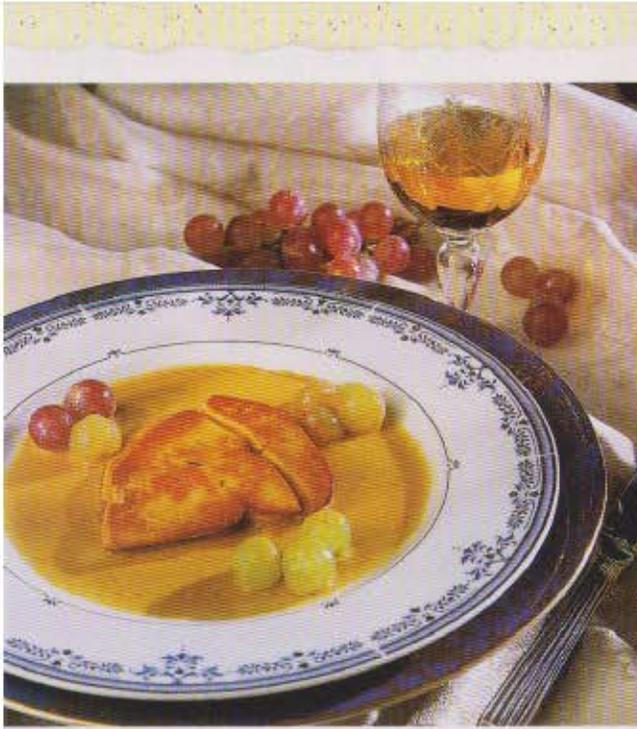
Vendredi malgré la chaleur je me suis lancé avec un copain et le Jet à la découverte de cette maison pour faire quelques photos.

Nous avons été déçus de voir qu'aucune plaque commémorative ne témoignait de la naissance de ce Grand Homme.
Mais la maison voisine N° 19 semble à la vente, alors si certains de vous veulent investir.....





La Cuisine



Escalopes de foie gras frais aux raisins

Pelez env. 40 grains de raisin. Préparez le foie en retirant avec soin le nerf central, puis découpez dans le sens de la largeur 4 escalopes de 1 cm d'épaisseur.

Faites revenir les raisins avec du beurre dans une sauteuse, 5 à 10 mn à feu très doux, puis tenez-les au chaud. Versez

l'armagnac dans la sauteuse et flambez. Ajoutez le vin et la crème, laissez réduire 5 à 8 mn. Pendant ce temps, assaisonnez et farinez les escalopes, faites-les dorer dans une poêle anti-adhésive 2 mn de chaque côté. Faites chauffer les assiettes, placez les escalopes de foie gras, versez la sauce et les raisins, servez aussitôt.

Votre marché (4 personnes)

- 1 lobe de foie gras frais de canard ou d'oie 500 g
- 2 grappes de raisin à gros grains (muscat)
- Fine d'armagnac 1 c à soupe
- Sauternes ou Porto 1/2 verre
- crème fraîche liquide 4 c à soupe
- beurre, farine, sel, poivre

Le conseil

Choisissez un foie gras de qualité «extra», souple au toucher et d'une extrême fraîcheur.

Vin conseillé : un Jurançon blanc moelleux "CHATEAU JOLYS".

C'est toute la richesse gastronomique du Quercy. Excellent Appétit!



Maryvonne

Les Mots Croisés

Éléments d'un Djet

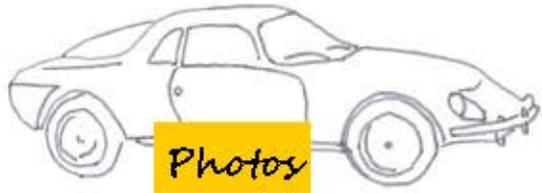
Horizontal: 1: Personne. non fréquentable. Élément moteur. 2: Le N° 1 au tiercé. Implantés dans les roues. Entre deux mots. 3: En argot: de justesse. Porcelaines allemandes. Durillon. 4: Ne pas reconnaître. En anglais: rouge. Conjonction négative. 5: La robe du Djet. 6: Cela. Deux consonnes. Fin d'infinitif. 7: Ensemble de croyances. 8: Singes d'Afrique. Se jeter violemment sur quelque chose. 9: Signe de l'addition. Quote part. 10: Fatigué. Oiseau sacré. Affirmation. 11: Le cœur du Djet. Fin d'infinitif. 12: Nombreux dans la boîte de vitesse. Langue slave orientale.

A B C D E F G H I J K L M

1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														

Vertical: A: Débit de boissons. Mécanisme permettant le mouvement de rotation. B: Posture de yoga. Fin d'infinitif. Copain. C: L'axe du pédalier en possède deux. D: Déchirer. E: Toujours verts. Colle. Main d'Oeuvre. F: Communication avec les roues. G: Epoux divorcé. Diplôme supérieur. H: Boisson à mousse. Gaie. I: Poêle dans l'âtre. Exact. J: En matière de. Il travaille avec l'étrier. K: Préfixe à la mode. L: Prénom masculin (j'ai les mêmes à la maison). Organe qui permet au Djet de se déplacer. M: Aident à ralentir le Djet. Tracte.





Sortie dans le Lot



Sur le parking à Martel



Notre guide à Gluges sur
d'Edù Piau



Le petit train touristique de Cahors



Autoire, un des plus beaux villages de France



Martel, village aux sept tours

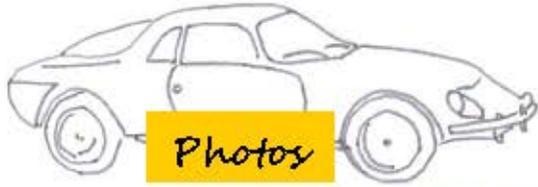


Marie-Jo et Nanou!!!



Dans le train de Martel





Classic Days



Août 2019