DE RENE BONNET A

MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON

3 ème TRIMESTRE 97

N°19

MOT DU PRESIDENT

Mercredi 13.08 à 15 heures.La chaleur est accablante,le ventilateur brasse une air moite!il fait trop chaud pour travailler dehors.Le Djet Napoléon (qui a bien avancé pendant les vacances) ainsi que l'épave de C.R.B.1 (ex Claude Bonnet) attendront la fraicheur de la soirée pour que l'on s'occupe d'eux!

Il nous faut faire le bulletin!Toujours le même problème,un combat de tout instant pour avoir des articles,et l'on remercie vivement les quelques personnes qui ont écrit,beaucoup d'autres pourraient le faire,mais ne prennent pas le courage.

Lisez le bien,de fond en comble,car il se pourrait qu'il y ai une interrogation écrite à l'assemblée générale,où l'on espère vous y rencontrer très nombreux.

62 membres sur 107 n'ont pas encore répondu;ne désespérons pas,nous sommes à 15 jours environ de la date fatidique de la réception des réponses obligatoires.

Peut-être êtes-vous actuellement sur la plage en train de vous faire bronzer les doigts de pieds.J'ai essayé cette année,3 jours m'ont suffi;l'oisiveté me déprimait.

Merci pour les cartes postales envoyées au bureau.

Arrêtons les bavardages,il nous reste 4 feuilles à remplir,je vais aller voir dans le fond de ma boite aux lettres,si le facteur m'a apporté une missive écrite par un membre participant!!!

QUE VIVE LE BENEVOLAT!!!!!!

VOTRE PRESIDENT

SOMMAIRE :

Page 2 : Mot du Président,
Page 3 : Communiqué de presse René-Bonnet,
Page 7 : Montée historique de Laon de Mr Navarro,
Page 9 : Le Limousin de Danièle et Gégé,
Page 11 : Mon Jet 6 (suite) de Mell Humbert,
Page 12 : Devinette,
Page 13 : A méditer (extrait du bulletin F.F.V.E.),
Page 14 : Info diverses,
Page 15 : Petites annonces et divers,
Page 16 : Boutique du club.

AUTOMOBILES RENE BONNET

160 Avenue du Général de Gaulle CHAMPIGNY-SUR-MARNE SEINE
TEL. GRAvelle 95-63 et 95-64

Note à la presse
concernant les mono places présentées
officiellement à l'occasion du

« Grand prix de Pau le 5 avril 1964 »

I - GENERALITES SUR L'INTERET DE LA COMPETITION

Il est incontestable que depuis quelque temps, il se manifeste un certain intérêt pour tout ce qui est et concerne la compétition automobile.

Si l'on en recherche les causes, il est difficile de les définir, toutefois certaines d'entr'elles peuvent être énoncées :

I°/ L'importance démographique considérable de la jeunesse et son besoin d'activité sportive. On assiste en effet dans tous les domaines du sport, à une demande de moyens qu'il est souhaitable de voir satisfaire.

2°/ On constate également l'expression d'une désillusion de voir que la plupart des grandes épreuves automobiles n'alignent au départ que des voitures étrangères et que la France, qui fût le premier pays à s'intéresser à l'Automobile, à déclaré forfait depuis de nombreuses années.

3°/ La construction automobile a connu depuis quelques années, avec l'appui de l'exportation, un essor considérable. Les experts considèrent que l'année 1964 risque de faire constater un certain déclin. Cela est du en grande partie, à un virage technique pris par les Etats-Unis, pour créer des matériels susceptibles de concurrencer les voitures européennes.

Les constructeurs Français risquent de voir une partie de leur clientèle leur échapper, car depuis longtemps ils n'ont apporté pratiquement aucun intérêt aux voitures dites de Grand tourisme ou de sport.

Il y a probablement d'autre raisons, mais celles-ci paraissent déjà très importantes et dans une certaine mesure, elles n'ont pas échappé aux Pouvoirs Publics.

.../...

C'est ainsi que le Gouvernement Français avait décidé de financer la réalisation d'une voiture Formule I et cette décision avait provoqué dans les milieux intéressés un enthousiasme indiscutable. Aussi la désillusion a été d'autant plus grande lorsque ce projet a été abandonné.

Nous considérons qu'il était difficilement réalisable, car il ne nous paraît pas possible qu'un programme de ce genre puisse aboutir s'il n'a pas l'appui d'un intérêt commercial bien précis. Par ailleurs, il était trop tard, la Formule I devant être plutôt appelée à disparaître, compte tenu des charges financières très lourdes qu'elle fait supporter aux Constructeurs.

En ce qui concerne la France, la Formule I posait des problèmes très difficiles parmi lesquels le recrutement et l'entraînement des pilotes n'étaient pas des moindres.

Par ailleurs, le délai de réalisation n'aurait pas permis de livrer des voitures avant 1968 ou 1969 et cette période d'attente n'aurait pas été très profitable.

La lourdeur des dépenses entraînées par la Formule I n'a échappé aux Associations Automobiles Nationales et Internationales et c'est pourquoi elles ont décidé de faire un très gros effort en faveur des Formules 2 et 3 qui présentent d'énormes intérêts, tels que :

1°) Commercialisation possible des études, le prix de ces voitures étant accessibles à la clientèle privée,

2°) Recrutement et entraînement des pilotes plus faciles,

3°) Possibilité de rouvrir certains circuits ou d'en créer de nouveaux, les règles de sécurité n'étant pas aussi draconiennes que la Formule I,

4°) Possibilité d'introduire les progrès techniques réalisés dans les voitures de sport ou de grand tourisme.

En conclusion, il nous apparaît que la France qui a été le premier pays à organiser des compétitions sportives de courses pure, peut peut-être trouver à l'occasion de cette décision de développement des courses en Formules 2 et 3, un moyen financièrement plus acceptable de reprendre une place valable dans la compétition mondiale, avec toutes les conséquences heureuses que cela pourrait avoir sur le renom de la fabrication française.

II - GENERALITES SUR LES FORMULES DE MONOPLACES

Les courses de monoplaces qui se disputeront cette année dans trois formules, se composeront de la façon suivante :

FORMULE I Voitures de 1500 cm3 nombre de cylindres illimité (cette formule changera en 1966 car la cylindrée des moteurs passera à 3 litres ou 1500 cm3 avec compresseur)

FORMULE II Voitures de 1000 cm3 ne pouvant excéder 4 cylindres.
Poids minimum : 420 Kgs.
Liberté totale au point de vue mécanique.

.../...

FORMULE III Voitures de 1000 cm3 dérivées d'une fabrication de voitures tourisme de série sortant à 1000 exemplaires l'an minimum.
Poids minimum : 400 Kgs.

III - PROJET NATIONAL DES AUTOMOBILES RENE BONNET

Les Automobiles René Bonnet proposent pour 1964 ainsi que pour les années à venir, *un programme de courses basé sur les Formules II et III.*

La création de ces monoplaces avec l'appui de la B.P. et de la R.N.U.R. peut apporter beaucoup à l'étude, la recherche et la publicité, car la Formule III est dérivée directement de la voiture de série et sur le plan sportif, elle permettra de sélectionner des pilotes pour les Formules II et I, voire même les grandes épreuves de sport et de prototypes telles que les 24 heures du Mans.

La décision de lancer cette étude a été prise en Avril 1962 et depuis cette date de nombreuses études ont été réalisées, qui ont abouti à la construction d'un prototype que nous vous présentons ci-joint :

IV - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

Poids maximum	F II 420 Kgs
	F III 400 Kgs
Voie Avant	1.32 m
Voie Arrière	1.29 m
Empattement	2.45 m

CARROSSERIE : Semi-coque résine polyester et armature en tubes noyés au moulages, première voiture monoplace dans ce type de construction. Méthode nouvelle de construction déjà appliquée, permettant la simplification de la construction tubulaire en faisant travailler les cloisons plastiques d'où gain de poids, de matériaux, de main d'œuvre sur châssis. Procédé déjà expérimenté avec succès sur le « DJET RALLYE » aux dernières 24 Heures Du Mans. Nous vous rappelons que nous avons été les premiers constructeurs à sortir une voitures de G.T. en 1954 en polyester avec la collaboration des Ets. CHAUSSON.

RESERVOIR : Plastique entre les parois de la coque
70 à 80 litres (F II) - 50 litres (F III)

MOTEUR : F III placé derrière le pilote, incliné à 30° pour réduire la largeur de la coque à 620 mm.
F II placé verticalement, largeur de la coque 620 mm
4 cylindres en ligne, utilisant un groupe moteur 5 paliers RENAULT lubrification par carter sec.
Vilebrequin spécial et culasse à 2 arbres à cames en tête (F II)
Alimentation par deux carburateurs horizontaux double corps (F II) - 1 *carburateur (F III)*
Régime d'utilisation : 8500 tours minute (puissance 110cv) le refroidissement est assuré par un radiateur d'eau, placé à l'AV, le liquide circule du moteur à l'AV par les tubes du châssis, l'huile se refroidit dans les tubes d'eau (qui a le rôle d'échangeur de température).

BOITE DE VITESSES

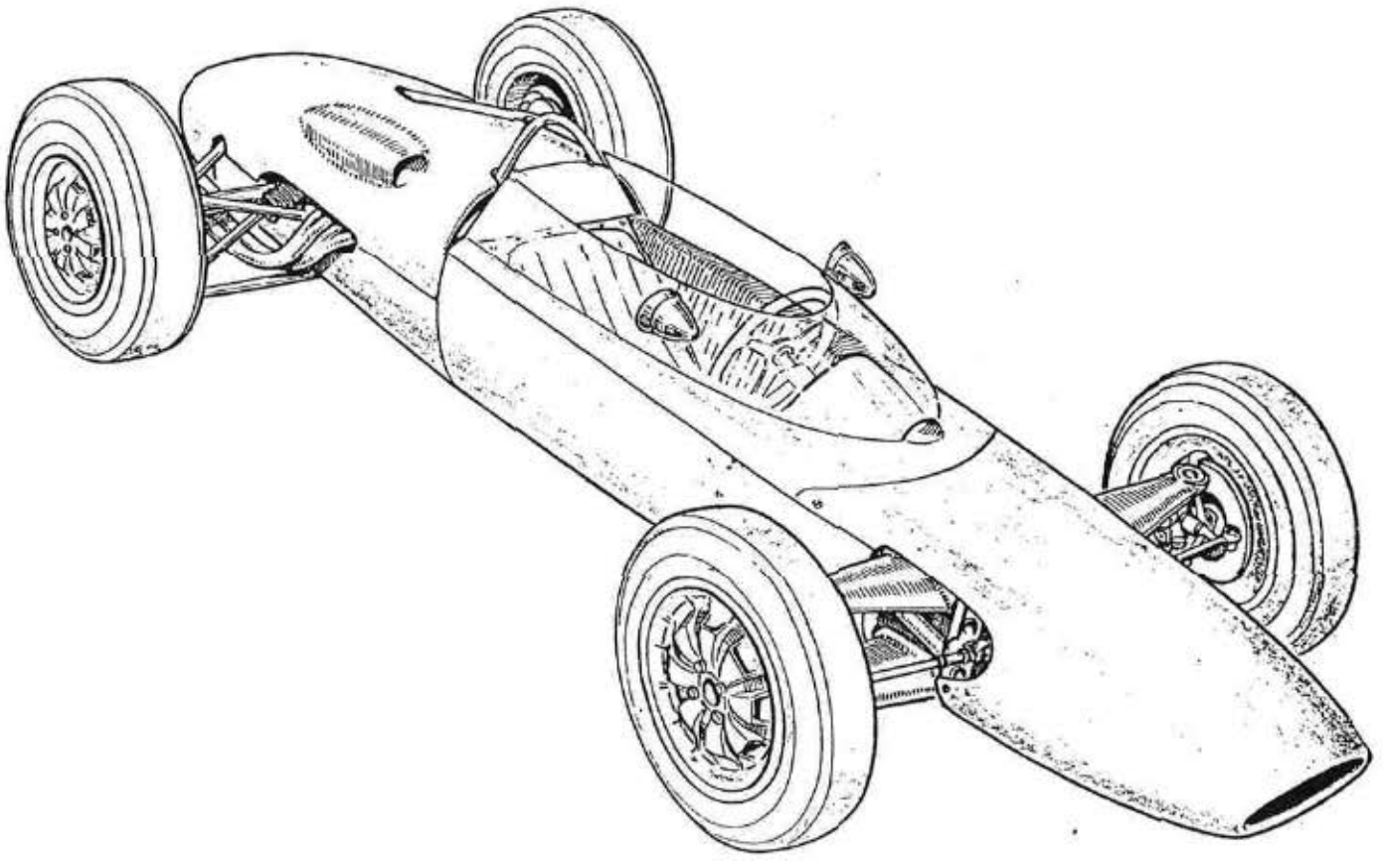
F II - à 6 rapports plus marche arrière, tous interchangeables
F III - à 4 rapports
Type cascade avec une entrée décalée permettant de surbaisser le moteur, fixée en porto à faux pour démontage rapide.
Six rapports donnant un écart maximum de 2000 tours et minimum à 1000 tours entre chacun d'eux.

ROUES F II - 13 pouces en magnésium
F III - 13 pouces en aciers

FREINS : à disques sur les 4 roues, deux circuits indépendants.

EMBRAYAGE : Bi-disque - diam 160 - construction René Bonnet en partant d'éléments FERODO.

SUSPENSION : Par éléments ressorts-amortisseurs combinés se trouvant à l'intérieur de la carrosserie à l'avant à l'interaction de barre anti-roulis, ressorts à l'intérieur de la carrosserie à l'arrière.
Vu les caractéristiques techniques de ces voitures, nous espérons une vitesse de pointe de 240 K/H (F II) et 200 K/H (F III)



MONTEE HISTORIQUE DE LAON

En fait un circuit de 8 km reliant la "ville basse " à la " ville haute" par des épingles et des grandes courbes plutôt spectaculaires.

Plus de 350 voitures.... dont seulement 1 Matra 530 et une Matra Bonnet Djet vs (devenue " marque Matra type :Bonnet Djet 55" sur les programmes!).

C'était l'occasion de tester la voiture à ses limites depuis la sortie de restauration.

Le circuit s'est trouvé rapidement encombré par un grand nombre de voitures venues d'Angleterre pour la ballade.Heureusement une berlinette Alpine de la région connaissait bien le parcours et ce fut l'occasion de se tirer une bourre sur 2 tours.

A ma grande surprise,le Djet s'est montré à la hauteur et dans les courbes en montée,l'Alpine n'a pas réussi à nous lâcher malgré une puissance supérieure (1600S) et des pneus larges sur des jantes de 13".L'équilibre en virage du Djet (sur route séche,tout du moins)est apparu nettement supérieur à celui de la berlinette,ce qui m'a permis d'entrer plus vite dans les courbes et de compenser l'accélération de l'Alpine.

Un vrai plaisir!...à tel point que je me demande si le moteur 1100G qui équipe ma voiture est bien de série et si tous les Djet VS donnent cette impression de puissance?

J'ai systématiquement laché le pied à 7000 tours,pour préserver la mécanique,alors que le moteur en 3ème ne demandait qu'à accélérer encore....et en côte!

Donc une découverte à la hauteur de mes espoirs,quand j'ai décidé d'acquérir cette voiture.

Par contre,revers de la médaille,le freinage trahit ses origines et son époque.(sur la voiture tout est neuf,donc à priori,pas de crainte de panne ou de défauts liés à l'usure...)

Pourtant j'ai constaté, sur les (très) gros freinages une tendance au blocage des roues avant,et à un équilibre changeant suivant le moment,amenant le blocage d'une roue AV ou de l'autre.Il est vrai que la voiture est équipée en Michelin neufs de 155X15 qui manquent de surface au sol,et qui,de plus sont très bruyants en limite...ce qui fait que le Djet rouge a vite été remarqué du public et des autres pilotes.

La fin de l'après-midi ayant été largement arrosée par un gros orage,le dernier tour sur route mouillée fût nettement moins brillant.

Au fait,merci au club pour le pare-brise chauffant très efficace et qui fonctionne sans problèmes sur la dynamo d'origine.

Dans les grandes courbes,sous la pluie,la direction devient floue et l'arrière semble toujours prêt à partir.

J'ai souvenir d'un freinage en descente dans une grande courbe qui m'a laissé la sensation de conduire sur le verglas...

Heureusement,tout est passé dans l'ordre....Mais c'était sûrement très limite....alors que je n'allais plus très vite.

Faites nous part de vos impressions sur vos propres voitures..Il me semble interessant de confronter nos expériences.

BILAN

puissance inespérée pour le 1100G
comportement excellent à l'attaque sur route séche
gros freinages problématiques à doser sur route séche en monte d'origine (155X15)
tenue de cap incertaine en courbe sur route mouillée
sensation de flou de toutes les commandes sur route mouillée
difficultés au rétrogradage 3ème /2ème qui rappellent les défauts de la boite d'Estafette de l'époque.

De retour au parc de regroupement des voitures,une bonne surprise nous attend.Un spectateur vient à notre rencontre pour présenter des photos de son Djet acheté en 1966 à un ferrailleur du sud de Paris (RN20).Il s'agirait d'un Djet ayant couru au Mans en 1965.

Malheureusement,cette voiture a fini sa carrière dans un champ après avoir heurté un arbre à 200 KM/H.

Les photos ont été transmises au président qui se fera un plaisir de nous parler de l'engin....dont il cherchait la trace depuis longtemps.

Mr NAVARRO

J'AI CONNU RENE BONNET

1967. Quand on est deux frères, la vingtaine, qu'une carrière de rallymen s'ouvre à vous, quelle monture choisir?
A cette époque le dilemme est restreint, comme le budget, mince comme une lame d'un jeu de cales. R8 Gordini ou Coopeur S. Acquérir une Matra rétorqueriez-vous. Plaisanterie !
1967, Matra en rallye, connaît pas ou si peu. Bien sur lorsque nous sillonnions les routes normandes au petit matin d'automne pour assister à la spéciale du rallye Jeanne d'Arc sur le circuit des Essart, les Matra étaient présentes. Mais guère en vedettes. Les deux frères que nous étions (et que nous sommes encore) prirent l'option Cooper S. Pourquoi ? Les souvenirs ne sont pas assez aigus pour le préciser en 1997. Comment trouver l'objet de nos désirs ? Une petite annonce ? Sans doute. "J'ai la mémoire qui flanche" (air connu).

Par un beau matin (ou un moche après midi) je me retrouve délégué par mon aîné à Campigny sur Marne. Le garagiste qui nous propose l'Austin est un dénommé René Bonnet. L'homme est accueillant, convivial, chaleureux.

Ingratitude de la jeunesse, c'est la Cooper S vert à toit blanc, qui omnubile mes pensées et parasites mon attention. De plus pour accéder au titre de propriétaire de cette petite bombe, il me faut négocier l'achat en quelques traites. Eternel problème financier ! La négociation est courte et cordiale car l'homme est accessible, humain et curieux aussi.

Mr Bonnet s'intéresse à ma modeste vie, se renseignant sur ma profession d'éducateur débutant et des difficultés inhérentes à ce métier. Mais je n'étais guère réceptif. Educateur ? Bof ! Un métier c'est tout.
Et la Cooper S, avec sa boite type circuit qui m'attend sur le pavé de la cour du garage. L'auto, une passion. Le travail une nécessité. Alors abrégeons sur les biens faits de la vocation du boulot et filez moi les clefs Mr Bonnet que je fasse vrombir la bête. J'exagère. Je sais bien me tenir. Mes parents m'ont bien élevés. René avait perçu le bon petit gars que j'étais (espoir) et je lui suis redevable de l'intérêt qu'il me portait.

D'ailleurs le seul souvenir précis de cet événement, ancré dans ma mémoire, est cet entretien que j'eus avec Mr Bonnet dans le bureau de son garage, pas le moment ou j'ai tourné la clef de contact !

J.C Grente

LE LIMOUSIN

Seize heures quarante cinq, les bagages sont prêts, le "Djet" tourne sous le porche, départ pour Romorantin où le **président** et la **secrétaire du club R.B.M.S** nous attendent.

Depuis quelques jours, nous préparons cette sortie. Gérard est impatient de me faire partager celle-ci et de retrouver ses amis.

Sur la R.N. 20, beaucoup de monde pour ce week-end prolongé de la Pentecôte. Au fur et à mesure que nous avançons, on a l'impression que les voies s'ouvrent devant nous.Nous ne sommes pourtant pas dans un gros bolide, on nous cède la place. Certains automobilistes nous font des signes, d'autres en sens inverse font des appels de phares, les enfants ouvrent de grands yeux. Gérard qui a l'habitude ni fait plus attention, moi par contre suis surprise, heureuse et fière, notre petit Matra Djet a beaucoup de succès. Nous gagnons la Sologne qui est très belle à cette époque de l'année.

Arrivés chez Jean Paul et Danielle, les retrouvailles faites, les hommes disparaissent rapidement pour faire les dernières mises au point et parler voitures et mécaniques bien sûr !

Dîner pris à la table familiale avec les enfants. Merci à la famille Humbert de son accueil, une chambre est également mise à notre disposition pour la nuit.

Samedi sept heures (déjà), Jean Paul frappe à notre porte. Réveillés en sursaut, il faut vite se préparer, ne pas être en retard. Départ neuf heures précises.

Dominique Pinaud n'est pas là. Tant pis, il nous retrouve à la première halte, il n'est pas très content, on le "charrie", il reprend vite son sourire, tout va bien .

Ah ! nous voilà arrêtés. Delphine a un petit problème, au loin, j'aperçois Danielle, Amélie et Manu qui poussent. Le Djet repart, ouf!

Pas pour longtemps, il y a les arrêts "pipi" pour les dames et les arrêts essence pour les vieilles demoiselles " les Djets".

Nous nous dirigeons vers Limoges, la route est très sinueuse et belle, la région est bien verte. On commence à avoir un petit creux. Le temps commence à se gâter. Tant pis, c'est bientôt l'heure du déjeuner. Au programme cet après-midi, visite du musée de la voiture ancienne, une très belle collection qui parait-il appartient à un docteur de la région. Les voitures sont en très bon état et rutilantes, datant de 1900 à 1986, françaises, italiennes, anglaises, tchéquoslovaques, suisses, américaines, quelques motos, un solex, des patinettes (mon rêve d'enfant d'en avoir une). Gérard a choisi la sienne; une Ferrari et moi une Cadillac Eldorado. Faut bien rêver.

Ensuite visite du musée Havilland de la porcelaine, commentaire et vidéo sur la composition, fabrication et la décoration. On fait également un tour dans le magasin, de très belles pièces, un peu chères, mais comme c'est bientôt la fête des mères, les affaires marchent.

Après, direction Ambazac pour déposer nos affaires à l'hotel où nous séjournons.

Ah! il manque quelqu'un à l'appel,Delphine (encore) c'est certainement perdue,deux Djets partent à sa rencontre,au bout de trois quart d'heures,les voilà,l'équipe est au complet.

Dix neuf heures trente,nous gagnons le "Domaine de la Grange où nous devons diner.

Le lendemain,au programme promenade touristique vers Aubusson.Le temps est avec nous. Après avoir admiré une concentration de vieilles motos,nous sommes arrivés devant le lac de Vassivière,et là,nous avons rencontré le club "Vedette".Ils se sont garés à coté de nous.Est-ce que ce rendez vous était prévu?C'était une belle surprise,tout le monde est très fier et content;échanges de point de vue et comparaisons.

Aubusson,où nous déjeunons dans une brasserie (lieu où se retrouvent le week-end des artistes puisqu'au fond de la salle il y a un théatre).Nous prenons l'apéritif sur la terrasse au soleil avec vue sur le vieil Aubusson(540m d'altitude env;) puisque nous sommes dans une vallée.

Au cours du repas,une petite surprise,le bureau offre à tous les participants un souvenir de Limoges.J'ai beaucoup apprécié et ne suis pas la seule.Encore merci.

Visite du musée de la tapisserie avec démonstration faite par une étudiante des beaux arts,faire une visite avec un guide est très enrichissante,j'ai pu récupérer quelques dépliants et acheter quelques cartes(j'aime bien garder des traces des sorties touristiques).

C'est très bien d'avoir organisé cette sortie en faisant un circuit touristique avec des visites de musées,j'espère que l'expérience sera renouvellée.

Notre séjour se termine par un buffet,l'ambiance est bon enfant,tout le monde à l'air satisfait(autour de moi),on échange adresse et N° de téléphone,des revues,des affiches.

Gérard donne quelques conseils de réglages,de pièces à se fournir,se propose au besoin pour une mise au point,même quelques petites réparations.

DANIELLE et GEGE

MON JET 6 (SUITE)

je profite de l'avancement des travaux de ma voiture pour vous raconter l'histoire de sa restauration.

La caisse a reçu 4 bordures d'ailes conforment à l'origine et un réentoilage intégral pour bloquer les petites cassures. Plusieurs passages d'apprêts de charge et de calages furent nécessaire pour avoir une carrosserie acceptable.

Un beau dimanche matin, le Jet part recevoir sa superbe robe d'or, dans une cabine à peinture louée pour la circonstance. Le week-end suivant arrive, je me dépêche de rentrer à la maison pour voir le résultat. Je fus très surprise quand j'ai vu sa silhouette avec sa couleur. Cela fait quelque chose au coeur de voir sa voiture brillée sous les rayons du soleil.

En parallèle, le châssis qui fut sablé, reçu une peinture expoxy cuite au four. Tous les éléments d'origine ont équipé celui-ci sauf le moteur 1300 Gordini que mon père stock bien au chaud sous des sacs à patates, estimant, que j'était trop novice en mécanique pour rouler et entretenir ce genre de mécanique. Il m'a donc refait un moteur de même cylindré qui ressemble à un moteur de Djet 5 mais qui m'en est pas un .

La caisse fut promptement remise sur le châssis. Tout le bloc avant reçois toutes ses pièces d'époque : réservoir, radiateur, faisceau électrique sauf le ventilateur qui fut remplacé par un élément plus moderne, plus performant.

Je découvris un autre week-end, tout l'équipement et la planche de bord neuve posés sur la voiture et mon père, pour me remercier de tous mes efforts fait les week-end, m'a posé une superbe montre Jeager sur le tableau de bord (peut-être pour m'inciter à rentrer à l'heure).

Le groupe de climatisation Sofica du Jet a subi un usinage pour recevoir un moteur plus puissant à plusieurs vitesses (provenance de Murena).

Ce week-end-ci, nous en sommes à la pose de bandes de simili et de moquette. Tout ne se passe pas trop bien pour l'encollage et mon père en a marre. Il a d'autres préoccupations (une superbe épave de René-Bonnet) qui le fait rêver et sur laquelle il passe de nombreuses heures.

Vivement le week-end prochain pour le remotiver à finir ma voiture.

DELPHINE HUMBERT

CURIOSITE

МИНИСТЕРСТВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СОЮЗА ССР

ГЛАВНОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

МОСКОВСКАЯ ТАМОЖНЯ

МОСКВА, Б-140, Комсомольская пл., д. 1-а Телефон: К 5-25-85

№ 40/2582 «6» июля 1966 г.

СПРАВКА

Московская таможня подтверждает поступление в СССР автомашины французской фирмы Матра -"Матра Спорт" типа "МВ-8" /двигатель № 688-54/107, шасси № 10146/ в июле 1965 г. и вручение ее летчику-космонавту СССР Гагарину Ю.А. без обложения таможенной пошлиной.

В соответствии с таможенным разрешением указанная автомашина зарегистрирована в Госавтоинспекции под государственным № 65-00 ЮАР.

НАЧАЛЬНИК МОСКОВСКОЙ ТАМОЖНИ /А. Рябченко/

Devinette : Que veut dire ce texte ? La personne qui enverra au président la traduction exacte et précise de ce document, gagnera un bel autocollant d'époque pour mettre sur son Djet.

Réponse dans le prochain bulletin.

A méditer

Ce courrier écrit par G. BURNAT nous devons tous le lire attentivement et le méditer, afin qu'un drame identique ne vienne plus jamais endeuiller nos réunions amicales.

Le tragique accident survenu sur un petit circuit de Provence, au cours d'une journée "d'essais libres" organisée par une écurie de voitures anciennes aux sérieuses références, doit être connu de tous, pour information.
En préambule, et par respect pour sa mémoire, il est important de préciser que la victime était un père de famille responsable, fougueux peut-être, mais connaissant les possibilités de sa voiture, pouvant se targuer d'une longue expérience de sa conduite acquise par plusieurs années de participation à des épreuves, dont certaines avaient été prestigieuses.
Ceci étant posé, reconstituons le décor :
- Circuit très sinueux, généralement destiné aux karts, mais souvent emprunté par des clubs de voitures d'époque sportives, d'une longueur d'environ 1 250 m.
- La vitesse maxi en bout de la seule ligne droite de 400 m est inférieure à 100 kmh.
- Circuit loué en exclusivité - pas de public sauf au paddock.
- Commissaires, Chef de piste, Extincteurs, Ambulance à la charge (et en place) du locataire.
- Temps superbe, pas de vent.
- Une quarantaine de participants, répartis en différents plateaux en fonction des véhicules Cyclecars - GT - Spéciales - Monoplaces - Motos etc...
- Casque obligatoire, bien sûr, et extincteur à bord.
- Durée approximative des séries : dix minutes environ.
- Interruption de 12 h à 14 h.

La sortie de route s'est produite peu après la reprise de l'après-midi, dans une épingle très fermée à 100 m des stands, négociée à moins de cinquante à l'heure, la voiture - une Rosengart "coursifiée" un peu haute sur pattes, et dont l'empatement est réduit, est partie en tonneaux.
Le passager a été éjecté sans trop de dégâts, mais le pilote écrasé par la voiture a été dégagé inconscient par les commissaires accourus en même temps que l'ambulance qui avait pris la piste.
En dépit des soins prodigués sur place, y compris par ceux du médecin des pompiers appelés en renfort, la victime est tombée dans un coma fatal...
Immédiatement après, les gendarmes, alertés probablement par les pompiers sont arrivés et ont commencé leur enquête et procédé à l'audition du Président du club puis des responsables de la journée.
Un fonctionnaire qui les avait accompagnés, a pris les photos de la voiture.
Il ressort des premiers éléments retenus :
- Accident mortel survenu sur un circuit privé.
- Les organisateurs sont titulaires non seulement d'une assurance R.C. usuelle à l'année, mais également d'une assurance souscrite spécialement pour la journée et couvrant leur responsabilité civile pour une Manifestation Sportive pour véhicules à moteur se déroulant sur voie non ouverte à la circulation publique (qui ne couvre pas néamoins la responsabilité des concurrents entre eux).

La voiture a été rapatriée dans un Musée auto proche.
Le lendemain : lundi.
Nouvelle intervention des gendarmes, au Musée, qui posent les scellés sur le véhicule et désigne le Musée comme gardien responsable (Instructions du Procureur de la République d'ARLES).
Nouvelle audition du Président du Club et d'un témoin.
Le surlendemain mardi :
Convocation à la Gendarmerie pour le Pt du Club et le témoin.
Pièces à fournir : - Statuts du club
- Polices d'assurances : celle de l'année + celle de la journée.
- Récépissé de la S/Préfecture de la déclaration de la dernière composition du bureau, suite à la dernière assemblée générale (pour justification de l'identité du président).
- Facture (justificative de sa présence) de l'ambulancier sur place.

Le mercredi :
Nouvelle convocation pour présenter les carte grise et police d'assurance du véhicule accidenté.
A la fin de l'enquête les organisateurs qui avaient pu fournir sans difficulté les documents réclamés et qui avaient, semble-t-il, pris toutes les précautions d'usage, ont été mis hors de cause...
On précisera que l'épouse du conducteur n'a pas porté plainte en dépit des insistances à peine voilée des enquêteurs.
On tremble en songeant à ce qui se serait passé, si la manifestation n'avait pas été montée avec sérieux.
Puisse ce premier accident mortel (et espérons le dernier) survenu dans le monde de l'auto ancienne, fasse réfléchir tous les organisateurs de rétrospectives, de démonstrations, de "Grand Prix" et autres manifestations qui pensent que la présentation au départ par les participants, d'une attestation d'assurance (qui peut être contestée par la suite) ou la signature d'une décharge (sans aucune valeur légale) les met à l'abri de toutes recherches de responsabilité.
Ils ne peuvent imaginer après "le coup dur" l'appréhension qui s'empare de l'Organisateur lorsque ce dernier voit l'ambulance qui s'éloigne... et le fourgon des gendarmes qui arrive...
Et pourtant, dans l'exemple cité, hormis la grande peine d'avoir perdu un camarade, les responsables de cette journée de loisirs mécaniques au soleil savaient qu'ils n'avaient rien, ni moralement, ni administrativement à se reprocher.
A méditer...

G. Burnat

INFO DIVERSES

F.F.V.E :

Le club s'est affilié à la F.F.V.E (numéro d'adhérent : 363), depuis le mois de janvier 1997. Messieurs Pinaud et Humbert ont été nommé commissaires techniques pour la délivrance des passeports historiques. Ils sont à votre disposition...

PARE CHOC ARRIERE INOX :

Le club lance la fabrication de 10 pare-choc arrière de Djet Matra Réf. 8015-1 en inox. Ils seront en principe disponibles pour l'assemblée générale. Le prix, on l'espère (le polissage soudure n'ayant pas été chiffré précisément) ne dépasserait pas 1000 F.

SELLERIE :

La deuxième série de kit moquette sera finie si tout se passe bien pour l'assemblée générale. Une troisième série sera lancée tout de suite. Quelques personnes sont déjà sur la liste. Il reste de la place, manifestez-vous.

Le club a acheté du simili noir . Il le vend au mètre linéaire au prix de 70 F (3 grains différents selon usage). Notre sellier est d'accord pour faire un certain nombre d'éléments : fabrication de panneau de porte, garniture de sièges, fabrication de garnissage latéraux de l'habitacle, garnissage de planche de bord ... Contacter le siège du club pour plus de détails.

BOURSE AUX PIECES DETACHEES :

Le bureau a décidé de maintenir la bourse.le dimanche matin Elle ne peut-être un succès que par vous. Alors amenez vos cartons avec tout votre fouillis à vendre.

VITRERIE :

Pour les pare-brise chauffants, il faut encore quelques volontaires pour boucler la commande. Décidez-vous rapidement.

Etude de marché pour les vitres de portes Réf. : 6312. Le club voudrait connaître vos besoin et pour ceux qui en ont fait faire, faites connaître vos solutions et vos prix obtenus.

PIECES DIVERSES :

Que chercher vous que le club pourrait faire refaire ?

ASSEMBLEE GENERALE :

N'oubliez pas que ***la réponse à l'assemblée générale est obligatoire*** et que dans tous les cas de figure il faut retourner le bulletin réponse avant la date limite. Qu'on se le dise (la secrétaire est dans tous ses états ! ! !). Liste des membres n'ayant pas répondu : *(au 13 août à 16h)*

Anseel, Bassine, Beauvallet, Bersnard, Best, Boulnois, Bounichou, Boudon, boucher, Boilleau, Bonnet, Cerf, chaubell, Chêvre, Charreau, Colmant, Croisnier, Croibier, De Jong, Derons D et J, Descat, Doreau, Decrequy, Evrard, Fortier, Fallot, Girouard, Grizard, Hebert, Joly, Justou, Jacobs, Lejeune, Lejour, Leroy, Lardinois, Lagautrière, Le Fournis, Mesnard A et O, Michelon Marcoux Mavel, Muller, Meise, Massin Moury, Moeglen, Navarro, Perié, Peron, Pinaud, Portal, Provost, Paulme, Queffelec, Remazeille, Reuse, Rodrigues, Scherer, Solerte, toutirais.

Regardez bien si vous figurez sur la liste !

PETITES ANNONCES

Si vous êtes interessés par une pièce descrites ci-dessous,comme elles seront exposées à la bourse de l'assemblée générale,me contacter au 01.40.96.18.71 pour réserver.

2 FEUX AR René Bonnet ou Djet 5 normal, complets,bon état
1 PARE BRISE sécurit (1 rayure)
1 HAYON AR Djet Matra (blanc,bon état,plus ferrure)
1 BULLE AR plexis état moyen
1 BLOC AR carrosserie Djet Matra(blanc,bon état,coupé axe roue)
1 TRIANGLE SUP.AR (à sabler)
PLUSIEURS ENSEMBLES POIGNEES intérieures de portes
1 FACADE SOFICA plus PANNEAU DE COMMANDES
1 PIPE A EAU moteur en alu
1 FACADE BOIS console luxe+ porte boite à gants
1 PORTE MOYEU + MOYEU AV GAUCHE
TOLES PROLONGES BAS DE CAISSE
2 ETRIERS AR(à refaire)
1 CAPOT AV
1 PARE CHOCS AR INOX (découpé, à réparer)
ALLUMEURS avec prise de compte tours
1 CHARNIERE CAPOT AV occasion
1 SILENCIEUX Alpine A110 (1 sortie)
4 JANTES R8 normale 4 pouces
2 SIEGES BAQUETS origine Simca rallye 2
1 JEU ELARGISSEURS de voie 3 trous
NOMBREUSES PIECES MOTEUR OCCASION R8/ R10

JE CHERCHE

CEINTURES SECURITE VENTRALE (fixation 2 points),en bon état,pour équiper 2 places.

Mr DUFFORT Tél. 01.40.96.18.71

HISTOIRE DE TEINTES

Savez-vous que 14 teintes différentes ont été utilisées pour les Djet René-Bonnet ? Voici dans l'ordre décroissant les goûts des clients :

- 61 furent peintes en Bleu Cascade,
- 54 furent peintes en Rouge Madras,
- 30 furent peintes en Bleu Océan,
- 22 furent peintes en Gris Argent,
- 08 furent peintes en Rouge rubis,
- 05 furent peintes en Blanc Neige,
- 04 furent peintes en Vert Océan,
- 04 furent peintes en Bleu Lumineux,
- 03 furent peintes en Gris tempête,
- 02 furent peintes en Bleu foncé,
- 02 furent peintes en Rouge ! ,
- 01 fut peinte en vert Joséphine,
- 01 fut peinte en vert Forêts.

LISTE DE PIECES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S

Cette liste remplace et annule les listes précédentes le 25/07/1997

INTITULE	REFERENCES	MONTANT en francs
Lunette AR plexis glace	6511	1500,00
Lunette AR plexis glace teintée bleue		1600,00
Bulle de phare la paire	8012.8013	420,00
Fixation de bulle la pièce		3,00
Planche de bord claire ou foncée les 3 pièces	7551.7552.7582	600,00
Pare moustique René Bonnet		120,00
Butoir brut fonderie la pièce	8001.8002	250,00
Tampon de butoir la pièce	8003	60,00
Grille de capot brut de fonderie	6202	250,00
Calandre	8006	150,00
Drapeau René Bonnet laiton chromé à peindre		200,00
Platine sélection neuve usinée	1301	500,00
Charnière porte neuve fixe usinée	6348	200,00
Charnière porte mobile usinée	6345.6346.6445.6446	220,00
Contacteur de porte la pièce	7014	15,00
Macaron rond René Bonnet à peindre		60,00
Boîtier antibrouillard non chromé	7202/5	150,00
Charnière de capot AV	6067.6068	250,00
Sigle DJET/DJET 5/DJET 5S	8018/3 8018/2	200,00
Enjoliveur bas caisse le jeu		160,00
Triangle SUP les 2 pièces	5467.5220.15028.15027	200,00
Triangle INF les 2 pièces DJET5	5221.5468	400,00
Triangle INF l es 2 pièces JET 6	15017.15018	300,00
Allumeur	001/40	150,00
Mécanisme d'embrayage	1501	100,00
Couvre culasse DJET 5 alu ailette		800,00
Couvre culasse GORDINI ailette		800,00
Joint capote et hard top Missile/ Le Mans		180,00
Pare brise chauffant triplex DJET		2500,00
Radiateur Le Mans		1000,00
Pare choc AV Missile		1400,00
Pare choc AR brut fonderie à polir Missile		1300,00
Moyeux de roue Djet 5	5202	500,00
Fusée DJET 5	5207	800,00
Fusée JET 6	15012	800,00
Carter alu petite ou grosse ligne		2100,00
Ensemble de rotule diam 6	216	10,00
Vis de cadran la pièce	5246/2	3,00
Feu AR luxe la paire	7404	350,00
Feu AR ordinaire la paire	7406	120,00
Documentation complète		300,00
Catalogue pièces détachées		110,00
Manuel réparation		120,00
Courrier service après-vente		50,00
Listing		40,00
Papillon de roue brut fonderie la pièce	5242	70,00
Volant bois MOTOLITA	4125	650,00
Moyeux de volant		100,00
Compteur ou compte-tours la pièce	7506/1 7507/1	650,00
Renvoi sélection vitesse	1315/1	120,00
Macaron Matra Sports tissu		40,00
Plaque voyant version luxe	7563	100,00
Toutes pièces polyester sur commandes		
Câble de compteur	7509	300,00
Ressort pédalier D et G la paire	5508-5509	50,00
Simili noir 3 grains différents le mètre linaire		70,00