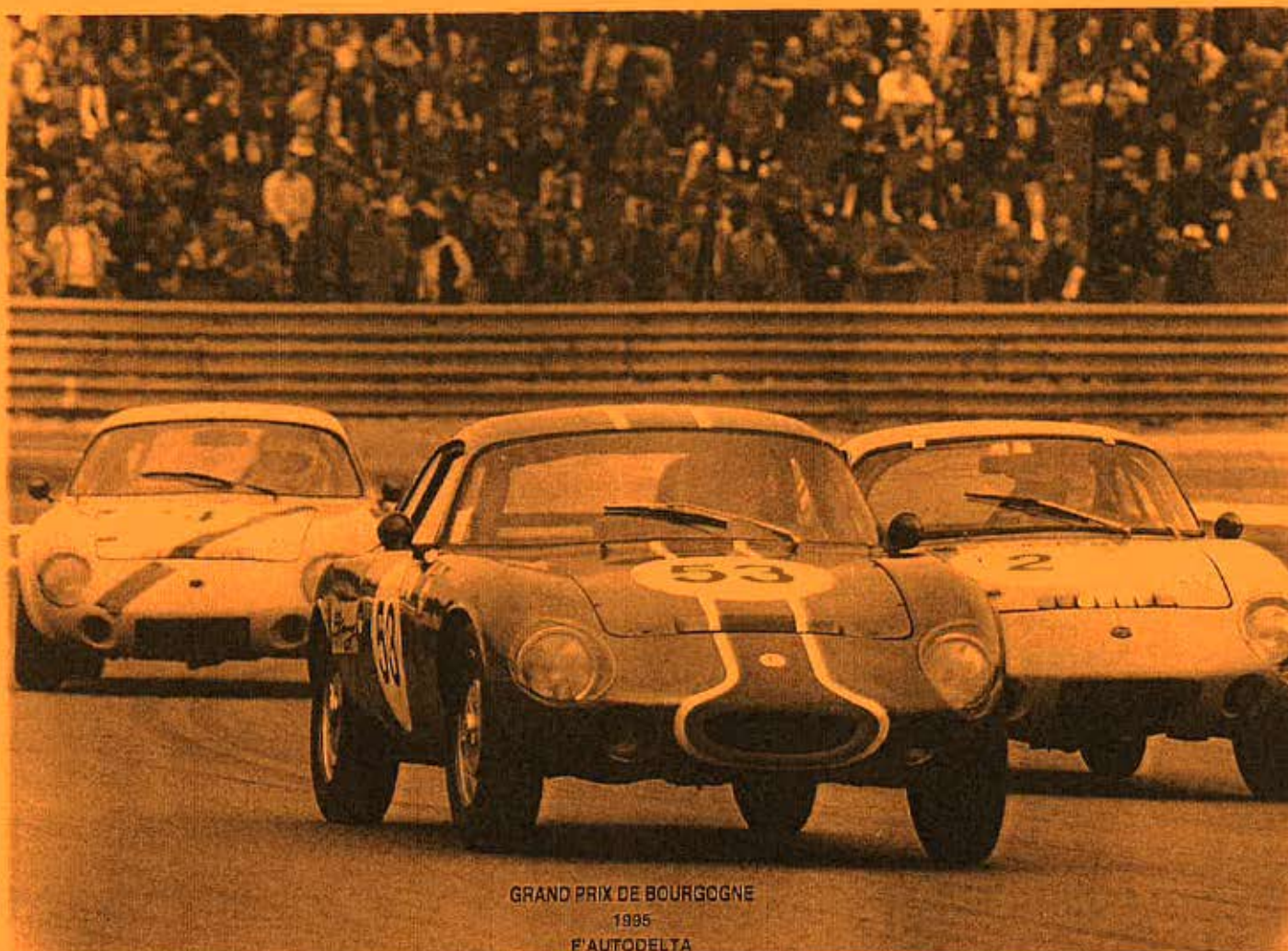


DE RENE BONNET A



Amis

MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

1^{er} TRIMESTRE 99

N°25

LE MOT DU PRESIDENT

CHER AMI,

Merci à tous ceux qui m'ont envoyé leurs voeux. En échange, recevez les miens. Mon plus grans souhait pour 1999, serait que le club continue à fonctionner aussi bien et qu'il y ai encore plus de voitures aux sorties (annuelles, régionales assemblée générale ect...)

Vous trouverez le programme des sorties prévues. Réservez ces dates car il y en a pour tous les gouts et pour toutes les bourses, nous espérons donc que vous serez satisfait. Le bulletin fonctionne bien. On a déjà quelques pages pour le prochain. Continuez sur cette voie. malgré que je sois surpris de voir si peu d'annonces. Vous n'avez donc rien besoin, c'est fabuleux!!

La secrétaire rappelle qu'il serait très agréable de recevoir les réponses aux sorties dans les délais indiqués. Pensez un peu à l'organisateur. Merci.

Vous trouverez ci-dessous les dates (au plus tard) à laquelle le bulletin sera expédié;

31 Mars 30 Juin 30 Septembre 31 Décembre

On attend vos articles et petites annonces. Réception 1 mois minimum avant la date de parution au siège du club.

Si à ces dates là, vous n'avez pas reçu le bulletin, n'hésitez pas à contacter le secrétariat car on s'est aperçus que les PTT en perdent pas mal. Ce qui est très embêtant principalement pour celui de Décembre (vous ne pouvez pas lire l'appel de cotisation et vous attendez vainement que l'on vous relance.

VOTRE PRESIDENT

SOMMAIRE

Page 2 : le mot du président

Page 3.4.5 : Spécial vacances ; le club Rom par Alain Navarro

Page 6.7 : C.R.B.1 le défi par Michel Justou

Page 8.9 : Entretien avec le magicien Jacques Hubert (1ere partie) par Maurice Berger

Page 10.11 : Périple d'un nouvel adhérent par Jean Jacques Pes

Page 12 : Spécial maquette et spécial presse par François Gaveau

Page 13 : Ne me cherchez plus par Christophe Jardet et le calendrier 1999

Page 14 : Sur le circuit du Vigeant par Pascal Massin

Page 15 : Programme sortie annuelle du Jura par Michel Baillou

Page 16 : Petites annonces

Bulletin conçu le 03.02.1999 et expédié le 09.02.1999

SPECIAL VACANCES : LE CLUB ROM

Si vous vous ennuyez chaque été ... Si vous avez essayé tous les clubs de vacances ... tous les pays d' Afrique, de Polynésie, ... toutes les îles paradisiaques ...

Si vous vous êtes essayé aux stages "poterie, peinture sur soie, méditation transcendante ou massages collectifs" sans passion ni succès ...

Si vous en avez assez de la mer, de la montagne, de la campagne et de tout le reste ...

Vos vacances ne sont pas encore perdues : Il vous reste une solution ...

LA SOLUTION ... : LE CLUB ROM

Je l'ai découvert grâce à un ami qui avait décidé de ne plus s'ennuyer sur la Côte d'Azur à boire des cocktails en contemplant des créatures de rêves à moitié nues sur le sable ... Il me rapporta l'existence d'une localité, perdue au milieu d'une immense forêt plus ou moins inexplorée ... une sorte de village d'"irréductibles" ... où venait de se créer un Club autour d'une activité manuelle basée sur un matériau magique : le POLYESTER . Toute la vie des peuplades de la région est organisée autour de cette forme de religion : LE CULTE R.B.M.S.

Un Club de vacances y fonctionne encore aujourd'hui, baptisé : "Village des Papillons". Le club a choisi de recruter ses G.O. parmi les habitants du lieu.

Ainsi, le chef de village (appelons le J.P. afin de respecter son anonymat) vit-il sur place depuis de nombreuses années. Il est en quelque sorte le garant d'une longue tradition ...

Le cadre est très agréable. Il paraît qu'il y fait parfois beau, ce que nous n'avons pas pu vérifier lors de notre séjour expérimental.

Le chef de village vit avec D., sa compagne, et ses trois filles dans une grande case de pierre et de terre cuite. L'accueil est très chaleureux et rapidement chacun s'affaire pour aider votre installation. Un vaste verger vous permet de planter votre tente au fond du terrain. L'accès y est très aisé (surtout de jour ...) par un sentier qui serpente au milieu des alignements de totems en polyester multicolores plantés là par J.P., suivant des rituels que lui seul connaît. Que celui qui, de nuit, n'a jamais fini à plat ventre sur une vieille jante après avoir mis le pied dans les cendres d'un feu magique allumé dans le passage pour purifier on ne sait quelle divinité pendant votre absence, lui jette la première pierre. Votre nuit sera bercée par le vent, la pluie, les cris des chiens du voisinage et des faisans solognots. Par contre, si vous voulez récupérer le matin : erreur ! J.P. commence ses dévotions dans une sorte de chapelle installée au rez de chaussée... Dans une odeur d'huile de coupe, il martyrise le métal au moyen de machines-outils ancestrales. Cette première manifestation religieuse annonce, aux alentours, l'heure du réveil ... ce qui occasionne la

colère des coqs proches, pris de cours pendant leur sommeil. (Il paraît que les femmes du quartier disent J.P. plus rapide que le coq. ... et que les voisins en ressentent quelque rancœur . Nous avons posé la question à D. Elle ne nous a pas répondu, se contentant de regarder ses filles d'un air rêveur et admiratif.)

Après un petit déjeuner rapide et quelques ablutions dans la salle de bains collective votre initiation commence. Vous découvrez alors un produit nauséabond, collant, gluant, rapide quand vous le voulez

lent, lent quand vous le voulez rapide. Vous vous en collez partout ..., sur les fringues ..., les cheveux ..., les mains ... et j'en passe ... sous les commentaires narquois de J.P. qui passe un bon moment ...grâce à vos déconvenues.

Il vous achève ensuite en coupant en deux, à la tronçonneuse, la carrosserie que vous espériez rapporter chez vous 3 jours plus tard sur votre beau plateau. Devant votre désarroi,... aucune pitié, aucune compassion... vous devez faire confiance au sorcier!

Ce n'est qu'une étape initiatique qui vous mènera ensuite au "roving" et autres matières piquantes et irritantes. Vous toussiez, vous crachez, vous pestez... vous en avez plein le "dos" ... et vous n'avez pas encore mesuré l'inconfort de la nuit à vous gratter dans votre duvet ... "100 % polyester".

Vous passez alors au grattage du blackson sous les ailes... un travail de mineur... à la Zola...

Comme la pluie ne nous a pas quittés, pas question de reconstruire la voiture : la résine ne supporte pas l'humidité!... Vous vous demandez pour combien de temps vous êtes encore là.

Seuls moments de détente : les repas pris en commun autour de la table familiale, à heure fixe et immuable. Vous vous retrouvez installé sur le banc après tant d'autres stagiaires, qui, comme vous, se sont sentis "chez eux" ? Le vin de pays vaut le reste du repas préparé par D., et comme il est bon, pourquoi ne pas en profiter pour se nettoyer le tube digestif poussiéreux! ...

Trop tard, déjà J.P. a repris l'animation de vos vacances... Plongée dans les archives innombrables du Club. Vous saurez tout sur votre voiture... étonné de ne pas y trouver les mensurations de votre première petite amie (clin d'œil à Dudufe) tellement le classement est rigoureux, précis et complet...

Pas le temps de souffler : le programme de l'après-midi est tout tracé. Un rayon de soleil annonce un peu de chaleur... Une chance inespérée de reconstruire votre Djet.

Préparation hyper rapide et déjà les pièces sont en place. Vous avez intérêt à ne rien rater de la démonstration de J.P... Le lendemain, il vous laissera vous débrouiller tout seul sur l'autre partie de la voiture. Comme il ne peut s'empêcher de vous aiguillonner vous fonctionnez à 120% de vos possibilités, avec parfois l'impression d'être handicapé moteur par comparaison avec votre bourreau. Au bout de quelques heures, vous commencez à maîtriser un peu les produits, et les rayons de soleil aidant, vous vous apprêtez à une première réparation en solo... Nouvelle erreur...

La chaleur fait sortir les anciens du village. Ils arrivent peu à peu sur le sanctuaire pour une sorte de "conseil des sages"... Vous êtes alors sommé de cesser toute activité sur votre auto, malgré les gros nuages noirs au loin qui vous rappellent l'urgence du travail:

" Viens! C'est l'histoire de nos voitures que tu vas entendre! Les anciens qui les ont construites savent tout! ... Tu ne peux pas manquer ça! "

Votre voiture se transforme alors en bar et une bouteille de blanc local (qui n'est pas sans rappeler certain vin des bords de Loire...!) surgit on ne sait d'où ... ronds de verres et tire-bouchons sur votre carrosserie en une sorte de baptême...

Écoutons les vieux :

" Tu te rappelles de l'atelier de soudure? ... Quel cirque... J'ai soudé tous les châssis, du premier au dernier. Les tubes arrivaient pré-découpés. Parfois il manquait 1 centimètre. On rechargeait à la soudure. Et pis, ça tenait quand même! "

Vous jetez un coup d'œil discret à votre châssis ...Rassurants, les anciens! ...

Et ça continue :

"Moi, j'ai travaillé des années chez RENE BONNET, je les connais par cœur, les Djets. J'ai commencé à en restaurer un... Au fait ,J.P., c'est quoi, la mienne, ...une René Bonnet ou une Matra ?...Je les confonds toujours !"

De plus en plus rassurants...

Puis, les souvenirs professionnels reviennent...

In vino, veritas!

" Les gars, vous vous souvenez de "Sucette" ...?"

Suivent des commentaires techniques sur les activités de cette collègue qui lui valurent ce surnom... Et là, plus de problèmes de mémoire... Ils semblent rajeunir à vue d'œil!... Enfin, c'est l'histoire de la marque, comme le dit J.P...

Il sera ensuite longuement question de la poitrine exceptionnelle de Luisa qui en fit rêver plus d'un...! Toujours le poids de l'histoire!...

" Il y avait aussi les Portugais de l'atelier-carrosserie... Ils ponçaient toute la journée dans une petite pièce, sans masques. Ils sortaient de là, blancs comme des arbres de Noël. Ils arrivaient, à trois, tous les matins, avec 7 litres de vin. A 16 heures, le contremaître savait qu'on ne pouvait plus rien leur demander... On disait que c'est toxique, le polyester,... pis c'est pas de ça qu'ils sont morts ...! " Evidemment, ... on se doute de quoi ils sont morts ...!

Vous profitez d'un moment de calme pour poser une question du style: " Quel couple conique sur les CRB1 de 1963? ", et là, pas de réponse ...! La mémoire est sélective! ... Sucette ne devait pas travailler dans cet atelier là !

Zut, la pluie revient !...

C'est fini pour aujourd'hui... Dommage...!

Profitons-en pour visiter Romorantin par cette soirée du mois d'Août...

Les Solognots se couchent tôt ...! Pas un troquet ouvert à 21 heures ! Vous retournez vous gratter dans votre tente ... pour être réveillé en pleine forme par la fraiseuse.

Les jours se suivent et le temps coule, comme la pluie, sur ce paisible village.

Finalement vous repartez, initié, avec le reste du travail à terminer chez vous, seul, à plusieurs centaines de kilomètres de là... sorte d'épreuve qui vous montrera si vous êtes digne du Maître... et si vous avez bénéficié pleinement de votre semaine de "vacances" ...

Vous pourrez alors, réveiller vos voisins avant l'aube, ce qui vous attirera la haine de leur coq et, peut-être, l'admiration de leur compagne?!...

Vous pourrez créer vos propres alignements de carrosseries multicolores et vos accumulations de ferraille.

Vous disperserez des odeurs caractéristiques qui informeront votre clan de vos nouvelles activités rituelles.....

Et, surtout, vous continuerez à vous gratter allègrement...!

Alors, n'hésitez plus....Conseillez et invitez vos amis au CLUB ROM.

Certains ré-apprendront à aimer la mer, la montagne et la campagne ...et ils apprécieront, sûrement, à nouveau, les cocktails à l'ombre d'un parasol et les créatures de rêves allongées à moitié nues, sur le sable.....

VIVE LES VACANCES AU CLUB ROM !

C R B 1 le défi

Courant juin 1998, lors d'une conversation entre amis possesseurs de DJET, j'apprends l'existence d'un lot de pièces MATRA dans Toulouse .
Décision et contact pris nous projetons d'aller voir tout ceci sans tarder.

Le propriétaire, occupé avec un client, nous confie la clef d'un box situé sous un immeuble en nous précisant que nous n'avions pas les poches assez grandes pour tout emporter, donc il était très confiant.

Petite lumière aidant, nous découvrons des cartons et des cartons empilés, mais point de pièce apparente. En avançant dans notre recherche quelle ne fut pas notre surprise : un René Bonnet couvert de poussière et de cartons au fond de ce local.

Vite débarrassé, vite vu, c'est un C R B 1 petit arrière donc un des tous premiers modèles, mais toujours point de pièce en vue si ce n'est des pièces de véhicules modernes.

Dans le doute et un peu déçus nous remontons voir le propriétaire des lieux qui enfin débarrassé du client, nous dit calmement ``mais c'est la voiture pour pièce.``

Déçu et intrigué je pose la question pourquoi la démolir et avez vous la carte grise. Suite aux réponses ``je n'ai pas envie de la restaurer et j'ai la carte grise `` ont suivi les transactions et les conditions d'achats.

Une demi-journée était nécessaire pour faire le vide du box ``condition de vente ``. Allégé de sa poussière de 25 ans passé à l'ombre, il prit enfin l'air vers le stockage du Frontonnais.



Si dans la semaine qui suit, le père Gabriel LEJEUNE n'était pas venu travailler sur son JET 6, je n'aurais jamais relevé le défi d'amener le C B R l n° 9 faire le tour de CORSE aussi rapidement.

C'est bien à compter de ce jour que la galère a commencé, il faut bien avouer que je n'ai jamais voulu aller sur l'île de beauté, car il y a souvent des explosions et mon René BONNET était loin d'être en état. Pour l'anecdote, les CORSE sont très accueillants mais le temps l'était moins, car j'étais sans vitres latérales. Le paysage et les circuits sont incomparables, l'île porte bien son nom. Bien sûr, il y a des rochers, des chiens, des vaches, des cochons,... sur la route et les sorties de virage réservent souvent des surprises.

En guise de conclusion, nous ramenons un très beau souvenir de cette île très Française, un mal au dos, un gros rhume, de la charcuterie et bien sur des produits typiques.

Un seul René BONNET et quelques DJET au milieu d'une armada d'ALPINE s de toutes sortes nous ont fait comprendre qu'il fallait renouveler l'expérience . Avis aux amateurs...

Le dixième anniversaire du tour de CORSE et les 100 ans de RENAULT nous ont marqués mais nous restons fiers de nos R . B . M . S .



Michel JUSTOU

ENTRETIEN AVEC LE MAGICIEN JACQUES HUBERT

M.B Grand merci tout d'abord, Monsieur Hubert d'avoir la gentillesse de me recevoir; peut-on dire que vous êtes le papa du Djet ?

J.H Oui, parce que à l'époque ou j'étais chez René Bonnet, j'étais chef du bureau d'étude ce qui est un bien grand mot car en réalité, j'étais tout seul ! et il fallait bien tout faire. Il faut dire qu'à Champigny, il s'agissait de D.B mais Deutsch n'était qu'associé, à René Bonnet, il ne s'occupait pas du fonctionnement de la Maison étant par ailleurs fonctionnaire à l'Office du Pétrole.

M.B Ce qui n'a rien à voir

J.H Ca n'a rien à voir en effet ! les voitures étaient équipées de moteur Panhard, avec lesquels des problèmes sont apparus, car Panhard ne garantissait pas ses moteurs dont les axes de pistons cassaient régulièrement. Panhard consentait à les remplacer mais les moteurs étaient fichus ! Evidemment ça ne pouvait pas aller très loin dans ces conditions...

Donc René Bonnet a envisagé de trouver un autre motoriste. En France, le tour était vite fait ; Citroën se gardait l'exclusivité, Peugeot n'avait rien inventé, quand à Renault c'était pas terrible, ils ne disposaient que de la 4 chevaux et de la Dauphine, il fallait donc élargir l'horizon.

Le père Bonnet avait pensé au moteur Austin dans la préparation Cooper par ce qu'il connaissait John Cooper de l'époque où ils couraient en racer 500.

Il m'a donc demandé mon point de vue sur le moteur Austin. Je lui ai répondu que s'il s'agissait de le monter à l'avant, ça n'était même pas la peine d'y penser, de plus étant prévu pour fonctionner avec des roues toutes petites, il fallait penser à quelques chose d'autre. Par exemple en le montant à l'arrière, avec des roues de 13 pouces au lieu de 10, avec une voiture assez légère, et avec une bonne pénétration, ça pourrait convenir et même aller assez vite

C'était le DJET

Pour remplacer les éléments Panhard, j'ai donc réalisé un projet avec le moteur Austin à l'arrière et comme le moteur était très court, on a pu faire un 2 plus 2 avec deux petits sièges enfants à l'arrière.

M.B Le premier Jet était donc un 2+2 ?

J.H En fait pas vraiment parce que quand en Octobre 1961, Renault nous a contacté pour faire une voiture de course, pour avoir quelque chose à leur montrer, j'ai gommé le moteur Austin du projet, et à la place j'ai dessiné celui de la Dauphine, le seul que je connaissais de chez Renault ! Nous sommes donc allés les voir avec ces dessins et je me rappelle leur avoir dit "ça va être dur de courir le Mans avec le moteur Dauphine !..."

Ils avaient autre chose à nous montrer, le dessin du moteur R8 qui à ce moment était juste en préparation. J'ai donc commencé à regarder le moteur, et j'ai dit "c'est pas mal ça, un moteur à cinq paliers avec distributions par chaîne au lieu des fameux pignons en celoron qui cassaient sans arrêt, ça me paraissait plus facile.

Mais il y avait toujours le problème de boîte, car celle de la Dauphine était dans le mauvais sens, et tandis que nous attendions dans le bureau d'étude, j'avais remarqué dans une salle à côté une pièce en bakélite moulée qui était un carter de boîte de vitesses, j'ai demandé à quoi elle était destinée, c'était le carter prévu pour la nouvelle Estafette!

Exactement ce qu'il me fallait! car ce carter ainsi que la pignonnerie étaient dans le bon sens pour faire une voiture avec le moteur en avant des roues et non en arrière. C'est ainsi que l'idée générale a démarré : moteur base R8, boîte d'estafette boulonnée directement.

M.B A quoi ressemblait l'auto à ce moment ?

J.H C'est celle là (voir photo) le modèle de compétition qui a servi pour les premiers essais au Mans.

Gordini nous fournissant le moteur , je suis allé le voir et il a proposé un moteur à culasse hémisphérique qui ne dépassait pas 5500 tours , c'est à dire que 5500 tours plus la boîte d'Estafette avec un couple de 6,35 je crois , des roues de 13 pouces , en mettant le moteur prêt à exploser , on n'approchait même pas les 120 kilomètres heure ! pas facile de faire de la compétition dans ces conditions...Donc il fallait travailler un peuReprendre la boîte et chercher comment faire. Je me suis aperçu qu'en déplaçant les pignons on pouvait gagner de la place pour une troisième surmultipliée,ça inversait le sens des vitesses mais c'est pas grave , il suffit de s'habituer ! Ensuite je suis allé voir le bureau d'études chez Renault en leur disant qu'il faudrait un couple conique plus long , le plus long possible en fonction de ce qu'on peut faire entrer dans le carter. Evidemment cela a déclenché l'hilarité générale : impossible à réaliser avant le mois d'Octobre alors que nous étions en Février...C'était la course chez Renault ! sans compter qu'il n'y avait pas que le problème du couple , il fallait aussi inverser les pignons dans la boîte pour que la troisième devienne une surmultipliée.

Réponse Renault " **c'est impossible**"

Je leur rétorque qu'après avoir bien regardé , je pense que l'on peut y arriver.Mon interlocuteur n'avait jamais pensé à ça , forcément ça ne l'intéressait pas .Quoi qu'il en soit après une semaine de délibération la réponse revient positive.J'avais donc gagné pas mal de choses , un couple plus long avec une troisième devenue quatrième surmultipliée , ça limitait les dégâts.Quand à Gordini , il nous a proposé ensuite un moteur à double arbre qui prenait 6500 tours,1000 tours de gagné; en fait le moteur pouvait prendre davantage mais il nous l'avait limité à 6500.

Cette année là, non seulement il fallait réaliser des voitures de course nouvelles , mais en plus , changer toute la gamme de production.

M.B Là , nous sommes en quelle année?

J.H Fin 1961.Donc , passer des moteurs Panhard aux moteurs Renault,c'était pas simple!il a fallu pas mal bricoler! cette année là , en quatre mois , j'ai fait quatre voitures différentes ! en fait ça ne faisait pas quatre par mois , car je les construisais les quatre en même temps. Le matin , j'allais chez Chappe pour dessiner le Jet et l'après midi je m'occupais des barquettes et de la transformation des autres modèles à Champigny.

Celle qui marchait bien à Champigny , c'était la "Le Mans" à moteur Panhard,une quatre places et dans la même carrosserie par ce que on n'avait pas les moyens de la changer aussi , il fallait mettre le moteur Renault en avant des roues arrières en haut , plus le radiateur à la place du deux cylindres Panhard , pas facile ! c'était de l'acrobatie.....

Et puis il fallait faire de la fabrication immédiate , de la soupe quoi ! nous devions vendre tout de suite une petite voiture : **Le Missile**.

Le Missile partait d'une plate forme de R4 équipée du moteur de la Dauphine 1093 avec une boîte quatre.II a fallu drôlement bricoler pour mettre tout ça en place , en plus monter des freins à disques par ce que c'était la mode de l'époque , mais très compliqué à faire alors que ça n'était pas vraiment indispensable ! mais on pouvait marquer " freins à disques" sur le catalogue de vente.

A SUIVRE

Les périples d'un nouvel adhérent
ou
Compte rendu de l'Assemblée générale 1998.

Je n'ai aucune expérience dans ce domaine et pourtant je flairais l'entourloupe. Tout laisse à croire que le Président gère ses pièces détachées avec rigueur mais n'a aucune notion du temps.

En effet, le bulletin N° 23 précisait les dates de réjouissance (17 et 18/10/1998). Pourtant le programme stipulait samedi 20 septembre et dimanche 21 de l'année 1997, il s'agissait sans doute d'un autre calendrier...républicain peut être ... Après communication téléphonique c'était tout simplement une 'blague' du secrétariat et cela ne faisait que commencer!!! (Le Club RMBS décline toutes responsabilités).

Samedi 17 octobre 1998

Le départ était programmé pour 14 H. Comme convenu, vers 13 H 30, je pointais le nez rouge de mon capot de DJET sur le parking du Centre LECLERC, où déjà une dizaine de participants applaudissaient mon arrivée. J'étais à la fois fier et ému.

14 H : départ, une pluie battante obligea chacun à sauter dans son véhicule pour s'y mettre à l'abri. On se demande à l'abri de quoi, puisque chacun avait éponge ou peau de chamois à la main. Et moi, en plus, j'avais de la buée qui m'empêchait de voir la secrétaire, sous un parapluie, faisant l'appel et remettant les documents, afin que le périple commence. Heureusement que mon pare-brise tenait avec du scotch...Je n'avais que la buée à combattre...

Le vrai départ fut lancé à 14 h 30, un soleil timide nous accompagnait et nous prenions la route de PRUNIERS en une jolie farandole multicolore à travers champs et bois verts. J'avais souvent tendance à regarder derrière moi ce serpent de toutes les couleurs ramper sur cette départementale si calme d'habitude. Direction BILLY, puis MEHERS, impossible de se tromper ou de fuir ... Une escorte sérieuse et dévouée nous aidait dans notre jeu de piste.

A COUDES, j'ai voulu m'arrêter pour surveiller mon niveau d'huile (je voulais savourer la spécialité du pays : l'huile de coude) impossible... le convoi devait rouler, rouler, car nous étions attendu à la fameuse visite de cave.

BOURRE, spécialité champignonnière, avec un nom pareil, j'aurais parié pour une cave vinicole. Et bien non, aucun n'étaient vénéneux. Pendant un bref instant je pensais que le Club voulait éliminer certains participants. De plus la guide, très sympathique d'ailleurs, avait une façon ironique de nous demander de ne pas nous éparpiller dans ces tunnels noirs et profonds sinon...Je suis ressorti de ce labyrinthe donnant la main à une dame qui n'était pas mon épouse et j'en ris encore. Quelques champignons persillés, rissolés à point, un petit verre de vin blanc du pays, m'ont permis d'oublier ces ténèbres angoissantes. Je reviendrai car c'était très instructif mais avec ma torche.

La traversée de MONTRICHARD ne passa pas inaperçu des habitants, tant notre convoi était rutilant et pétaradant.

Direction l'abbaye d'AIGUEVIVE, un site certainement classé, à revoir plus calmement car des participants auraient mangé le bas côté ? Le parc de BEAUVAL, enfin une route en 'S'. Une course de côte? Non, restons calmes. (Cette découverte de la nature n'est en aucun cas une compétition). Puis VALANCAÏ, arrivée directe sur le château. Si vous voulez le voir de plus près, vous reviendrez seul, car le timing était là, bientôt la nuit tombait et déjà le centre aéré des Papillons nous attendait avec l'apéro.

Nuit ou pas, apéro ou non, les irréductibles étaient là, lampe électrique à la main, le nez dans le coffre ou sous le capot, déjà les échanges d'impressions, de conseils, commençaient. Ne croyez-vous pas que demain ce serait plus raisonnable? Difficile de taire la passion. Impossible de passer sous silence ce temps et ces efforts passés à la reconstruction d'un DJET, qui maintenant roule et participe à cette réunion annuelle. Même un festin ne détournerait pas un passionné.

Et pourtant, le dîner nous attendait, copieux, savoureux, arrosé à volonté. Heureusement que des intermèdes dansants s'intercalaient. La digestion s'en trouvait améliorée. L'ambiance allait bon train, les discussions aussi. Mais la fatigue due à l'énerverment de cette excellente journée, commençait à faire effet. Demain matin, la bourse aux échanges, l'Assemblée générale: il fallait être prêt et frais. La nuit sera courte.

Dimanche 18 octobre 1998.

Le bureau avait dit 9 heures pour l'Assemblée générale. Encore des prévisions erronées. Vers 11 heures la salle était comble et notre cher Jean-Paul HUMBERT fut réélu à l'unanimité malgré son brillant discours d'ouverture. Je veux dire l'absence d'un discours, puisqu'il avait perdu ses notes. Je suis content de votre participation massive disait-il, les paupières mi-closes. Il faut dire que les véhicules présents faisaient honneur à la réunion annuelle (1 coach DB, 2 MISSILES, quelques RENE BONNET, une vingtaine de DJET tous modèles confondus, 530, BAGHEERA, RANCHO, MURENA) Avec des projets prometteurs de la part de certains membres du club, l'année 1999 s'annonce dynamique. Messieurs, Mesdames à vos voitures...Quant à la sponsoring, j'ai beaucoup aimé l'humour d'un certain membre soulignant que, si les magasins LECLERC pouvaient aider certains clubs, ils devraient, en priorité, se tourner vers l'amicale D.B.: la fatigue de la veille n'avait pas atteint tout le monde. Et pour ceux qui avaient encore un peu de courage, une petite bouffe avant de prendre la route du retour, cela ne vous dirait pas???

Quel week-end!!! L'automobile s'est bien comportée, si j'avais su, je me serais préparé avant.

Bravo et merci, quelle organisation, je reviendrai.

Et le JURA ce sera comment?????

Jean Jacques PES



SPECIAL MAQUETTE MATRA BONNET-MATRA SPORTS

Modèles réduits

1/32 e	Scalextric (scot)	DJET 5	vitre + toit en 1 seule partie
1/32e	circuit 24 (scot)	DJET 5	
1/25e	Verneuil	DJET 5	kit plastique
1/40e	Jouef (scot)	DJET 5	plusieurs versions avec ou sans roues avant orientables + version jouefmatic
1/43e	Team t	DJET 5-5S-6	plusieurs versions avec crosses ou pare-choc. Repris sous la marque DAM
1/43e	dam ref.0080	aérodjet	version du mans au complet n°53 LM 63- n°52.51.41
1/43e	team t ref.0014	René Bonnet	Djet R.B.1
1/43e	Jielge ref 810	Matra Djet	toutes les versions avec options ou non y compris coupé Napoléon (voir liste)
1/43e	minialuxe	jet 6	plusieurs versions avec ou sans roue dans coffre AR
1/43e	aérodjet		N° 53 ET 63
1/43e	rd marmande	aéodjet	diffusion de modèle très restreinte

SPECIAL PRESSE

ARTICLE DE PRESSE SUR LES DJET

Sport auto	N° 39	Avril 1965	Matra Bonnet Djet 5S essai J.Rosinski
L'automobile	N° 515	Mai 1989	Matra 640 avec le jardin à J.P Humbert
Auto collection	N° 42		avec encore le jardin J.P René Bonnet et Jet 6
Auto journal	N° 401	Avril 1966	essai Matra Djet 5S
Echappement	N° 119	09.1978	historique Djet (civil et compétition)
L.V.A	N° 641	Février 1994	essai du mois Matra Djet 5
L.V.A	N°791	Avril 1997	Autocopie historique Djet
Moteur		10;1966	Matra Djet 5S essai Alain Bertaut
Auto passion	N° 30		Matra Djet 5S essai
Auto retro	N° 4		Historique René Bonnet et Matra Bonnet
Auto rétro	N° 53		Historique Matra Bonnet
Echappement	N° 364	12.1997	Djet modifié (2l) + courses de cote

LIVRES SUR MATRA

La puissance et la gloire	édition Grancher
L'Épopée Matra	
La saga Matra	José Rosinski

P.S on attend que vous complétiez ces 2 listes

FRANCOIS GAVEAU

NE ME CHERCHEZ PLUS !

Je suis le Missile N° 6181 né le 1er Juin 1963
Choqué à l'avant gauche
Ressemelé avec des plaques de tole
Culasse envolée ! Plate forme pourrie !
Je suis restée 18 ans toute seule au fond d'une grange et sans vie.
Mais aujourd'hui , mon avenir va changer. Mon nouveau propriétaire me l'a dit : Il est possible de trouver son bonheur.
Chez moi , la vue d'un Missile me fait frémir et un jour au club , il y aura plus de Missile René Bonnet que de Djet "Na,na,na,na,na,nere".
Sachez membre du club que l'impossible existe et que toutes les granges n'ont pas été vidées de leur contenu.
Missile d'un jour...Missile de toujours
Quand mes yeux ont vu ton contour,j'en suis tombé fou d'amour
" 1 MISSILE DE PLUS ET TOC !!!!"

CHRISTOPHE JARDET

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 1999

- 28 Mars : sortie régionale en Touraine (voir Mr Pinaud tél 02.38.61.74.30)
 - 8 et 9 Mai : circuit du vigeant (voir dépliant ci-joint)
 - 22.23.24 Mai : sortie annuelle dans le Jura (voir fiche d'inscription)
 - 19 et 20 Juin : coupe del'age d'or à Monthlery
 - mi Septembre : Compiègne (contact Mr Navarro tél 03.22.94.91.20)
 - 16 et 17 Octobre :Assemblée générale à Romorantin
- Sans oublier nos amis pilotes de V.H.C qui attendent vos encouragements sur les circuits.
En association avec l'amicale D.B :
- 2 Mai ;région parisienne (voir Mr Roy tél 02.54.97.12.82)
 - 5 et 6 Juin région de l'Indre (voir Mr Roy tél 02.54.97.12.82)

CALENDRIER V.H.C.

- | | |
|-----------------|----------------------------------|
| 24.25 Mai | Circuit Val de Vienne au Vigeant |
| 15.16 Mai | Charade |
| 22.23 Mai | Magny-Cours |
| 12.13 Juin | Dijon |
| 10.11 Juillet | Le Mans |
| 11.12 Septembre | Nogaro |
| 23.24 Octobre | Ledenon |

SUR LE CIRCUIT DU VIGEANT

J'espère que le petit article passé sur le bulletin de Décembre vous a mis l'eau à la bouche et que vous viendrez nombreux sur le circuit du Vigeant.

Cette concentration aura lieu sur 2 jours les 8 et 9 Mai prochain.

Comme vous pourrez le voir sur la brochure d'inscription, le rendez-vous est à 9 heures sur le circuit du Val de Vienne.

Tous les renseignements nécessaires sont sur la brochure. **Pour être sur le même plateau de démonstration, il est impératif de cocher** "V.H.C AMATEURS et de renvoyer en temps et en heure la demande d'engagement accompagnée d'un chèque de 150f avant le 8.04.1999 à Monsieur Jean Pierre DOURY

Sports et Collection

B.P 475

17 Rue Boncenne

86012 POITIERS

Maintenant, afin de tous nous retrouver le samedi soir entre nous, j'ai réservé un restaurant sympathique où l'on y mange bien. Attention, pour une bonne organisation, il est impératif de me renvoyer les **chèques avant le 24 AVRIL**.

Le prix du repas est de 80F par personne. Les chèques sont à libeller à l'ordre du club R.B.M.S et à envoyer à Monsieur Massin Pascal

6 Rue des Charmilles

86340 Les Roches Prémaries

Le rotary Club est une grande manifestation automobile. Réservez votre hôtel le plus rapidement possible. Tous les hôtels que je vous communique sont près du restaurant où l'on mange le samedi soir et se trouvent à 30km du circuit.

J'espère que nous serons très nombreux à venir sur ce magnifique circuit et que cette journée restera l'une des plus belles.

AMICALEMENT

PASCAL MASSIN

Hotel du commerce à Villé Ligugé	tél 05.49.55.21.69
Hotel Campanil Sud à Poitiers	tél 05.49.37.26.51
Hotel Formule 1 à Poitiers	tél 05 49 55 07 07
Auberge de la belle aurore à St Benoit	tél 05.49.88.44.05
Chambres d'hotes aux Roches Prémaries	tél 05.49.42.52.83
Café le Sporting aux Roches Prémaries	tél 05.49.42.50.22

P.S Le président vous informe que normalement la M.S 630 du Mans 1969 fera des démonstrations sur le circuit. Qu'on se le dise !!!!!

PROGRAMME

SORTIE 1999

LE JURA

« MIJOUX »



ACCES ...



Autoroute A40 :
Sortie N° 9 SYLANS

Autoroute A6 – A36 :
Sortie DOLE puis RN5

Autoroute Suisse :
Sortie COPPET

SAMEDI 22 MAI 1999

13 H **Rendez-vous** sur le parking face à la résidence HEURTEFEU à MIJOUX

- en arrivant de Bellegarde à droite à l'entrée de Mijoux
- en arrivant des Rousses à gauche à la sortie de Mijoux

Départ pour une ballade :

- le Col de la Faucille
- le lac des Rousses
- Bois d'Amont avec visite du Musée de la Boissellerie

17 H **Retour** à MIJOUX

- visite de la bijouterie
- temps libre pour admirer les fresques
- installation aux hôtels

18 H **Vin d'honneur**

20 H **Dîner**

DIMANCHE 23 MAI 1999

8 H **Départ impératif pour :**

- visite de la Maison des Fromages avec dégustation
- circuit touristique (Bellevèdère de la Cervaise, cascade et chapeau de gendarme...)
- ST CLAUDE, visite du Musée de la Pipe et des diamants
- temps libre
- déjeuner à ST CLAUDE

FIN DE LA 1ère PARTIE

- continuation du circuit touristique
- Dîner

FIN DE LA 2ème PARTIE

OPTION Facultative : LUNDI 24 MAI 1999

9 H - Petite ballade suivie d'un déjeuner avant de se séparer (afin que personne ne paie pour rien son repas chacun le règlera sur place)

PETITES ANNONCES

CHERCHE POUR DJET 5V : tirette chromée pour starter
tube de pare-chocs avant très bon état
4 jantes d'origine en 15 avec enjoliveurs
Monsieur GROS 68 Chemin du Champelet 73000 Chambéry Tél.04.79.72.27.20

VEND : Chassis de Jet 6 avec triangles arrières
Monsieur HUMBERT 26 Rue du Village des Papillons 41200 Romorantin

VEND : triangles supérieurs arrières de Djet René Bonnet
1 carbu NDX Djet René Bonnet ou Djet 5
1 allumeur(C.T) (type R8
freins avant (type R8 + kits de reconditionnement neufs en boîte) avec écopés R.B

CHERCHE : petits compteurs pour tableau de bord Djet 5 luxe
charnières de capot arrière de Missile ou le Mans
Monsieur NAVARRO 8 bis rue du moulin 80110 Meziere en Santerre
Tél 03.22.94.91.20

VEND : Rancho Grand Raid de 1980 avec 100.000km Voiture complète mais restauration à prévoir

Bagheera 1er modèle de 1975 vert métallisé, vitres teintées électriques, jantes alu véhicule roulant, chassis bon état.
Monsieur REUSE Démoranges 23320 St Vaury Tél.05.55.80.28.70

INFOS DIVERSES

Nous avons quelques demandes pour des kits moquette. Afin de réaliser ce projet, il nous manque quelques personnes. Si vous en avez besoin, faites vous inscrire auprès du secrétariat. Merci.

EPAF !!!!!

Du président à Monsieur Jardet.

Des nouvelles de ta voiture, avant d'être une épave.

Sortie d'usine le 08.06.1963. Client : Société Fairways . Couleur : bleu cascade N° de la couleur 5679.

Intérieur : rouge spécial . Livrée avec capote sans hard-top. N° de chassis : 6181. N° moteur : 166214. N° B.V : 00197. N° nieman : 311JK. N° bouchon d'essence : P.J 311 SK. Tableau bord gainé.
Réglage train avant : ouverture 3 MM.

Maintenant tu te craches dans les mains et tu remontes ta voiture rapidos ,correcte et d'origine.

ET TOC !!!!!