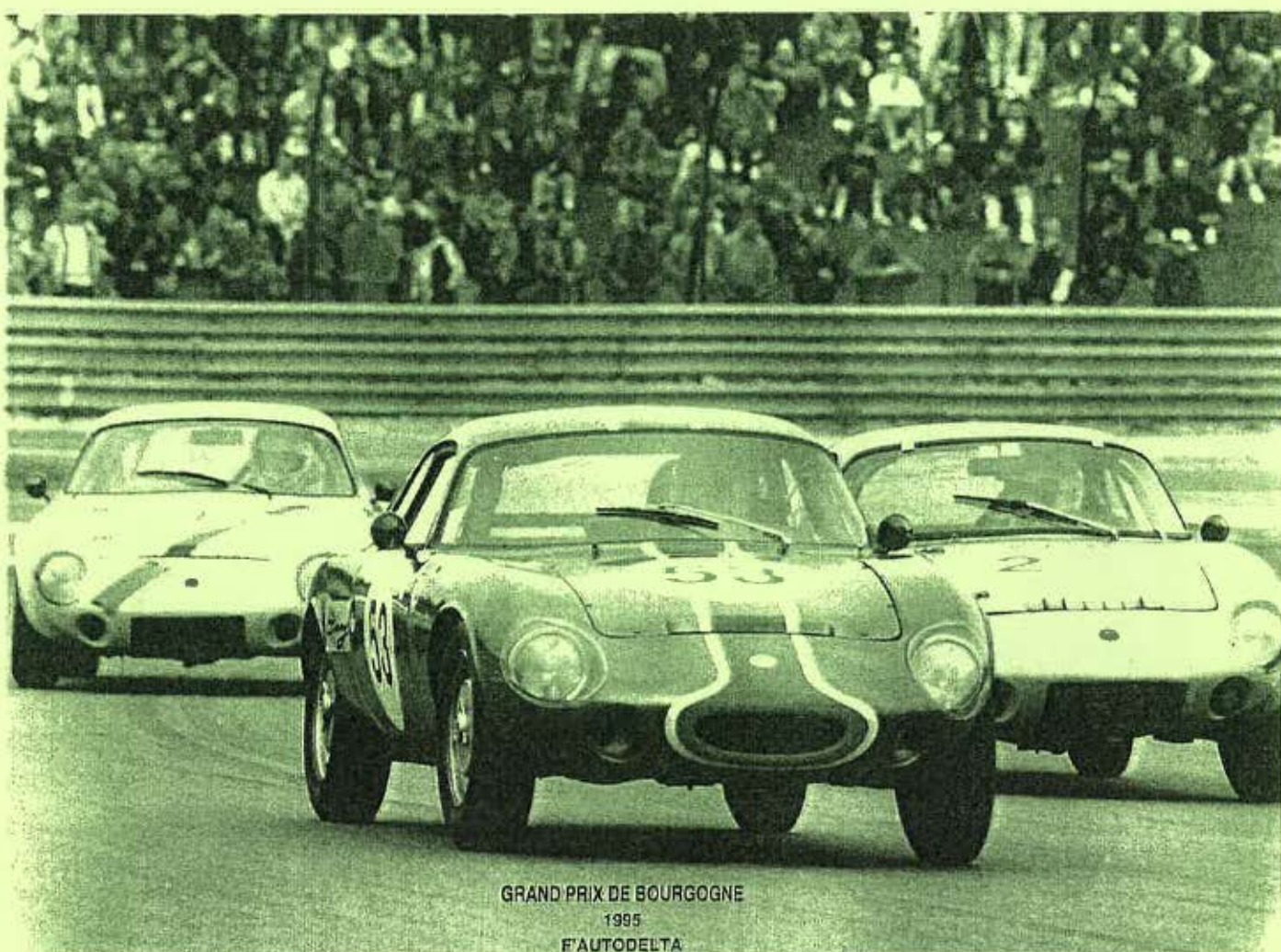


DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



GRAND PRIX DE BOURGOGNE
1995
F/AUTODELTA

BULLETIN DE LIAISON

4^{ème} TRIMESTRE 99

N°28

LE MOT DU PRESIDENT

Un petit mot de l'assemblée générale. Je suis globalement satisfait. 70 membres inscrits sur 146 étaient présents, 46 ont répondu par la négative et 30 ont jugé ne pas avoir à répondre.

Le week-end s'est passé dans la bonne humeur et la rigolade. Nous avons noté la présence de 32 voitures anciennes principalement des Djet dont quelques beaux spécimens fraîchement sortis de restauration. A savoir que la René Bonnet N° 1001 faisait partie de la fête.

Je disais donc globalement satisfait car deux petites choses m'ont chagriné sur ce week-end, c'est la fauche (puisque'il faut utiliser ce terme) de quelques plaques de rallye (si on nous l'avait demandé on les auraient offerte) et de quelques cadeaux souvenir (cendriers). Que les personnes qui ont fait ça se reconnaissent: j'ai retrouvé la trace d'au moins une, grâce à mon ami Thierry qui m'a conté une anecdote. Enfin c'est mesquin, petit et bien bas venant de personnes qui se permettent quelquefois de donner des "bons conseils".

Je vous informe aussi, qu'il n'y a pas eu de rappel pour la convocation de l'assemblée générale et **qu'il n'y aura pas de rappel pour la cotisation**. Vous savez tous en bons membres que vous êtes que depuis le 17 Octobre 1999 vous êtes redevable de celle-ci et ceci avant le 31.12.1999 (elle s'élève à 220f).

Je vous souhaite de bonnes fêtes de Noël et de fin d'année et vous donne rendez-vous sur les routes au volant de nos voitures au printemps.

Votre Président

P.S **On attend vos articles pour le prochain bulletin : le Bureau**

SOMMAIRE

- Page 2 : le mot du président
- Page 3 : compte rendu de l'assemblée générale
- Page 4.5.6 : article sur Missile Monsieur Colmant
- Page 7 : la ballade de l'assemblée par Jean Jacques Pes
- Page 8 : vu de l'assemblée générale par Jean Jacques Pes
- Page 9 : aéro répliqua par Thierry Bareau
- Page 10.11 : restauration d'un aéro 63 par Thierry Bareau
- Page 12 : Strasbourg par Jo Fontbonne
- Page 13 réplique, reconstruction, copie par Dominique Pinaud
- Page 14 : la dernière du millénaire par Danielle et Gérard Vincent
- Page 15 : petites annonces et infos diverses
- Page 16 : nouvelle liste de pièces détachées



COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE 1999

Le club comprend 146 membres pour l'année 1999. 70 étaient présents, 46 ont donné pouvoir et 30 n'ont pas jugé utile de répondre, ce sont messieurs: Boutet, Baury, Barris, Boudon, Bonnet c, Giraud jm, Goubard, Hebert, Lescat, Menardjp, Moury, Port, Piquenet, Piqueras, Regnier, Roussel, Savey, Soulé, Vidal, Bonnetp, Chevaux, Croibier, Cizeron, Desmartin, Delouvroy, Daumas, Epailly, Furhmann, Frogner, Grizard

COMPTE RENDU MORAL

Activités de l'année écoulée :

Bonne participation pour la sortie de Saumur.

Beaucoup de Djet sur la piste du Vigeant.

Participation habituelle à notre sortie annuelle dans le Jura

Vu l'absence de nos pilotes sur la piste de Monthléry, les membres étaient eux aussi non présents.

Notre assemblée générale : très bonne participation, le président satisfait.

COMPTE RENDU V.H.C

Pierre Moeglen finit premier de sa classe et pour André Delaunay 6 ou 7^{ème}. Attention pour 2000, l'arrivée d'un nouveau Daniel Bombaud et en 2001 !!! Gilles Boileau. (peut-être)

PREVISIONS 2000

Exposition sur le thème "un millénaire automobile" les 25.26 Mars à Cellettes 41

Sortie de printemps le 2 Avril à Vendôme organisée par Melle Humbert

Sortie nationale les 22.23.24 Avril à l'Ile D'Oléron organisée par Mr Reuse

Circuit du Vigeant pour le Rotary Club de POitiers les 13.14 Mai

Monthléry mi juin

Et notre assemblée générale les 30 Septembre . 1er Octobre (visite du nouveau musée Matra)

COMPTE RENDU FINANCIER

Voir tableau ci-joint

COTISATION POUR 2000

Pour 2000, la cotisation est de 220F. Tout membre n'ayant pas réglé sa cotisation annuelle au 31.12.1999 sera considéré démissionnaire du club. Il ne sera fait aucun rappel et il n'y aura aucune exception.

REELECTION DU TIERS SORTANT

Monsieur Pinaud s'étant représenté a été élu à l'unanimité moins 4 voix.

QUESTIONS DIVERSES

Quelques membres ont proposé d'étudier la refabrication de certaines pièces. Nous vous tiendrons au courant du résultat.



MISSILE II

Chapitre deux :

La grande désespérance

Le début d'une longue restauration

Sommaire :

- Le début d'une longue restauration
- On y va!
- Et maintenant, que vais-je faire?

Il y a quelques mois, je vous avais conté, (et oui, c'était bien un conte mais vous allez voir qu'il va vite tourner au cauchemar) comment j'avais trouvé mon Missile II et la période d'euphorie qui avait immédiatement suivi. Oyez maintenant la suite, braves gens. Vous qui restaurez tout le temps, il est grand temps de pleurer.

Le week end, pardon, la fin de semaine, qui suivit le déchargement de la belle sous l'auvent qui abritait la Bagheera et la Murena, je décidai dès le matin de faire le tour détaillé et l'inventaire de ma nouvelle acquisition. Peut-être bien que je débuterais immédiatement la restauration... La restauration avait déjà été entamée. Un tas de pièces se trouvait à l'intérieur du coffre dans des boîtes de carton qui avaient pris l'humidité avec le temps et avaient déversé leur contenu dans le coffre qui ressemblait à un tas de mitraille comme on peut en voir aux pieds des hauts fourneaux. L'inventaire ressemble bizarrement à un autre bien célèbre, sauf qu'il n'y avait pas de raton laveur. Certaines pièces ne provenaient même pas

d'une voiture. Le premier doute m'effleure. Aurais-je par hasard fait l'acquisition d'une poubelle?

Il y a de tout : un pare choc arrière, un demi pare choc avant, un circuit électrique mais dans quel état, une tige de chrome, des tapis de plancher, un delco, des relais, des cabochons de feux AR et AV complètement oxydés, quelques poignées de porte très oxydées également, un bataillon de boulons, d'écrous et de vis rouillés dispersés au milieu des autres pièces, deux câbles de compteur, un bloc de chauffage, un ventilateur avec moteur, un vase d'expansion, un avertisseur, des courroies usées et éculées, une jauge de pression d'huile et une sonde de température, une bobine, une boîte clignotante, un rétroviseur, deux pare-soleil, une charnière et demi de coffre AR, des habillages intérieurs de portière et de cabine... et pas de raton laveur. J'essaie de retrouver mes jeunes et de voir où vont toutes les choses se trouvant en vrac dans le coffre. Dès ce moment, une angoisse profonde et mécanique me pénètre comme un vent glacial d'hi-



Vue du Missile au retour ou plutôt à l'arrêt de la première phase.

ver. Je réalise que j'étais parti en guerre la fleur au canon et en chantant, mais aussi que j'aurais à souffrir de longues années avant que cette angoisse ne me quitte.

J'ai rangé les pièces soit dans la cave soit dans un établi... et j'ai refermé le coffre. Je me suis alors plongé dans un long mutisme et je n'ai plus parlé de ce foutu Missile...

Un certain temps se passe (au moins trois ou quatre années) et j'ai fait semblant d'ignorer la présence de ce véhicule dans mon auvent. De temps à autre, j'enlevais la bâche de protection (ironie, protéger quoi?) et j'admirais silencieusement sa belle gueule. J'imaginais ce que cela pouvait être à l'état

neuf et je prenais mon pied. Petit à petit, de contemplation en contemplation, la volonté de restauration refit timidement son apparition.



*Au retour de la phase 1
Châssis*

La volonté de restauration repris corps et mes neurones commencèrent de nouveau à entrer tout doucement en transe. Cela débuta par un sommaire inventaire de tout ce qu'il manquait pour restituer une voiture complète. Tout d'abord les freins. Il n'y avait que le maître cylindre, les canalisations et les freins à tambour arrières. Pas de disques ni d'étriers ni de chape de fixation des étriers. Pas de tachymètre ni de compte-tours ni d'interrupteurs, mais un grand trou dans le polyester. On doit avoir installé un tableau de bord en bois d'un anglaise et il a disparu ou a été revendu précédemment. Enfin, s'il n'y a pas de freins, au moins on ne se rend pas compte que l'on va trop vite... La ligne d'échappement est inexistante à partir de la

pipe d'échappement. Pas d'écussons ni de monogrammes RB. Toutes les poignées et les cabochons devraient être remplacés vu leur état. Il manque une demi charnière de coffre arrière, au diable l'avarice, disons une charnière!

Il manque également la grille de protection du radiateur ainsi que la fausse grille d'aspiration d'air sur le capot avant. La capote et l'habillage de la cabine sont bien sûr à reconstruire mais ils semblent complets. Reste le point d'interrogation concernant l'état du moteur.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la clarification de la situation de carence ne m'abat pas outre mesure, le choc initial avait été bien plus grave. Je décide d'attaquer de façon systématique et

organisée :

- en premier lieu, trouver des propriétaires de Missiles en ordre de marche afin de voir sur pièce comment tout se situe et de quoi ont l'air les pièces manquantes;

- ensuite rechercher les pièces manquantes en faisant les foires;

- enfin, si possible, trouver une ou des personnes connaissant bien ce véhicule et qui puissent répondre aux questions et problèmes se posant en cours de restauration.

Facile à concevoir mais moins facile à réaliser quand on est loin de la Mecque.

Quand il faut y aller, il faut y aller.

Mieux vaut tard que jamais.

Qui va piano va sano.



*La même phase, mais devinez
de quoi il s'agit?*

Entre-Temps, une occasion se présente et pour moi qui suis un brigand de grand chemin, l'occasion fait le larron et je saute dessus... Un de mes amis me signale la possibilité de restaurer le véhicule dans un centre de form. pro. Contact pris, tout semble s'arranger pour le meilleur des mondes. Et voilà donc l'Exocet qui quitte son auvent pour une vie meilleure et un lifting bien nécessaire. J'y joins la liste des pièces « détachées » au sens propre du terme ainsi que des pièces manquantes.

Dans une première phase, le carrossier démonte la carrosserie en polyester pour permettre la remise en état du châssis et de la mécanique. Premier verdict qui était déjà connu par la famille du malade, il faut remplacer le plancher. Mais bonheur, le reste du châssis est en bon état. Je pars donc en recherche des éléments de plancher de la R4. Je les trouve facilement et je les livre subito. La semaine suivante, tout est prêt; je fais charger le châssis pour le sablage et la galvanisation à chaud. Le véhicule est ensuite

ramené au centre pour la remise en état mécanique.

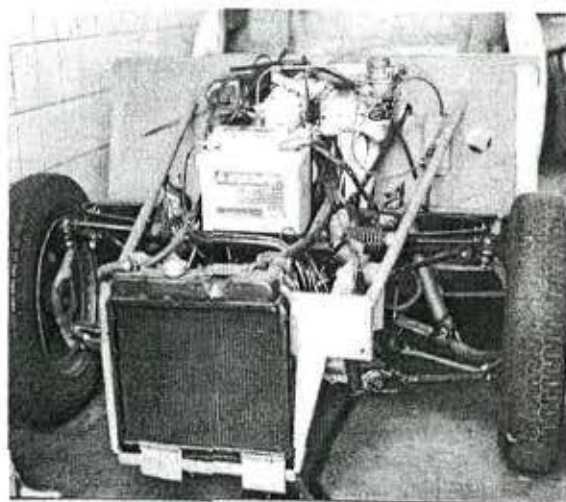
Deux semaines se passent et j'en oublie mon Missile sauf que je suis hanté nocturnement par la nécessité de trouver au plus vite les pièces manquantes, c'est à dire en urgence les freins.

Il est donc temps de passer à la phase suivante du plan de bataille. Peut être, mais oui certainement, j'aurais du commencer par là. Je bigophone à Jean-Paul Humbert dans sa mosquée à la Mecque des Matra. Je sais qu'il est maître en matière d'in-

formation, de savoir et surtout de savoir-faire. Je lui explique les symptômes du malade. Après une longue écoute et une courte réflexion, il me conseille de prendre contact avec Pierre Genest qui en possède une « fraîchement sortie de la chaîne de l'usine ». Je bigophone à Pierre et je conviens d'un rendez-vous un dimanche matin. Par un samedi gris et brouillardeux, je prends place dans ma Murena 2.2 pour entamer le grand pèlerinage. Par précaution, je me suis fait accompagner par un neveu digne de fois afin qu'il puisse témoigner qu'un Missile en bon état, ça existe, c'est beau et ça roule.

Je ne vous dit pas l'extase! D'abord l'accueil et l'enthousiasme de Pierre quand il parle du Missile et des René Bonnet. Ensuite à la vue de cette blanche merveille parquée dans son garage. Les flashes crépi-

tent. Je veux tout voir. J'ai sorti ma liste de questions et je l'attaque méthodiquement. J'apprends ainsi où je peux trouver les « quelques » pièces manquantes et notamment que je peux en acheter certaines directement chez « Le Président ». On se rend donc chez Jean-Paul où je suis très bien accueilli et où je peux faire mes emplettes d'écussons et autres choses. Je repars à nouveau à la fois plein d'espoir mais de plus en plus persuadé que cette restauration n'est vraiment pas aussi simple que cela ne paraît aux yeux de ceux qui n'y ont jamais trempé (et j'en suis!).



État actuel du châssis, du bloc moteur boîte.

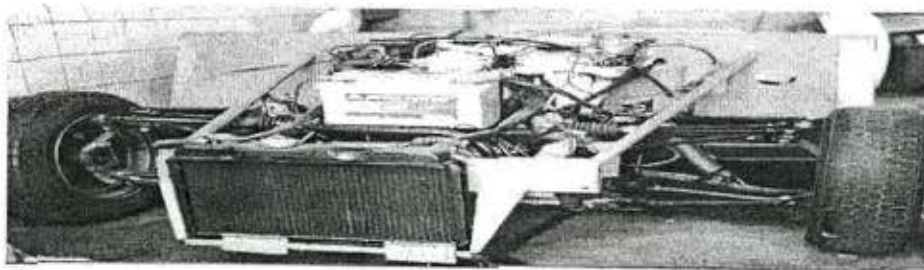
Et maintenant, que vais-je faire?

Quelques jours et semaines se passent paisiblement et la catastrophe suivante survient. Je reçois un coup de fil de la section mécanique me demandant de reprendre le véhicule car il encombre. Il manque des pièces pour continuer le travail. On me prie de ramener le véhicule quand j'aurai toutes les pièces nécessaires à

la restauration de la mécanique. Je me rend sur place pour m'apercevoir que tout a été remonté dans son état et dans sa rouille originale et plus grave, la voiture est dehors sous la pluie, le carbu et la pipe d'admission ont disparu! La Catastrophe! J'ai l'entraînement, je serre les dents, prend la liste des pièces man-

quantes dressée par le surhomme et je promet d'enlever la voiture au plus vite mais je me jure bien qu'ils ne reverront plus la voiture... Dès ce moment, la décision est prise, il faut passer par un vrai spécialiste si je veux un jour rouler dans un Missile en état.

Je me rend sur place pour m'apercevoir que tout a été remonté dans son état antérieur et dans sa rouille originale et plus grave, la voiture est dehors sous la pluie, le carbu et la pipe d'admission ont disparus!



État actuel du châssis, du bloc moteur boîte. Conception virtuelle.



Et un morceau du futur...

SORTIE DE L'ASSEMBLEE GENERALE

ou « jeu de piste » en Sologne.

Les fidèles, les purs, les sympas du Club répondaient encore présent à l'appel de Danielle ce samedi 16/10/1999, très ensoleillé, à 13 heures 30 précise au centre aéré des papillons.

Une promenade collective nous attendait, mais ma surprise fut encore plus grande quand j'appris par Jean-Paul qu'il s'agissait d'un Rallye « jeu de piste » sagement organisé par le Club, je veux dire par nos célèbres et dévoués animateurs, le duo infernal Danielle et Jean-Paul.

Certains membres du genre « féminin » juraient déjà de ne pas lire en roulant, faute de quoi, le mal au coeur était assuré. D'autres ajoutaient « lire ou conduire il faut choisir ». Alors que c'est boire ou conduire il faut choisir, dans le code de la route. Mais pour le gorgeon, nous verrons plus tard !

En fait l'épreuve rallye touristique c'est beaucoup plus difficile que ça. Il faut lire le « road-book », compter les intersections des voies goudronnées, regarder la route, écouter le copilote, j'entendais plutôt mon moteur, assurer la moyenne imposée, et regarder le paysage... Du délire, pour les non-initiés. J'ajouterais qu'il fallait aussi être attentif à la circulation. Nous étions censé rouler tous dans le même sens, mais pourtant j'ai croisé des « djets ». Peut-être est ce moi qui roulait à l'envers?

Deuxième surprise, après avoir parcouru intégralement mon « road-book ». Des contrôleurs cachés allaient vérifier notre allure. Il fallait bien foncer de temps en temps pour rattraper les erreurs de parcours. En pleine nature tout véhicule en stationnement sur le bas côté était soupçonné.... Et pour épicer la promenade, le Président désirai qu'on lui rapporte quelques objets insolites, afin, sans doute, de départager les ex aequo, lors du dépouillement des résultats.

Pour résumer la situation, je dirai que:

- l'épi de maïs faisait partie du possible,
- la crotte de lapin, nécessitait plus de perspicacité,
- dommage que les feuilles de nénuphar soient si loin du bord des étangs !!!
- quant aux grenouilles, je n'avais, ni épuisette, ni combinaison de plongée. Ces reinettes sont attirées par le rouge m'a-t-on dit. Quelle chance mon « djet » est rouge, mais pas encore amphibie.

Tout cela était bien amusant, mais tout le monde n'a pas joué le jeu. Pourtant 120 kilomètres de promenade au soleil, était bien agréable parmi bois, plaines et étangs.

J'émettrai néanmoins un léger regret quant à la clôture de cette ballade. Organiser est difficile mais, nous aurions pu nous amuser davantage si les comptes avaient été faits au retour. (Moyenne de chacun et bilan des objets rapportés). J'imagine, sans peine, la tête du Président avec les grenouilles dans son assiettes et les crottes de lapin mélangées aux gâteaux à apéritif !!!

Le gagnant de ce rallye touristique aurait gagné un cendrier gravé à l'effigie de MATRA.

Le second aurait gagné un cendrier gravé à l'effigie de MATRA.

Le troisième aurait gagné un cendrier gravé à l'effigie de MATRA.

Et moi pauvre dernier j'aurai gagné un cendrier gravé à l'effigie de MATRA.

Enfin, je ne passerai pas sous silence le traditionnel, mais nécessaire gorgeon de fin de ballade, dans l'atelier de tôlerie-peinture de l'ami du Président. J'ai cru un moment qu'il nous serait servi au pistolet. La vue des verres me rassura.

Quant au dîner dansant, l'ambiance sympathique était toujours là et chaque membre du RBMS, après avoir conduit dignement son « djet » dans la « brousse solognote » conduisait à nouveau sa cavalière sur la piste jusqu'à l'aube. (Pas pour moi, merci :les grenouilles et les lapins m'avaient épuisé).

Un grand merci aux organisateurs, et pour le jeu de piste, je me souviendrai.

J.J. PES

ASSEMBLEE GENERALE DU 18.10.1999

9 heures sur la pelouse humide.

Que c'est dur d'être ponctuel après une soirée guinchante.

Fidèle à vos désirs, le Club offre toujours une belle panoplie de pièces détachées pour remonter votre 'djet' délabré.

Enfin l'Assemblée générale, tant attendue, va commencer. Le Président sortant, vêtu d'un splendide pull aux armoiries René BONNET (à quand la grande série pour les membres) court dans tous les sens. Il cherche, bien sûr, son discours qu'il a perdu, qu'il n'a pas fait, qu'il n'aime pas faire, il préfère le direct.

Les choses qui blessent.

. Le Président pensait prendre sa retraite (c'est lui qui l'a dit) mais une trentaine de beaux 'djet' rutilants en exposition sur la pelouse, vous feraient bien changer d'avis...

. Les verts n'aiment pas nos guimbardes et intentent aux collectionneurs toutes sortes de méchancetés. Manifestons avec la FFVE le Président nous y invite. Dommage que les délais de réaction soient aussi courts.

. La cotisation annuelle ne peut toujours pas être réglée par carte bleue (soyez cool, le Club a déjà un fax !!!).

Les choses qui réjouissent.

. La situation financière du Club est saine (aucune fusion avec la MNEF envisagée).

. La cotisation n'augmentera pas en l'an 2000.

. La gestion des pièces détachées sera assurée par notre trésorier, nouveau retraité (pauvre Jean-Paul, il était débordé).

. Prochaine sortie, l'île d'OLERON, (après la montagne 'le Jura' la mer: aucun problème nos carrosseries sont en polyester, donc la rouille ne les atteindra pas).

. Le sans plomb 95 ou 98 bientôt dans vos réservoirs de 'djet' avec les billes miracles de Monsieur BOMBAUD. Affaire à suivre de très près.

. J'oubliais, le Président HUMBERT est réélu, au cas où vous ne vous en seriez pas douté....

Et rebelotte, à table.

Mais attention, les indisciplinés, les resquilleurs, les géo-bouffe-tout, la police est là. Sous contrôle du trésorier, Danielle mettait de l'ordre pour ce dernier coup de fourchette.

A mon commandement, table 8, direction le buffet. Les autres, restez calmes, votre tour arrivera. Quelle organisation!! Mais c'est cela un Club vivant et le Président il aime...

Les derniers conseils, sont encore échangés entre les bricoleurs, avant le départ....

A l'année prochaine, pour une autre partie de plaisir et de rencontres....

J.J. PES.

AERO 64 REPLICA

Lors d'une de mes nombreuses visites chez les Humbert, j'ai fait un "blocage" en voyant une carrosserie bizarre. En effet sur une cellule de Djet René Bonnet coupée devant le tableau de bord et derrière les sièges était greffé un arrière qui n'avait rien de commun à tout ce que je connaissais. Jean Paul m'expliqua qu'il s'agissait d'un arrière D'AERODJET spécialement étudié pour courir les 24 heures du Mans 63 et 64.

Etant intéressé par un modèle semblable, mais découragé par le peu d'exemplaire construit et donc introuvable, 3 en 63 connus dont la n° 52 que je restaure avec Jean Paul et 5 en 64 avec une seule recensée appartenant à Jean Paul.

Je décide mon ami à me laisser utiliser ses moules afin de me construire une réplique. Le plus dur à l'époque avait été de lui expliquer que mon but n'était pas d'usurper l'identité d'un Aérojet ayant existé, mais de faire simplement une copie conforme. Les parties extérieures étant moulées en gelcoat vert afin de ne pas semer le doute parmi les générations futures.

Les modèles 64 étant réalisés en gelcoat bleu, mon choix s'était porté sur un modèle 64, proto à chassis poutre plus simple à réaliser qu'un modèle 63 tubulaire.

Le chantier a démarré il y a 2 ans mais n'est pas encore terminé. Depuis 2 autres membres du club m'ont suivi dans la construction d'une réplique et le 3ème se mettra au travail l'année prochaine.

Les moules serviront une dernière fois à la reconstruction de la n° 48 appartenant à Jean Paul et seront mis à la retraite.

Jean Paul déclarant qu'il est impensable de voir plus de répliques que de modèles ayant existés et je l'en félicite.

Thierry Bareau



RESTAURATION D'UN AERO 1963

Prise en charge de L'Aéro 63 à Lohéac. De retour à Viarmes, dépose des trains roulants et premier constat: les portes moyeux AR ne sont pas conforme mais l'ensemble des pièces train AV et AR sont réutilisables mais fatiguées. Dépose de l'ensemble des pièces encore en place, ensuite décapage complet de la carrosserie et dépose des 5 sabots (1 manquant) montés avec des rivets pop et synto d'origine.

Suite à ces premiers travaux expertisé complète de la caisse avant d'entamer la restauration. Plusieurs chocs ont eu raison du bloc AR (qui est irrécupérable), le châssis a également énormément souffert. Certains tubes étant à remplacer (sur un Djet normal pas de problème, la caisse est fixée au châssis) sur un Aéro 63 ça se corse, le châssis est stratifié dans la coque style Lotus Elite.

La décision est donc prise de désolidariser le châssis de la caisse. Pour ce faire un coup de fil à mon ami Jean Paul Humbert grand spécialiste du produit. Il m'explique que c'est très facile pour sortir le châssis, il faut simplement découper le plancher, le retour sous les pédales, le plancher du compartiment AV. Mais pas de problèmes, il a tous les moules pour refabriquer les pièces découpées.

Je prends donc la tronçonneuse, coupe l'AR au niveau du compartiment moteur (toute la partie AR), le plancher complet du compartiment au compartiment AV. Là apparaisse enfin tous les tubes de châssis. Le travail n'est pas fini pour autant. En effet, chaque centimètre de tube est collé à la caisse par un enrubannage qu'il faut enlever à l'aide d'un ciseau à bois bien affûté.

Après une journée de travail acharné, le châssis est enfin prêt à être déposé. Une fois le châssis sorti, commence la préparation pour le remontage: disquage de toutes les empreintes laissées par l'enrubannage. Je décide également de changer l'aile ARD ainsi que la doublure intérieure (qui ont été remplacées dans le passé suite à un choc) mais mal positionnés et non conforme à des éléments de Djet tubulaire.

Le pavillon dans un piteux état est lui aussi remplacé. Premier voyage à Romorantin où le châssis est déposé chez Jean Paul pour remplacer des tubes HS, sablage et une couche d'apprêt epoxy.

Tous les moules nécessaires à la refabrication des pièces à refaire sont chargés dans l'Espace direction Viarmes. La première chose consiste à refabriquer toutes les cloisons intérieures, le plancher, le bloc AR. Dans la mesure du possible, j'essaie de sauver un maximum de pièces d'origine, le capot qui avait été transformé en modèle 64 (écopes), les 5 sabots qui ont été écrasés, refabrication du 6ème sabot.

Toutes les modifications effectuées par le 1er propriétaire après l'usine René Bonnet sont supprimées pour revenir au modèle 6: suppression des écopes 64 pour remettre les grilles d'origine. Reperçage des portes et des sabots AV pour la fixation des feux de course, mise à jour des trous de fixation des sangles en cuir de fermeture du hayon et du capot.

Le pavillon est découpé ainsi que la gouttière du compartiment AV (déjà découpée pour un 64) et la partie périphérique à la charnière capot. La caisse est replacée dans le moule du masque AV et du pavillon pour la refecton des parties endommagées. Les tubes d'eau qui traversent la voiture d'AV en AR sont également refaits (trop corrodé pour être remontés).

Toutes ces opérations étant terminées, chargement de la caisse sur un porte voiture et de toutes les pièces puis direction Romorantin. Arrivé de bonne heure le matin, le châssis refait par Jean Paul est posé sur le marbre ensuite la caisse est engagée sur le châssis. Après un réglage minutieux de l'ensemble, commence le fastidieux travail de l'enrubannage, une demi-journée à 2 sera nécessaire pour réaliser cette première opération.

L'opération suivante consiste à présenter le nouveau plancher, l'ajuster puis le coller à l'intérieur de la voiture. Je remplace également l'aile ARD et la doublure qui ne sont pas conforme.

Les cloisons intérieures du compartiment moteur sont ajustées, collées et enrubannées au châssis. Ensuite petite pose pour aller peindre le tubulaire à Jean Paul (aucun temps mort ne sont tolérés à Romorantin).

Un peu plus tard, retour sur le 1er chantier. Le bloc AV fabriqué à Viarmes est assemblé sur la caisse. La voiture se trouvant toujours sur le marbre, les cloisons intérieures sont stratifiées dans le bloc AR. Les doublures fabriquées à Viarmes ne sont pas aux bonnes côtes, qu'à cela ne tienne, elles sont modifiées sur place. Les parties AR étant collées, la caisse est déboulonnée du marbre et va à l'extérieur de l'atelier pour être retournée. Jean Paul ajuste la pièce neuve de fermeture du compartiment AV puis l'assemble. D'autre part, il stratifie toutes les ferrures de châssis dans les passages de roues AV. Quand à moi je rallonge les doublures de passage de roues AR (qui étaient trop courts) et stratifie toutes les pièces précédemment mis en place.

Toutes ces opérations terminées, la caisse est à nouveau retournée, elle commence à peser "la bourrique!!!"

Jean Paul recolle les sabots à la résine, le sabot ARD neuf est adapté en place. La caisse est transportée chez un ami de Jean Paul, carrossier qui nous prête un emplacement au sec, (c'est qui pleut souvent à Romo!!) où je peux finir tous les mastic : raccord des sabots, de l'aile AR ect..

Avec Jean Paul nous décidons de réentoiler les parties anciennes de la voiture ('nombreuses fissures dans le gelcoat). C'est Jean Paul, le grand spécialiste qui s'en charge. Ça tombe bien, 5 jours à raison de 10 heures par jour, j'avais envie de souffler un peu. Pas bien longtemps d'ailleurs car en 3 heures de temps, la voiture, après étuvage à 80° est prête à recevoir 10 kg d'apprêt polyester. Petit travail que mon ami Jean Paul a la bonté de me laisser effectuer étant donné mon savoir faire me dit'il!!!!!!

Et c'est ainsi que le 11 Aout soit 6 jours à une cadence infernale que l'Aéro 63 n° 52 Beltoise Bobrowski reprend la route de Viarmes pour les opérations de préparation jusqu'à la mise en peinture prochainement.

Je ne manquerai pas de vous conter la suite dans un prochain numéro

Thierry Bareau



STRASBOURG 797 KM LE MARDI 26 OCTOBRE 99

Comme un vieux con qui ne travaille pas et accompagné de mon épouse, nous nous sommes retrouvés avec 1000 voitures et leurs occupants le mardi à Strasbourg.

Des autos que je ne connaissais pas et d'autres déjà vues. Un copain qui ne pouvait venir, m'avait prêté sa remorque sur laquelle j'ai mis la maman du Djet.

Douze heures de route et nous voilà à 11 heures du matin dans le parc du Rhin. Des autos qui arrivent de partout : Italie, Angleterre, Belgique, Allemagne, et de France bien sûr et cela jusqu'à 14 heures 30.

Des ancêtres sur plateau et la grande majorité par la route. Plein les yeux ; des autos, des motos, des camions, des tracteurs, je suis heureux de voir tous ces gens qui se sont déplacés pour défendre ce qu'ils aiment.

Des bretons ont fait près de 1000 KM de nuit pour repartir de nuit, tout le monde n'est pas retraité ou sans emploi; certains travaillent (les pauvres) ils sont venus quand même.

Avant le départ pour le Parlement petit casse croute, beaucoup de capots sont ouverts avec "questions, conseils, combines, échanges d'adresses" en tous genres dans la joie et la bonne humeur.

Nous étions classés par décennies et il était facile et étonnant de constater l'évolution des marques et des modèles et même de regretter l'absence de certaines.

15 heures 15, enfin ! départ vers le Parlement en deux convois séparés, trop nombreux que nous étions. Malgré une légère dispersion, tout le monde arrivera au rendez-vous. Strasbourg est une ville très encombrée.

Le nouveau Parlement est comme Beaubourg, on a oublié de démonter l'échaffaudage après les travaux, avec une grande cour intérieure très haute en brique rouge ouvert à tous les vents, triste comme un jour sans voitures anciennes.

Heureusement une quinzaine d'autos avait été sélectionné par le président de la F.F.V.E pour les belles dames et beaux messieurs du Parlement qui ont semblé les apprécier. Madame la Présidente du Parlement se payant même un petit tour de voiture en bois et à pétrole. C'est bon pour ce que l'on a d'après le Président qui en profite pour leur mettre les pétitions dans les dents.

Et voilà ! c'est fini, il est 18 heures passé, il faut rejoindre le parc du Rhin, la petite auto sur la remorque, une petite bectance dans le camion, dodo sur place et mercredi matin 6 heures départ vers la Mayenne où l'on arrivent juste pour coucher les poules et ramasser les oeufs. Trois c'est pas beaucoup, mais enfin, on n'a pas tout perdu et en plus on a le sentiment du devoir accompli.

Georges dit Jo de St gemmes
(c'est pas mon nom c'est là que j'habite)

REPLIQUE....RECONSTRUCTION....COPIE

La présence imprévue d'un Aérojet sur le parking pelouse de notre assemblée générale a suscité plus d'un commentaire parmi les soixante dix membres de notre association présents ce jour là. Objet d'une "commande spéciale" de notre ami Scherrer historien réputé des véhicules de compétition construits par René Bonnet.

Cette voiture est sortie des ateliers secrets du sorcier de la Rue du Village des Papillons.

Mon propos n'est pas de détailler la voiture exposée ni d'apprécier la qualité du travail. Je préfère vous faire part de mes réflexions sur la demande qui a conduit à la présentation de ce véhicule.

L'Aérojet, comme son nom l'indique est un Djet (tubulaire ou poutre) dont l'aérodynamisme a été considérablement revisité pour le rendre très rapide sur l'interminable ligne droite des Hunaudières au Mans.

Moins de 10 exemplaires ont été assemblés et le nombre de survivants n'excède pas 3 unités. Donc pour posséder un jour un Aérojet, il ne reste qu'une solution : LA REPLIQUE.

Soyons clair: à partir du moment où la "chose" est clairement identifiée et répertoriée par une plaque précisant son origine et sa généalogie, la démarche est acceptable.

Seulement, il ne faut pas faire passer des vessies pour des lanternes. Deux autres véhicules de ce type sont en cours de construction dans la banlieue parisienne et dans le nord de la France. Il apparaît évident que la même procédure doit leur être imposée: plaque "constructeur" fixée sur la joue d'aile avant gauche à l'intérieur du coffre avant! C'est désormais la norme en la matière et les faussaires seront publiquement dénoncés. L'achat d'une carte grise au bon N° n'authentifiera pas pour autant l'engin.

Déontologiquement, il apparaît évident que la même procédure devra être mise en oeuvre lors de la présentation prochaine d'un prototype Matra, quoique dans ce cas, le nombre de pièces d'origine et d'époque soit non négligeable.

Cette mode nouvelle est d'ailleurs à rapprocher des présentations par les "grands constructeurs" automobile de modèles des plus récents proche de l'image d'un modèle ayant existé. Le cas le plus récent est la "New Beetle" de Volkswagen. Renault promène de salon en salon un prototype librement inspiré de la 4 CV tandis que Citroën tente désespérément de ressusciter la mythique 2 CV au travers de son show car "pluriel".

La nostalgie n'est plus ce qu'elle était et dans tous les cas cités on ne peut pas dire que l'imagination soit la vertu première des bureaux d'études de ces constructeurs.

Il ne manquera plus que Matra nous serve une version 2000 de la 530 ou de la Bagheera.

Volkswagen, Renault, Citroën, Chrysler et d'autres peuvent se le permettre, ils ont produit des millions de Coccinelles ou de 4 CV. Ce n'est pas tout à fait le cas des modèles fabriqués chez Matra.

Dominique PINAUD

LA DERNIERE DU MILLENAIRE

L'organisateur nous avait informé d'une petite ballade en Sologne. En guise de ballade, des surprises nous attendaient ; en effet, le président qui a tous les droits, (si si c'est lui qui le dit) avait prévu pour chaque équipage un road book bien sûr et puis nous devions ramasser, une grenouille, un épis de maïs, une feuille de nénuphar et une crotte de lapin, des brouilles quoi !!!

Alors où cela se corse, c'est dans la spéciale de la route des lacs où un concurrent qui avait tellement attaqué fort dans les kilomètres précédents, fût obligé de changer ses plaquettes de freins avant. Photo à l'appui. C'est vous dire que les nénuphars, les grenouilles, et le reste n'étaient pas son premier souci. Il put néanmoins finir le parcours, grâce à la gentillesse d'un de nos camarades de club.

Tous les équipages rentrèrent sains et saufs au grand soulagement des organisateurs et de notre président au coeur tendre qui a fait relâcher les grenouilles vivantes dans la nature, pour les autres, c'est le début d'une histoire ou d'une nouvelle collection.

GERARD et DANIELLE VINCENT



PETITES ANNONCES

VENDS : Djet 5S de 1966 moteur G ,chassis renforcé , très nombreuses pièces neuves , peinture bleue de France d'origine 50.000 F

Mr SALVA J.J tél fax 01.46.65.97.78

ACHETE : épave de 530 Pirate pour le Musée Matra :

Mr HUMBERT J.P tél fax 02.54.76.02.23

VEND :Moteur électrique puissance 9 KW alimentation tri 220V-380V,1500 T/min avec poulies à gorges pour courroie trapézoïdale 350F

Austin Mini de 1976 type XK 2S1 5 CV environ 20000 KM transformé en voiture de plage .3ème propriétaire, carte grise ,controle technique non roulant . 3500F(photo ci-dessous)

NSU de 1969 type PRINZ ,3 CV ,1ère main , 35000 KM , complète et tournante , avec carte grise , pas de controle technique . 5000 F

Mr PES J.J 663 Rue de la Roche 45200 Amilly N° tél; 01.43.79.46.45 semaine après 20h
02.38.93.16.15 le W.E



INFOS DIVERSES

Possibilité de fourniture d'un kit de skaï gris pour le haut du Djet. Contacter le président.

Monsieur Bombaud nous propose des kits pour carburants sans plomb. Commande groupée pour les membres du club. Vois doc ci-jointe.

Pour les commandes de pièces détachées , à partir de maintenant , c'est Monsieur Genest Pierre le responsable et l'expéditeur.

Monsieur GENEST Pierre

60 Rue Stéphane Berger

41200 Romorantin

N° tél . 02.54.76.31.86

N'oubliez pas votre cotisation de 220F . Pour le troisième millénaire , pas de rappel . Date limite le 31.12.1999. Au delà de cette date ,vous serez considéré démissionnaire..

LISTE DE PIÈCES DISPONIBLE AU CLUB R.B.M.S AU 10.11.1999

les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage

<u>INTITULE</u>	<u>REFERENCES</u>	<u>MONTANT EN F</u>
Butoir brut fonderie la pièce	8001.8002	250.00
Tampon de butoir la pièce	8003	60.00
Pare-chocs AR inox	8015/1	1000.00
Grille de capot brut de fonderie	6202	250.00
Calandre	8006	150.00
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
Charnière de capot AV	6067.6068	250.00
Boîtier antibrouillard non chromé	7202/5	150.00
Triangle SUP. les 2 pièces Jet 6 et Djet 5	.15028.15027 ou 5467 ;5220	200.00
Triangle INF. les 2 pièces JET 6	15017.15018	300.00
Porte moyeu	5211	400.00
Moyeux de roue DJET 5	5202	500.00
Fusée DJET 5	5207	800.00
Fusée JET 6	15012	800.00
rondelle conique de fusée	5217	5.00
écrou de fusée	5218	5.00
Vis de cardan la pièce	5246/2	5.00
Entretoise moyeu de roue	5210	50.00
Allumeur	001/40	150.00
Compteur ou compte-tours la pièce	75006/1 7507/1	650.00
Plaque voyant version luxe	7563	100.00
Mécanisme d'embrayage	1501	100.00
ensemble de rotule diam. 6	216	10.00
Renvoi de sélection vitesse	1315 /1	120.00
sélecteur de vitesse	1301	500.00
Papillon de roue brut de fonderie la pièce	5242	70.
Moyeu de volant		100.00
essort pédalier D et G la paire	5508/5509	50.00
Ressorts soupapes les 8	018	180.00
Tubulure d'admission Djet	0301	250.00
Planche de bord Luxe	7551-7552-7582	600.00
lunette AR plexis glace	6511	1500.00
Lunette AR plexis glace teintée bleue		1600.00
fixation de bulle la pièce		3.00
Bulle de phare la paire	8012.8013	420.00
Toutes pièces polyester sur commandes		
Simili noir noir mat le mètre linéaire		70.00
joint mousse capot moteur Le mètre L		13.00
Drapeau RenéBonnet laiton chromé à peindre		200.00
Macaron rond René Bonnet à peindre		60.00
Sigle DJET/DJET5/DJET5S	8018/3.8018/2	200.00
Documentation complète		300.00
Catalogue pièces détachées		110.00
Manuel de réparation		120.00
Courrier service après-vente		50.00
Listing		40.00
Carter alu petite		2100.00
Enjoliveur bas de caisse le jeu		160.00
Sangles de capot	6620-6613	100.00
Vitre de porte	6312	300.00
Boa O 70 Le mètre L.	2203	102.00
Boa O 50 Le mètre L.	2208	85.00
kit pignon B.V Jet 6		1500.00
kit tuyau d'eau Jet 5 ou 6	2007.2028.2026.2009	500.00
couvre culasse G ou Djet		800.00
faisceau électrique Djet luxe		1200.00
pipette pour carbu Solex		20.00
clavette direction	4114	10.00
tissu de verre pour réentoilage le M		25.00