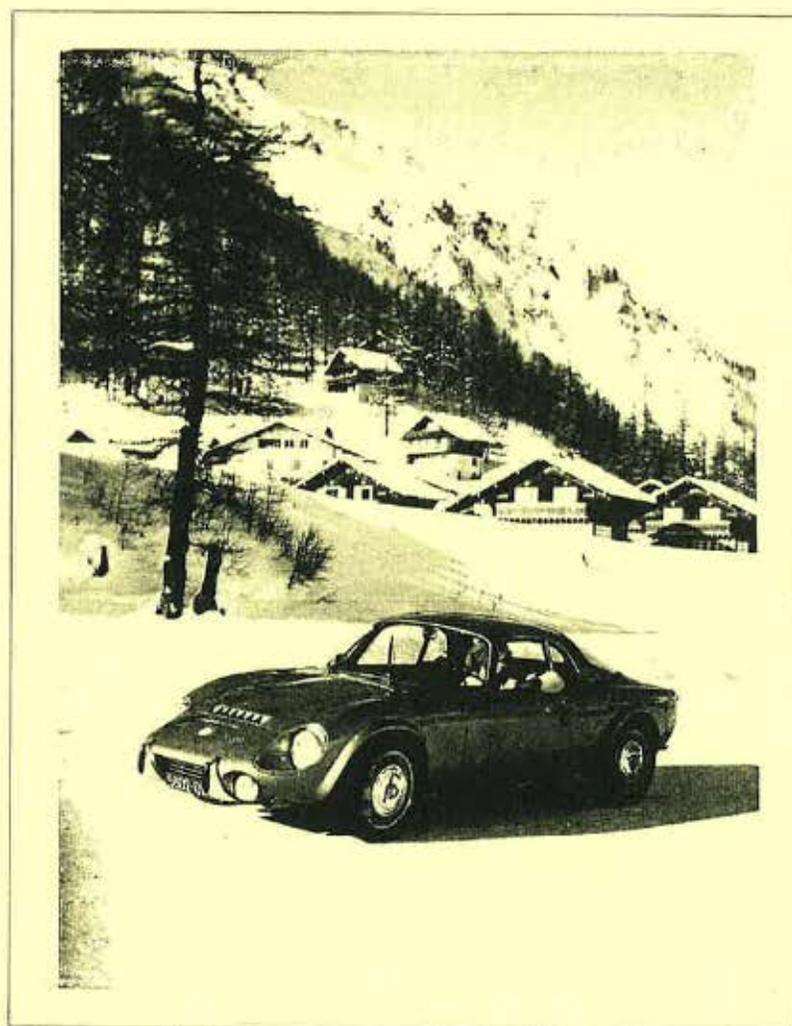


**DE RENE BONNET A**

**MATRA SPORTS**



**BULLETIN DE LIAISON**

**2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 2001**

**N°34**

## SOMMAIRE

Page 2 :	Le mot du président
Page 3 :	Le Club R.B.M.S en classe de neige
Page 4 :	Trophé MAXI 1000
Page 5 :	Argentonmagus
Pages 6 et 7 :	Pas de pot à Nogaro
Pages 8 et 9 :	L'Alsace
Pages 10 et 11 :	Photos
Pages 12 et 13 :	30148
Pages 14 et 15 :	MAXI 1000 et les femmes
Pages 16 et 17 :	Ponçage au féminin
Pages 18 :	Journées Bleues
Page 19 :	Informations diverses
Page 20 :	Petites annonces

## LE MOT DU PRESIDENT

Bonjours à tous,

Je compte sur vous pour participer plus à nos sorties : Monthléry, Le Mans et l'A.G. Si votre Djet n'est pas fini, n'hésitez pas à venir en moderne ou avec autre chose. La sortie annuelle s'est bien passée, il y avait beaucoup de monde. Merci encore à Mr BAILLOU pour son organisation de qualité.

N'oubliez pas non plus de vous déplacer pour encourager les pilotes V.H.C.

A bientôt sur les routes de France

## COMPLEMENT LISTE DES MEMBRES POUR L'ANNÉE 2001

<b>27_ EURE</b>		<b>85_ VENDEE</b>	
Hebert S.	Vernon	Guillet A.R	La Roche s/ Yon
<b>37_ INDRE-ET-LOIRE</b>		<b>86_ VIENNE</b>	
Bareau A.	Tours	Imbert B.	LaVoux
<b>41_ LOIR-ET-CHER</b>		<b>87_ HAUTE-VIENNE</b>	
Bellanger G.	Thoré la rochette	Fontes O.	Limoges
Zverkoff S.	Selles s/ Cher	<b>91_ ESSONNE</b>	
<b>45_ LOIRET</b>		Lescat A.	La Ferté Alais
Loriot P.	Bellegarde	<b>95_ VAL-D'OISE</b>	
Pinaud D.	Orléans	Perron M.	Corneilles en Parisi
<b>77_ SEINE-ET-MARNE</b>		<b>PAYS ETRANGERS</b>	
Bonnet C.	Germigny	Belgique	Geuens W.
Pires R.	Dammartin en Goele	Luxembourg	Broers M.
<b>81_ TARN</b>		Allemagne	Muller J.
Bonnet P.	Albi	Pays Bas	Kout A.
<b>84_ VAUCLUSE</b>		Suisse	Wentink M.
Bassine Y.	Apt	U.S.A	Germaine M.

## LE CLUB R.B.M.S EN CLASSE DE NEIGE

Lardy, départ 10 heures, casse croûte chez la famille HUMBERT avec accueil que tout le monde connaît.

Vers 14 heures 30, notre petit groupe roule enfin vers SUPER BESSE. Arrivée vers 17 heures 30 au gîte à Picherande situé à 7 kilomètres environ des pistes. La famille REUSE a préparé un bon feu de bois et un pot-au-feu est en train de cuire doucement sur le coin de la cuisinière. Découverte et installation des chambrées pour la nuit, nous partageons notre chambre avec Olivier et Alexandra MESNARD (notre choix n'est peut être pas bon car Olivier ronfle. Les samedi matin, nous apprendrons qu'il n'est pas le seul).

20 heures, enfin installés, les deux Bernard nous font goûter à l'apéritif local « Salers » qui ressemble à la suze en attendant l'arrivée du « petit Marc » qui a dû se perdre dans la neige. Puis nous nous attablons pour le repas gastronomique, c'est à ce moment là que Stéphane Z. nous fait un cours sur l'E.S.B qui se terminera dans l'hilarité générale. Toujours pas de « petit Marc », c'est au moment du dessert qu'il arrive avec des explications très évasives sur son retard, enfin le groupe est au complet. Duduche amuse toute l'équipe par ses récits pendant que Jean Paul joue avec son gros zoom, si si c'est lui qui le dit mais le « grand Marc » dit qu'il n'est pas si gros que ça, nous verrons demain car ils partagent la même chambre. Il faut maintenant aller dormir pour être frais le lendemain matin.

Samedi ,debout tout le monde (nous sommes 18) pour le petit déjeuner. Les accros du ski sont très vite prêt pour prendre contact avec la neige qui tombe abondamment depuis le lever du jour. Nous les rejoignons dans la matinée pour essayer la luge et se regrouper pour la photo du Club. Nos skieurs se débrouillent pas trop mal pour un début, c'est le « grand Marc » qui va le plus vite. Jean Paul dit que c'est parce qu'il est grand et fort, il exagère ! Dans la tempête, nous avons perdu le « petit Marc » avec celui là que de soucis !

L'après-midi, nous faisons une promenade d'initiation raquettes sous un superbe soleil. Vers 16 heures, nous partons récupérer nos skieurs à SUPER BESSE et une surprise sur le chemin, devinez qui nous croisons ? rentrant à pied au gîte (7 kms) le « petit Marc » disparu depuis le matin. Pour le punir, il ne quittera plus le coffre de la GT Turbo, comme cela nous pouvons le surveiller. Au retour , nous visitons BESSE, Duduche comme guide, où nous faisons quelques emplettes car c'est l'anniversaire du Président, retour au gîte, le « petit Marc » grogne un peu à cause de l'inconfort du coffre. Apéro, puis repas réalisé par Marie Claude et les deux Bernard, super dessert : une tarte aux myrtilles du jardin. Il fait bon, la cheminée fonctionne à plein. Chacun raconte une histoire drôle, duduche est imbattable dans le rôle du pêcheur. Dans un coin de la salle à manger, un drôle d'arbre pleins de trous intrigue toute la tablée, depuis deux jours, chacun donne sa définition. Enfin nous en déduisons que c'est un « Piper Géant », il est 23 heures 30, il faut aller se coucher.

Dimanche matin, alarme à l'incendie, personne ne bouge comme le dit Olivier : « ce n'est rien Gégé , c'est encore Jean Paul qui fait des conneries pour nous faire lever ». Hé bien pas du tout, c'est toujours le « petit Marc » qui a voulu faire une B.A pour se faire pardonner, il a mis les cendres encore brûlantes dans un carton sous un détecteur de fumée dans une réserve à bois. Le « grand Marc » a eu peur car c'est au moment où il appuyait sur le bouton de la douche que l'alarme s'est déclenchée. Danielle, la secrétaire, a failli le voir tout nu dans le couloir. Rire général. Pas de tristesse à SUPER BESSE. Peut être à l'année prochaine pour décrocher des flocons cette fois.

GEGE

## TROPHEE MAXI 1000

### Janvier 2001 : remise des prix.

Neauphle le château. Après quelques mois de séparation les concurrents du Maxi 1000 se retrouvent pour la remise des trophées dans le cadre d'un château hôtel. Le temps est à la déprime. La bande est présente, ANGELINA nous accompagne, n'oublions pas le nouveau credo du R.B.M.S « les femmes aussi » ! JEAN-CLAUDE a profité de cette escapade parisienne pour récupérer dans la banlieue nord 4 jantes Estafette « premier modèle » pour son Aérojet. C'est également l'Assemblée Générale car le trophée Maxi 1000 est aussi une association. Vous connaissez l'ambiance de ce genre de réunion, on ne s'ennuie pas. La remise des coupes est toujours un moment fort et quand c'est au tour d'OLIVIER, c'est encore plus fort ! Il a droit aux félicitations du président pour les résultats de sa première saison. ANDRE est bien sûr présent et reçoit les hommages mérités mais évidemment la grande vedette c'est PIERRE. Le président nous fait part de nombreuses informations mais celle que je retiens au milieu de l'imbricatio politico-sportif de la FFSA c'est que le succès du trophée s'amplifie au niveau de la participation (60 concurrents pour la saison 2001 ?).

Quelques contestations de la part des MATRA's boys de l'écurie VECTRA (les Parisiens quoi !) nous surprisent. Ils contestaient quelques points de réglementation. Nous allions comprendre cette attitude quelques semaines plus tard quand JEAN-PAUL nous appris qu'ils quittaient le MAXI 1000 pour retrouver le championnat de France V.E.C. Le président du trophée, très en colère, nous confirma cette démission qui lui fut remise d'une façon apparemment fort peu sportive. Tout ceci au conditionnel bien sûr. Pierre (MOEGLIN) qui lui n'a plus rien à prouver en Maxi 1000 rejoint aussi le rang des GTS. Bon il y aura moins de DJET la saison prochaine, comme ça OLIVIER sera devant !

Cette affirmation est tout ce qu'il y a de plus utopique car cet hiver le team a « glandé ». JEAN-PAUL n'est pas content ! Nous n'avons pas entamé la caisse légère et nos recherches d'un GORD' 1100 sont restées vaines ! J'ai quand même trouvé 2 WEBER DCOE 40 à un bon prix... et nous avons chemises et piston neufs c'est pas mal pour un début ! Mais nous comptons sur JEAN-PAUL pour nous motiver voire nous engueuler, ça c'est plus vraisemblable !

Première course à NOGARO les 31 mai et 1<sup>er</sup> avril. C'EST REPARTI !

<http://perso.wanadoo.fr/teamgrente>

Bernard GRENTE

## ARGENTON MAGUS

Dimanche 1 avril 2001, première sortie du Djet n° 10563.

Nous sommes venus de Bordeaux avec le plateau chez nos amis Alain et Marie France pour passer le week end et participer à la sortie de « décrassage » d'Argentonmagus. J'ai juste fait 20 Km d'essai, un peu juste, mais nous verrons bien. Il a été fini juste à tant pour la sortie.

Départ de Châteauroux pour St Marcel en convoi avec des « Murena et Djet. » Je suis déjà très crispé, je sens que l'embrayage patine, trop tendu. Nous prenons l'autoroute, au bout de 10 km, ma pression d'huile a chuté à zéro. Je ne dis rien pour ne pas affoler Françoise et j'écoute mon moteur (facile). En fait il tourne rond et je me sens un peu plus rassuré mais je garde un régime modéré. Derrière je vois Delphine qui « klaxonne » et qui voudrait bien accélérer le train mais je reste imperturbable.

Arrivée sur le parking du musée d'Argentonmagus. Ouf, j'y suis !!! Notre cher organisateur a prévu un café qui est bien apprécié. Le président est déjà là. Lui aussi il s'approche pour regarder. Il m'indique quelques défauts que je rajoute à ma liste qui est déjà longue. Visite très intéressante du musée, puis départ pour le restaurant par des petites routes sinueuses.

Arrivée sans problèmes encore Ouf !! Déjeuner très convivial avec une belle vue sur le lac. Nous prenons la direction du barrage EDF toujours très intéressant. Pour finir tranquillement, ballade jusqu'au point de vue du lac et retour vers Châteauroux en fin d'après midi.

Il arrive toujours quelques anecdotes dans une sortie. Un voiture qui tombe en panne d'essence ça vous fait rire ? Et bien, c'est pourtant vrai, j'ai fait le dépannage car je suis un ancien pompiste et j'ai toujours un bidon avec moi.

Allez je vais vous en raconter une autre, la Murena de Mr Mesnard a fait un caprice. Elle ne voulait peut être pas faire le tour du lac alors elle a trouvé le moyen de se casser le levier de vitesse.

Voilà l'histoire de cette journée ensoleillée, je suis très satisfait, tout s'est bien passé. Ma voiture a tenu son rang parmi ses sœurs en tout 17.

Merci à Alain et Marie France et toutes les personnes présentes pour cette belle ballade.

Daniel Remazeilles

## PAS DE POT A NOGARO

31 Mars/1<sup>er</sup> Avril 2001

Première course de la saison. Nous partons de BLOIS avec une partie de l'équipée sauvage. Pas de femme ! Enfin presque car sur la route de ses vacances JEAN-CLAUDE nous rejoindra sur le circuit avec sa femme IRENE (et son fiston JULIEN). Départ le vendredi en milieu de matinée. Donc entre hommes ! Ce sont les retrouvailles et c'est une nouvelle aventure dont chacun attendait avec impatience le premier épisode. Chacun d'entre nous fait part à l'autre du bonheur de se retrouver et de la terrible longueur de cet hiver pluvieux. Même ANGELINA affirmera que son absence a permis ainsi à la bande de « se retrouver » .

Le soleil est de la partie et réchauffe nos vieux os. Un rien et nous disgressons sur le bonheur : des petits moments, un rayon de soleil, une bonne bouteille, des bagnoles, les potes, une bonne histoire, beaucoup de silences... Autoroute, casse croûte, expresso, gas-oil... j'ai parfois la hantise d'arriver au port, le voyage se suffit à lui même, il est son propre objectif, arriver quelque part c'est déjà autre chose, c'est l'appréhension d'une autre dimension qui a souvent peu de rapport avec la route. J'ai hâte de repartir ! Qu'en pensez-vous docteur ?

Quand vous arrivez sur un circuit auto il faut quitter sa petite sphère fraternelle et douillette du camping-car et affronter le bordel généralisé. Surtout à NOGARO ! Un responsable de circuit mégalomane, un paddock fouteur et un désagréable sentiment d'être pris pour un pigeon : électricité payante, douches payantes, W.C payantes... on le paie cher le soleil mon cher Dédé (Directeur Dictateur) C'est le prénom que nous avons attribué au responsable du circuit avec qui nous avons eu des mots, nous n'étions pas les seuls d'ailleurs ! Ce vendredi soir nous retrouvons donc nos amis et concurrents du Maxi 1000 et quelques nouvelles voitures, une PANHARD 24 par exemple. Mais depuis le départ de PIERRE et de la bande VECTRA le plateau a une facheuse tendance à « s'anglaiser ». Beaucoup de Minis et autres dérivés (MARCOS, JEM) ainsi que des TRIUMPH. Il va falloir relever le gant mes chers ANDRE et OLIVIER ! Nous papotons avec PIERRE qui court maintenant en G.T.S. Son départ du Maxi 1000 a apparemment fait plaisir à nombre de jaloux à qui il faisait ombre par son talent. Depuis les femmes de certains pilotes sont beaucoup plus chaleureuses avec le couple MOEGLIN. Si, si JEAN-PAUL des choses comme ça cela ne s'invente pas, c'est un coup à (re)devenir macho !

Samedi matin, arrivée de JEAN-CLAUDE et de sa famille. Nous lui passons par dessus les enceintes quelques « laisser-passer » pour qu'il nous rejoigne (100 f l'entrée par personne). Après un long moment autour d'un café inspection mécanique : bilan 2 croisillons de cardans qui ont pris un certain jeu et même un jeu incertain ! OLIVIER partira aux essais ainsi avant que nous poussions nos recherches plus en avant et explorions les magasins d'outillage agricole de NOGARO à la quête de la précieuse marchandise. Au contrôle technique nous retrouvons le sympathique Mr SOUCHAUD commissaire de la Fédé. Seul petit problème le carbu WEBER de 45. Pas homologué, si nous désirons le garder il faut amener la preuve pour la prochaine course que ce carbu a été monté sur un DJET. Dur !dur !

Les essais : ANDRE 8<sup>ème</sup> OLIVIER 15<sup>ème</sup>. Nous ne nous attendions guère à mieux dans la mesure ou il n'y a pas eu d'évolution sur la MATRA depuis la saison dernière. La séance est dominée par les anglaises, seule une ALPINE pointe son museau dans les tous premiers. OLIVIER ne paraît pas tirer toute la quintessence du moteur. Nous lui conseillons de prendre 1000 tours de plus. Nous récupérons les croisillons de cardan tant convoités dans un magasin de fournitures agricoles proche du circuit et passons ce bel après-midi de printemps à remonter les transmissions. Pour tout dire je n'avais pas prévu ce programme...JEAN-CLAUDE repère un bruit de roulement suspect à l'alternateur, une nouvelle cassure au coude du pot d'échappement, une durite qui se fendille et se propose de démonter le tout après la course pour les changer au plus vite.

Le samedi soir est un moment privilégié. Tout commence par un pot et la remise d'une spécialité locale à tous les concurrents, en l'occurrence une bouteille à base d'Armagnac, par ce bon vieux Dédé. Puis retour au campement où nous arrosons l'anniversaire d'IRENE avant d'attaquer le traditionnel barbecue. Nous avons en la personne de PATRICK un « barbecueologue » de premier plan ! Enfin bref on bouffe et on picole !

Dimanche matin, beau soleil. Le départ est donné à 10h20. Sur la grille il y a déjà quelques absents dont ANDRE qui a crevé un piston aux essais. Le début de saison est dur pour la mécanique. OLIVIER a tendance à griller le départ, il se reprend et reste malgré tout en bonne position. Très vite il se débarrasse d'un certain nombre de concurrents. Sa spécialité : « faire » l'extérieur du virage, une FIAT et un MORRIS succombent ainsi dans un double gauche ! Une à l'entrée et l'autre à la sortie de la courbe ! Il se retrouve rapidement 8<sup>ème</sup> et bagarre dur avec une SPITFIRE qui le passe après une passe d'arme assez impressionnante. Elles sont rapides cette année les TRIUMPH. OLIVIER se retrouve à quelques encablures d'un petit groupe composé d'une MINI et de 2 SPITFIRE. Se gênant dans leur lutte ces derniers ne s'aperçoivent pas qu'OLIVIER leur grignote du terrain au fil des tours. Peu après la mi-course le DJET bleu ne repasse plus : câble d'accélérateur cassé ! Net, sans bavures. La frustration ! Notre chef mécano se sent responsable. Il y a un peu de blues qui flotte sur le team GRENTE !

Nous prenons le temps du déjeuner et remballons le matériel sans précipitations. Les spectateurs sont au rendez-vous de ce meeting. Nous n'avons jamais vu autant de personnes assister à une course de véhicules historiques. Même STERLING MOSS est venu honorer de sa présence ces trophées de GASCOGNE. De même les gens du Sud-Ouest paraissent très avenants et nombreux sont les amoureux des DJET qui sont venus prendre contact avec nous pour échanger des adresses, des renseignements ou tout simplement parler de leur amour pour MATRA. Nous abandonnons JEAN-CLAUDE et sa famille à leurs vacances au milieu de l'après midi. Vacances qu'il mettra à profit pour exploiter tous les renseignements obtenus au cours de ce week-end en rendant visite à quelques particuliers susceptibles de vendre la pièce rare ! Malgré une grosse, mais alors une très grosse frustration ressentie surtout par OLIVIER (on le comprend) le week-end nous conforte dans la fiabilité mécanique du DJET. L'interrogation est posée, se procurer un GORD alors que l'on parle d'autoriser pour la saison 2002 le 1148, ou continuer dans la voie d'un 1108 « normal » préparé par JEAN-CLAUDE ? Et la caisse légère me dira JEAN-PAUL ?

## L'ALSACE

### **Samedi 14 avril, Mulhouse**

Le G.P.S de la voiture signal « arrivée à 200m ». Habitué à le contrarier en ne voulant jamais l'écouter, Daniel (Carburologue de son métier) sous la pression de nos ventres gargouillant, s'arrête finalement. Dans la cour du Musée, Mr et Mme BAILLOU nous prennent déjà en main. Nous sont distribués une plaque de rallye, une pochette contenant un bloc note, des dépliants touristiques ainsi que la programme détaillé du week-end.  
Une pastille jaune sur le blouson en guise de « laissez-passer », nous pénétrons dans le Musée.

Cherchant désespérément le restaurant, nous rencontrons notre Président qui défend les couleurs de notre marque préférée. Sur ses indications, nous arrivons au self ou nous engloutissons une choucroute avant de s'attaquer aux 17000M<sup>2</sup> et aux 400 autos présentées. Un guide fort sympathique nous fait la visite à bord d'un petit train électrique.  
Très vite, nous arrivons devant une collection de « bleus », mais aucune de nos autos n'est présentées (ni du côté expo).

Vers 15 heures, les troupes se rassemblent et forment un convoi (environ 60 personnes escortées par la Police Municipale) qui rejoint le parking de la station service point de RDV des deux jours.

La journée se poursuit chez un producteur de vin. Une visite bien menée avec beaucoup d'explication sur la fabrication, dégustation....bien appréciée vu la file d'attente pour acheter les produits servis.

Légèrement en retard, et les yeux brillants nous filons vers Riquewirth voir un très joli petit village datant de 1921.

S'enchaîne rapidement le dîner dans le caveau de « l'hôtellerie du Moulin » où pour notre plus grand plaisir, nous dégustons plusieurs spécialités locales.

Après avoir passé une très bonne soirée, les membres regagnent leurs hôtels respectifs.

### **Dimanche 15 avril, Colmar**

Petit déjeuner avalé, retour au parking pour le rendez-vous.

Seul inconvénient, le temps n'est pas avec nous.

Encore escortés par la Municipale, nous atteignons le centre ville. Deux groupes sont formés pour la visite guidée.

Si les parapluies R.B.M.S étaient encore disponibles ce matin là, le club en aurait vendu autant que de participants.

Colmar est exceptionnellement beau... des quartiers entiers sont classés.... décrire est difficile tant il y a de chose à voir.

Trempés, voir pétrifiés pour certains, nous regagnons les véhicules pour Turckheim (le chauffage à fond).

Pour notre part, et honteusement au lieu de visiter la ville, nous nous retrouvons devant des boissons chaudes en attendant le rendez-vous pour le déjeuner.

Au restaurant, Monsieur BAILLOU nous rappelle à l'ordre pour le parcours de la course de côte. « ce n'est pas une course, même s'il y a le décor » (faux départ, faux commissaires, faux damiens, fausse arrivée).

Dans la montée, difficile de ne pas provoquer la voiture comme « les vraies ! ». Pour ma part, mieux vaut que ce soit Monsieur Moeglen ou Monsieur Delaunay qui défendent les couleurs du club car moi à l'arrivée, j'aurai défendu les couleurs du vin du repas.

L'heure tourne, et déjà le gros de la troupe reprend la route du retour.

Direction le musée du vignoble et un d'Alsace pour une visite guidée. Nous sont expliqués les évolutions pour la fabrication du vin ainsi que les méthodes pour le conserver. D'immenses tonneaux comme on a déjà vu chez le producteur sont présents. Nous sommes tous volontaires pour faire une démonstration du nettoyage interne, finalement laissons la petite Sixtine 9 ans pénétrer par la trappe de visite du tonneau (25 cm de diamètre).

On retiendra que faire du vin nécessite un travail énorme.

Nous repartons ensuite faire un peu d'écologie en visitant le centre des cigognes et des loutres ; juste pour voir que nous ne sommes pas les seuls à sauver le patrimoine. A titre indicatif il restait 173 couples de cigognes en 1948 et 3 couples seulement en 1983. Grâce à ses passionnés privés, 200 nouveaux couples ont été réintroduits. Leur méthode est assez semblable à celle de certains membres du club, à savoir : 3 ans d'enfermement, de bichonnage, pour un nouveau départ.

Pour notre plus grand plaisir, un spectacle unique d'animaux pêcheurs anime cette fin d'après midi. On y retrouve : loutres, comorans, manchots, otaries... qui se régale de poissons vivants dans un bassin transparent. Nous terminons dans la salle des aquariums, devant une série de poissons, un peu stressés à l'idée un jour de faire parti du spectacle.

Pour les irréductibles membres, cela se termine ensuite dans le restaurant d'un hôtel où les attendent encore un plat et un vin local.

Nous passons une agréable soirée, toujours chouchouté par Mr et Mme BAILLOU.

Jusqu'au bout du week-end ils auront su faire preuve d'une incroyable organisation ainsi que d'une surprenante attention.

Je les remercie encore pour leur exceptionnelle gentillesse.

P. LOPEZ



## DECRASSAGE



## L'ARRIVEE A TURKHEIM





## LA SORTIE A LA NEIGE



## COLMAR EN ALSACE



L'article de 10085 m'a inspiré pour vous conter ma vie tumultueuse.....  
Je suis née à Romorantin (vous vous en doutiez !) en novembre 1967 et j'ai été immatriculée pour la première fois le 09/11/1967 à Paris par Joseph Mathurin. Ce dernier m'a rapidement laissé entre les mains de son fils Claude.

Claude contractait le virus du sport automobile et m'inscrivait dans quelques épreuves, notamment au critérium national des circuits. C'est ainsi que j'ai pu remporter ma classe (GT) et finir deuxième au général aux coupes de Paris sur le circuit de Monthlery. C'était le 22 Septembre 1968.

A cette époque j'étais jaune soleil (ma couleur d'origine), bodybuildée selon les critères de l'époque : jantes larges en alu de 13 pouces et ailes élargies, ainsi qu'un moteur de 1300G et un radiateur d'huile.

Pour une raison que j'ignore encore, Claude décide de me vendre en passant une petite annonce en Mai 1969 dans Sport Auto, il était à ce moment domicilié : 9 rue de Chateaudun à Paris 9<sup>ième</sup>.

Ensuite j'ai un trou de mémoire jusqu'en avril 1974 (si l'un de vous pourrait me la rafraîchir, j'en serais ravie !).

C'est donc en Avril 1974 que le père de Didier Col (j'ai oublié son prénom) m'achète à Roger Sceau, alors ancien pilote de side-car qui avait un dépôt de voitures hétérocytes à Claye Souilly dans le 77. J'étais alors en accidentée, je renfermais un très classique moteur de Renault 8 ou 12 et il m'a fallu quelques kilos de résine, une nouvelle porte conducteur d'occasion, ainsi qu'un flanc gauche moulé sur un autre Djet pour rouler à nouveau le 2 Septembre 1974.

Ah oui, j'étais toujours jaune soleil mais avec 2 bandes bleu nuit style Gordini, fun non ? Quelques temps après une 2 CV m'a grillée un « céder le passage », je n'ai pas manqué de la remettre à sa place..... en la retournant comme une crêpe ! Vous imaginez alors la bouille que j'avais, évidemment je n'en étais plus à quelques kilos de résine près, mais mon réservoir était fichu !

Après un troisième passage en peinture pour réparer les dégâts, j'ai adoptée un réservoir d'acadiane (il me confia par la suite qu'il n'avait jamais été aussi vite !).

Oh les réparations étaient sommaires, pourvu que je garde mon esthétique intacte, mais moi je sentais bien que mon châssis était abîmé !

En 1977 c'est Didier Col qui prenait mon volant au quotidien, j'étais sans histoire, seul mon porte moyen arrière accusait les heures passées sur les circuits si bien qu'il fallut le recharger. Petit à petit je restais dans le garage familial à Argenteuil en me rouillant le châssis....

Jusqu'au jour où je changeais à nouveau de mains, c'était en Novembre 1985, mon propriétaire, Laurent Pidoux, me trouva en piteux état. Il me manquait mon pare choc, mes rétros, mon tableau de bord luxe, mes garnitures de portes, mon ciel de toit et quelques

morceaux de moquette étaient pourris. Mon moteur déjà peu puissant était lui aussi fatigué, en bref j'étais au bout du rouleau !

Laurent me fit une peinture bleue métallisée et m'utilisa à peine 2 ans, soit moins de 5 000 km, avant de s'acheter le coupé 504 de ces rêves, c'est à ce moment là que je fus reléguée au fond de son garage. En 1989, il me vendit à un de cet ami qui lorgnait sur moi depuis quelques temps.

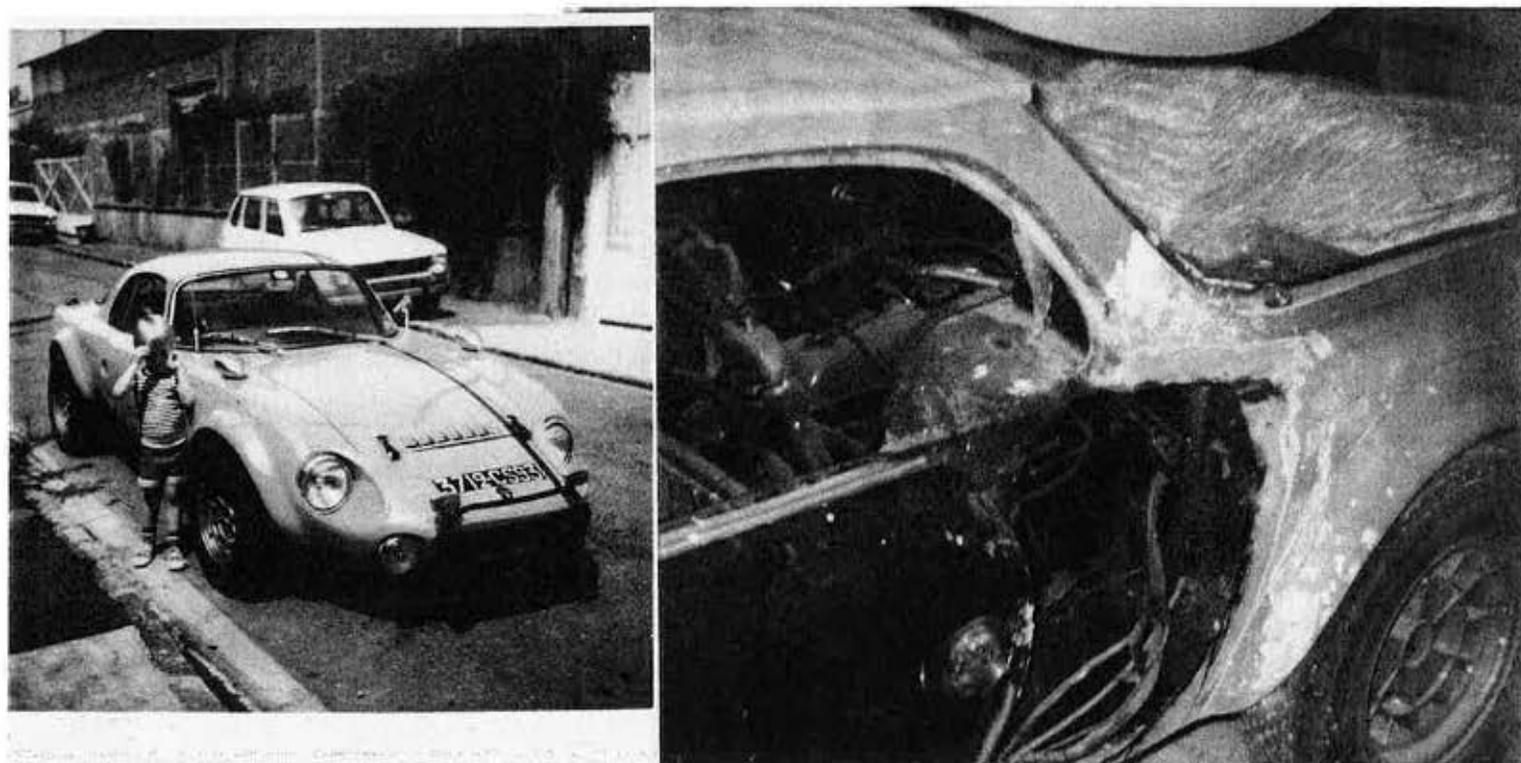
Cet ami, Jean Paul Riche dit « Polo », s'empressa de me greffer en 1990 un moteur Alpine V85 trouvé à Bordeaux. Polo me « restaura » sans se soucier de l'origine, les morceaux manquant de moquette furent remplacés par du skai noir, évidemment il n'était pas question de me remettre mon pare choc luxe, ni mes antibrouillards, car Polo ne connaissait pas leur existence de série. Comme il ne faisait partie d'aucuns Club, les pièces absentes furent remplacées (ou pas...) par d'autres d'inspiration libre.

Mais voilà, Polo restaurait une ferme de montagne dans le Doubs et il avait besoin de financer ses travaux. C'est quand il commençait à me regarder de travers que je compris que j'étais à nouveau mise sur la selette....

C'est par un dimanche de Novembre que je vis arrivé mon nouveau propriétaire.....La suite dans un prochain numéro du bulletin.

P.S : Cet article relate les faits tels qu'ils m'ont été rapportés par les propriétaires successifs. Je tiens à remercier ces derniers pour leur patience et la recherche de photographies pour certains. Tous m'ont donné leur accord (sauf Claude Mathurin décédé depuis) pour que leur noms soient cités. Plusieurs années (avec plus ou moins d'assiduité) ont été nécessaires pour restituer l'historique de 30148.

Olivier Mesnard



## MAXI 1000 ET LES FEMMES

Coucou, nous revoici, nous revoilà, LA SAISON 2001 EST COMMENCEE ! ! ! ! !

Je mentirais en disant que cela me déplaît, car rassurez-vous j'ai déjà eu l'occasion de rire quelque peu, avec les protagonistes du TEAM GRENTE ! ! ! ! en fait peut-être plutôt à leurs dépens (faut dire qu'avec la conjoncture actuelle on ne peut que bénir ces moments car je ne sais pas vous, mais moi avec la fièvre aphteuse, la vache folle, les inondations, ce temps pourri, l'ambiance est assez sinistreuse et serait plutôt orientée vers la déprime...).

Donc malgré la morosité ambiante, j'ai senti à quelques frémissements qu'il se passait quelque chose, nombreux appels téléphoniques en langage codé, l'imprimante crachant une dizaine de pages, où il est question « d'injecteurs, de carburants etc » j'espère que ce n'est pas au nom d'un site « cochon » sur Internet ! ! !

Tout à coup, les « chéris » sont devenus fébriles, bon il y a eu un léger moment de tension car comme je les entendais évoquer, comment ils allaient coucher dans le camping-car, Bernard, Olivier, Patrick, Patrice, (Alexis les rejoindra plus tard avec Jean Claude ), où ils se retrouveraient, comment ils allaient faire pour les billets, etc... j'ai susurré « et moi ? ? ? » réponse péremptoire : « mais c'est loin ! et tu n'aimes pas venir lorsqu'il y a trop d'heure de route... » léger embarras masculin ensuite, car il est vrai que lorsque je travaillais, je n'aimais pas arriver complètement « vannée », mon métier demandant une grande écoute, si je m'étais endormie ou même si j'avais reçu des patients en baillant cela aurait fait désordre ! ! ! ! Mais il se trouve que j'ai pris ma retraite depuis le 1<sup>er</sup> Janvier de cette année, donc j'étais assez vexée ! ! ! En fait pour des raisons complètement en dehors de leur volonté je n'ai pu venir, mais quand même, c'est le principe...

Vous savez qu'ils deviennent de mieux en mieux équipés, je leur ai même acheté un barnum, de façon à moins étaler tout leur matériel n'importe où. Olivier est assez attentif à tout ça, plus que le reste de la couvée, c'est sûr ! ! ! ! Il avait même emporté une petite télé, pour voir les essais du Grand Prix ! ! !

Patrick et Patrice sont arrivés à la maison dans la nuit à 3 heures 12, ( je le sais, le chien a aboyé... ), et ils sont partis tous les quatre le vendredi vers 9 heures, mais ils avaient une petite lueur dans les yeux, on aurait dit 4 gamins partant à l'aventure ! ! ! ! avec leurs casquettes MAXI 1000 ils étaient craquants ! ! ! !

Je leur avait cuit un poulet qu'ils ont oublié dans le frigo, mais heureusement ils ont emmené le jambon de montagne que nous avions acheté au Mont-Dore ( à peine entamé ). Petit problème, j'ai su qu'ils l'avaient laissé sous le barnum le soir, et il semblerait qu'ils aient eu de la visite dans la nuit à Nogaro ? Les chiens du coin ont du bien rigoler en se régaland.....

No comment, comme on dit pour faire moderne ! ! ! !

Je remercie toujours dans ces moments là l'inventeur des portables ( qui peuvent être très pénibles parfois ), car grâce à lui, j'ai pu suivre les péripéties du week-end à Nogaro en étant à des centaines de kilomètres et c'était très sympa...les essais tout d'abord, où Olivier s'est classé 14<sup>ième</sup> puis, la course où il a cassé son câble d'accélérateur, alors qu'il était remonté à la 8<sup>ième</sup> place !! C'est pas formidable, ça ???

Il semble qu'ils ont fait un voyage agréable, avec toujours une petite angoisse par rapport au camping-car ( pour le moteur il y a toujours une pièce qui manque, ou qui ne se fait plus, ou qu'il faut commander en Allemagne et qui vu le temps qu'elle met doit venir à pied, après s'être auto fabriquée, c'est carrément un sujet de feuilleton, et je ne vous parle pas de la véranda que nous faisons construire qui demande pas loin d'un an pour être terminée !! bon d'accord je m'égare, revenons à nos moutons, ou plutôt à nos joyeux lurons).

Car il y a aussi dans les innovations de l'année 2001, une caméra embarquée !!! Mais si, mais si, comme les pros. Ils ont bidouillé un système pour fixer notre vieux camescope des familles dans la voiture, et cela filme tout. Bon pour le premier film, comme la caméra avait bougé, nous ne voyions que les essuie-glaces, on a beau dire un ¼ d'essuie-glaces c'est long et présente un intérêt somme toute assez relatif !!!

Après quelques morceaux de chaterton, cela va mieux, il y a encore un problème de zoom, qui a tendance à faire des siennes, mais il faut avouer que c'est assez sympa, il fallait voir Bernard et Olivier alors que nous regardions le film pour la énième fois commenter les tours, les trajectoires, etc, etc, moi je vous le dit comme les pros !!!

Voilà pour Nogaro, la prochaine course se passe à Croix en Ternois, je ne sais si je vais y aller, car le Nord de ce temps, j'ai du mal !!! je vous raconterai sûrement les péripéties du TEAM GRENTE une prochaine fois....

A Bientôt ANGELINA



## PONCAGE AU FEMININ

Nous connaissons grâce à Angelina GRENTE, le point de vue d'une femme sur la compétition automobile, à travers les courses de Bernard, Jean Claude et Olivier. Dans cet article, je vous montre un autre aspect de la passion automobile.

Les propriétaires de Djet, d'après ce que j'ai pu observer lors des différentes sorties du Club ont diverses activités autour de leurs véhicules : le faire rouler bien évidemment; le rendre plus performant pour certains, plus conforme à l'origine pour d'autre mais pour tous le rendre BEAU.

C'est pour atteindre cet objectif qu'Olivier (Mesnard), mon futur mari a décidé il y a trois ans de restaurer complètement son Jet 6 numéro 30148 dont vous pourrez suivre les péripéties dans un prochain article.

Je n'y voyais pas d'inconvénients, préférant le savoir en train de bricoler dans le garage des soirées durant, plutôt que planter devant la télévision. Si j'avais su ! ! ! ! !  
C'est donc avec beaucoup de curiosité que je le voyais évoluer autour de cette voiture. Voyant que le travail se révélait plutôt fastidieux et voulant également participer à cette merveilleuse aventure, je lui ai proposé mon aide à diverses reprises. Jusqu'au jour où la coque fût enfin désolidarisée du châssis.

Je pensais à tort que le plus gros du travail de démontage était réalisé. C'était sans compter sur le ponçage de caisse. En effet, le Jet 6, lors de son acquisition arborait une « magnifique » couleur bleue Alpine qui ne convenait pas à Olivier. La restauration signifiait également une peinture issue du nuancier de l'époque en l'occurrence bleue France.

Nous voilà en train de poncer la caisse. A l'aide d'une ponceuse vibrante la tâche s'avéra rapidement impossible au vu du temps passé et du nombre de papier abrasif utilisés. Ultime recours JPH. Armé du capot et de notre bonne volonté, nous voilà donc à Romorantin pour une leçon de ponçage. Il s'avéra rapidement que les couches successives de peintures recouvraient la peinture : plusieurs couches de jaune, une couche d'apprêt, une couche de bleu Alpine vernis et tenace ! Ce qui explique la difficulté de la ponceuse à atteindre le polyester. Seule technique le « ciseau à bois » C'est pas compliqué d'après Jean Paul. Le voilà à l'action sur le capot donnant l'impression de ne pas forcer sur son outil, d'un geste gracieux et régulier. « Tout est dans le poignet » disait-il d'un air narquois. « Tu prends le ciseau du coté aiguisé, à un angle de coupe bien déterminé (lequel ! ). Impossible à reproduire une fois arrivé à la maison. D'un geste sûr et plein d'entrain , tu glisses le long de la coque pour atteindre la dernière couche (grise pailletée). Plus facile à dire qu'à faire car après quelques essais sur place, il s'avère que le ciseau se plante régulièrement dans le polyester car l'angle d'attaque est trop fort où bien que l'on ripe, ce qui laisse une rayure ridicule sur la peinture ? Sans parler des douleurs au poignet à force d'appuyer comme une malade.

Fort de notre petite expérience, les rôles sont répartis. Je m'occupe du gros œuvre à l'outil mécanique. Quand à Olivier, il fait les finitions avec la ponceuse vibrante.

Ce que Jean Paul s'est gardé de nous dire : c'est que le capot était une surface plate donc plus facile à travailler avec un ciseau large. Mais vous qui connaissez bien vos voitures, vous savez qu'elles se caractérisent par de belles courbes, de recoins et des zones inaccessibles. En bref, tout sauf des surfaces plates.

Pour compliquer les choses, la voiture ayant pas mal vécu, de nombreuses parties de la coque ont été réparées au mastic, repeinte avec des types de peintures différentes, des ailes élargies à l'aide de rivets qui ont abîmés plus d'une fois les ciseaux à bois. Personne ne m'avait préparé à « ça ».

C'est pendant une soirée en tête à tête avec le Jet, que je me suis aperçue que ce que je prenais pour de la peinture très épaisse ( au niveau de l'ouïe d'aération du moteur) était en fait un mélange de mastic et de résine utilisé pour remplacer un morceau de coque arrachée. J'étais en train de la décoller de la coque ! ! ! !

Heureusement que l'inspection du travail ne passe pas par là car voir une femme assise en « tailleur » sur un tas de sable, tenant un hayon entre ses jambes et grattant de longues heures pendant un dimanche . Cela aurait pu porter à confusion ! ! !

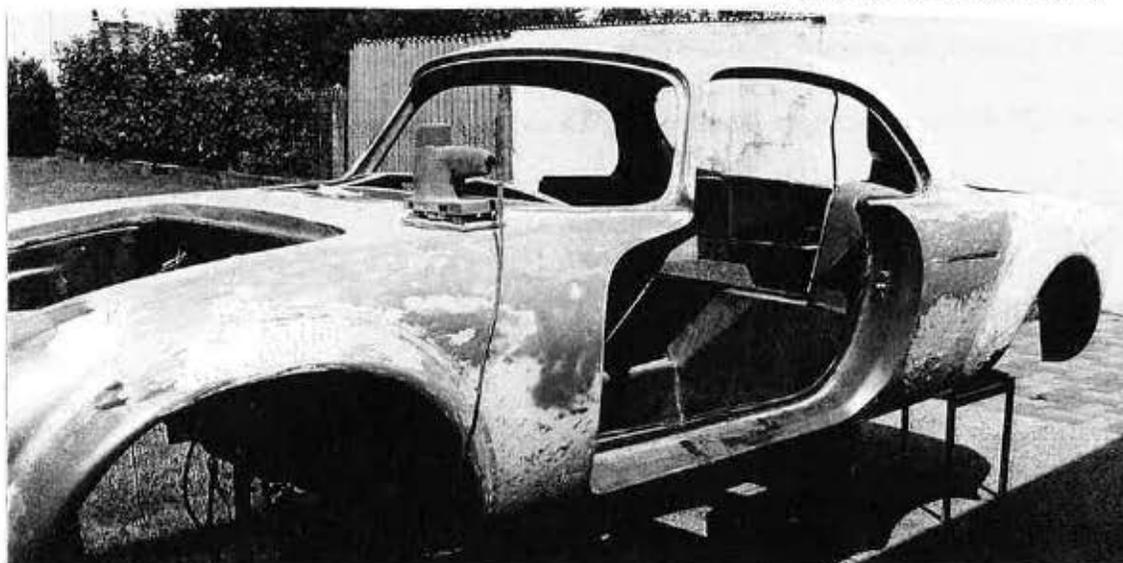
De nombreux amis venaient nous encourager dans cette pénible épreuve, à moins que ce soit pour admirer ma coiffure pleine de paillettes brillantes bleues ou bien les lunettes de protection à la Pascal Obispo ? Je remercie les courageux bénévoles qui l'espace de quelques minutes ont mis « la main à la pâte » pour m'aider. Bien que cela n'est vraiment durer très longtemps.

Je n'ai pas comptabilisé le nombre d'heures passées à gratter la caisse mais il me semble pouvoir dire que je l'ai connue dans ses moindres détails. Mes seuls moments de répit étaient quand Olivier affûtait les outils. Et c'est tout un art ! Nous n'avions pas d'outils de grande qualité pensant que le ponçage serait rapide.

Un conseil, si vous aussi souhaitez aider votre mari à poncer, laissez lui le dessous de la coque à moins de pouvoir retourner la voiture. Sinon vous disposez d'une seule position : être coucher sous le véhicule, un coussin sous la tête et les bras en l'air. Sans oublier les projections dans les yeux et aux railleries des voisins. Alors réfléchissez bien ! ! !

Vers la fin du ponçage le manque de motivation se fait ressentir suite à l'achat d'une maison et des températures hivernales. Jusqu'au jour où Olivier arrive avec une sacrée nouvelle : « il fallait finir le Jet pour la fin de la semaine » Il restait les deux portes et l'arrière de la voiture. Olivier a du finir à trois heures du matin pour honorer le contrat. Alors ayez une petite pensée pour moi lorsque vous apprécierez la restauration du Jet. Maintenant que c'est terminé, j'ai décidé de me changer les idées et d'attaquer la rénovation de la maison avec en premier les portes à repeindre. Cette vieille maison, avec ses vieilles peintures ... Je me suis modernisée avec une ponceuse orbitale !

Alexandra « MESNARD »



## **JOURNEES BLEUES LE MANS LES 7 & 8 JUILLET 2001**

*Hommage aux constructeurs français et à leurs pilotes ayant couru au Mans de 1923 à 2000*

L'automobile Club de L'Ouest et le Rotary Club organisent au profit du Centre de L'Arche pour la rééducation des blessés de la route, une journée sur le Circuit BUGATTI.

**Pour cette manifestation le Club aura un emplacement.** Le président compte sur votre participation pour représenter au mieux la marque. Pour les plus passionnés, 1 ou 2 V12 Matra rouleront ce week-end. Merci de nous prévenir de votre participation de manière à savoir le nombre de voitures présentes pour la grandeur du stand.

100 voitures historiques invitées : ALPINE, CHENARD & WALCKER, GORDINI, LIGIER, LORRAINE, DIETRICH, MATRA, PEUGEOT, RENAULT, RONDEAU, SALMSON, TALBOT, VENTURI... sans oublier les CD de 1962-64-66, les DB de 1949-52-53-58-61, MONOPLACE 1958, PANHARD 1950-54-56.....

70 pilotes invités avec déjà la confirmation de : Mauro BIANCHI, Bernard CONSTEN, Pierre FLAHAULT, Jean GUICHET, André GUILHAUDIN, Jean Pierre JAUSSAUD, Gérard LAROUSSE, Philippe MAILLARD-BRUNE, Robert MANZON, José ROSINSKI, Pierre SAVARY, Alain SERPAGGI, Jean VINATIER.

Parmi les autres pilotes attendus : Jean REDELE, Henri PESCAROLO, Jean Louis ROSIER, Maurice TRINTIGNANT.....

↳ Rallye touristique en Sarthe le Samedi 7 après-midi (120 équipages avec voitures françaises de plus de 25 ans, 150 kilomètres, 3 châteaux prestigieux : Le Grand Lucé, Le Lude et Sablé) Inscription 250 francs par voiture donnant droit au parking du circuit et aux tours d'honneur du dimanche.

↳ Démonstrations en pistes le Dimanche 8 juillet pour les voitures historiques (4 fois 30 minutes) et à l'identique (2 fois 30 minutes). Dans la catégorie « identique » les Panhard Dyna X83 à 87 et les DB coaches auront accès à la piste le dimanche 2 fois 30 minutes. Inscription 250 francs par voiture et deux personnes avec parking réservé - vitesse libre mais casque obligatoire.

↳ Concours de restauration de voitures le dimanche 8 juillet. Inscription 150 francs pour 2 personnes avec parking réservé et accès aux tours d'honneurs.

↳ Tours d'honneurs sur le circuit derrière pace car le dimanche 8 juillet vers 13 heures et 17 heures 30. Inscription 150 francs par voiture. Réservé aux voitures de plus de 25 ans

↳ Accès au circuit : 50 francs par spectateur pour le week-end. Parking gratuit dans l'enceinte du circuit pour voiture de plus de 25 ans.

**Pour inscriptions et renseignements (avant le 31 mai 2001) contactez :**

Alain Gaillard 15 rue Henri Ribière 75019 PARIS Tél/Fax : 01-42-01-84-83

## INFOS DIVERSES

### INFORMATION MECANIQUE

Oyé Oyé , pilotes, conducteurs et promeneurs : vous qui restaurez votre chariote avec minutie, je viens vous mettre en garde sur la qualité des pièces refabriquées. Certains les nomment conformément à l'origine d'autres disent qu'elles viennent en remplacement (réf. 2005 Neo Rétro). Pour le flector de direction Réf. Paulstra 635558 les copies actuellement disponibles s'avèrent beaucoup trop molles et ne sont armées de tresses à la fabrication.

Résultat : la direction est flane et le risque de rupture pure et simple sera réelle dans quelques années. Votre vieux flector craquelé s'avère plus résistant qu'il n'y paraît.

Mais le Club est en train de se décarcasser pour acheter un stock neuf chez Paulstra, il en est de même pour les flanblocs des train AV et AR.

Affaire à suivre.....

Jacquouille de Villeperdue

### INFORMATION TECHNIQUE

La visite du salon de Genève m'a permis de rencontrer un fabricant suisse de pot d'échappement en inox (exclusivement) pour anciennes. Pour connaître quelques propriétaires équipés, l'engagement de montabilité et de garantie à vie est réel. Le prix aussi, puisque que pour un Djet, il est à 1012 francs suisse (\*4.25) hors TVA (tva suisse 5%).

Adresse : CHROMSTAHLAUSDUFF CENTER\_F.FREI\_6074 GISWIL

☎ 0041/41 675 15 50 Fax : 0041/41 675 28 50

M. GAVEAU

### INFORMATIONS V.H.C

Du nouveau dans la course automobile, Pierre MOEGLIN et André DELAUNAY ont rejoint le plateau GTS. Pour l'instant la « GRENTE collection » reste en MAXI 1000.

Nous vous rappelons les dates de courses, où vous pourrez les encourager et les applaudir :

#### Calendrier 2001 des MAXI 1000

2 et 3 Juin : MAGNY COURS  
23 et 24 Juin : MONTHLERY  
30 et 1 Juin/Juillet : LE VIGEANT  
21 et 22 Juillet : DIJON  
20 et 21 Octobre : NIMES

#### Calendrier 2001 des GTS

9 et 10 Juin : PAU VILLE  
23 et 24 Juin : MONTHLERY  
6 et 7 Octobre : DIJON  
20 et 21 Octobre : NIMES

### L'AGE D'OR à Monthléry les 23-24 JUIN 2001

Comme chaque année, le Club réserve un stand au Coupe de l'Age d'Or.

On vous propose des tickets pour le week-end à 80 francs.

**Passez commande avant le 20 Mai 2001 dernier délai.**

## PETITES ANNONCES

### *A VENDRE*

↳ A vendre reproduction d'AFFICHE COULEUR « MATRA EST DANS LA COURSE », avec un Djet de profil (original dans la salle à manger de votre président). Dimension 1m X 0 m57, papier 150 grammes offset.  
PRIX : 50 Francs pièce. Attention quantité limitée à 200 exemplaires.

*Mr HUMBERT Jean Paul 26 rue du village des papillons 41200 Romorantin ☎ et fax 02.54.76.02.23*

### *A VENDRE*

↳ Nombreuses petites pièces de toutes sortes d'occasion de Djet. Demander ce que vous cherchez avec référence catalogue.  
↳ A vendre moule de bloc avant de missile, moule de capot et doublure de capot avant.  
↳ A vendre un moule de DB Le Mans à l'échelle 1/2 pour enfant.  
↳ A vendre collection de moule Coache HBR5 : moule de peau extérieur complet, capot avant avec doublure, capot arrière avec doublure, joue d'aile avant (droite et gauche), caisson coffre arrière.

*Mr HUMBERT Jean Paul 26 rue du village des papillons 41200 Romorantin ☎ et fax 02.54.76.02.23*

### *A VENDRE*

↳ Pour Matra Djet, un pare brise avec quelques rayures Prix 500 francs  
↳ Un hayon arrière sans charnière Prix 500 francs.  
↳ Un jeux de portière droite et gauche Prix 500 francs pièce.  
↳ Un capot avant Prix 300 francs.

*Mr PES Jean Jacques ☎ 01.43.79.46.45 après 20 heures*

### *RECHERCHE*

↳ Achète une serrure de capot avant page 11 J du catalogue Réf 6066.

*Mr LOPEZ Philippe 7 rue des entrepreneurs 93160 NOISY LE GRAND ☎ 01.46.49.93.66*