

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 60

Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons
41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23
Association Loi 1901

SOMMAIRE

Page 1 : Assemblée Générale

Page 2 : Sommaire, Mot du Président,

Page 3 : Compte rendu Assemblée Générale

Page 4 : Bilan financier 2008 et Calendrier 2008

Page 5 : Je suis un djet MB8

Bernard D.

Pages 6 et 7 : Lurcy Levis tant inespéré

Delphine H.

Pages 8 et 9 : LM story

Team Grente

Pages 10 et 11 : Dijon

Team Grente

Pages 12 à 14 : Ledenon

Team Grente

Page 15 : Sortie Ag 2007 des Berrichons

Les Chevaliers

Page 16 : Feuille inscription Le Mans Classic

MOT DE PRESIDENT

Nous sommes très content de la participation à l'assemblée Générale. Je tiens à remercier les gens qui ont joué le jeu en se déguisant. Nous sommes motivés pour recommencer un autre thème l'an prochain.

L'espace membre du site du Club est en ligne : <http://www.rbms.fr/> pour cela merci de m'envoyer un mail afin que je puisse créer votre profil et votre mot de passe. Nous comptons sur vous pour le faire vivre.

Il me reste plus qu'à vous souhaitez de passer de bonnes fêtes de fin d'année et profiter de la période hivernale pour faire une révision à vos autos.

La présidente

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE DU 29 ET 30 SEPTEMBRE 2007

Le club comptait 127 membres pour l'année 2007.
67 membres présents, 39 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 21 qui n'ont pas répondu.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

- Picherande organisé par Mr Reuse et Melle Humbert qui a eu lieu en janvier. Etaient présents 24 personnes et 12 voitures
- Sortie décrassage dans le Morvan organisé par Mr Rossini : 27 personnes, 11 voitures et 2 modernes
- Sortie annuelle en Vendée organisée par Mr Legal : 36 personnes, 16 voitures et quelques modernes.
- Dijon coupe de l'age d'or : 1 voitures Mr Rossini et Mr Babut.
- Le Mans Story organisée par Melle Humbert beaucoup de membres présents et 24 djets en tout sur l'emplacement dont 6 d'un autre club.
- Assemblée Générale : présence massive des membres avec environs 23 voitures.

COTISATION 2008

Pour 2008 la cotisation s'élève toujours à 40 euros.
Rappel que l'année de cotisation va d'assemblée Générale en assemblée Générale donc :

**TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU
31/12/2007 SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB ; IL NE
SERA FAIT AUCUN RAPPEL.**

COMPTE RENDU V.H.C

Nous n'avons plus qu'un pilote sur les circuits qui représente le club :

Mr Legriffon Olivier qui termine 2 ième au championnat Maxi 1000. Belle performance car l'an dernier il était 5^{ème}. On compte sur vous pour l'encourager l'an prochain sur les circuits.

ELECTION DU BUREAU

Les tiers sortants Melle Humbert et Mr Babut ont été réélus à l'unanimité.
Le compte rendu financier a été élu à l'unanimité.
La composition du bureau reste inchangée.

BILAN FINANCIER euros

Recettes		Dépenses	
<i>Nature</i>	<i>Montant</i>	<i>Nature</i>	<i>Montant</i>
Ventes de pièces	22 873.56	Achats pièces	25 428.52
Cotisation	4 880.00	Frais de bureau	884.63
Sorties	12 035.49	Sorties	12 975.49
		Timbres	1 069.88
		Photocopies	1 538.03
		Assurance	271.79
		Divers	5.50
Solde 2006	4 768,25		
TOTAL	44 557,30	TOTAL	42 173,84
		Solde créditeur 2007	2 383.46

CALENDRIER 2008

26 et 27 Janvier : Sortie décrassage à Besse (dpt 63)

8 au 17 Févier : Rétromobile

30 Mars : Sortie décrassage ? peu être Bourges (dpt 18)

1 au 4 mai : Sortie annuelle dans le Lot

11 au 13 juillet : Le Mans Classic

4 et 5 Octobre : Assemblée Générale

Octobre : Journée Circuit à Lurcy Levis

1^{er} week end de juillet 2009 : Grand prix de Vichy marque à l'honneur MATRA

Nous attendons le calendrier des courses Maxi 1000. Il vous sera communiqué dans le prochain bulletin.

Le calendrier peut être modifié suivant vos propositions. Le bureau est à votre écoute.

Je suis un DJET MB 8

Acquis par mon propriétaire en Novembre 1999 (en épave), je suis enfin sorti de la phase "restauration" ; huit années lui auront été nécessaires pour me faire revivre.

Bernard et ses deux grands fils m'ont complètement désossé, j'avais des organes stockés dans des cartons, dans toute la maison (même dans la chambre à coucher) : l'un des cartons n'a d'ailleurs pas été retrouvé à ce jour (bulles de phares, glaces et montants de custodes, essuies glace...).

Je me suis fait faire une belle robe rouge.

Encore quelques réglages au niveau de l'embrayage et des freins avant et je serais au top pour la route.

Bernard est fier de moi, je détourne de nombreux regards au gré des promenades (trop courtes à cause des freins), et pas mal de succès lors d'exposition de voitures anciennes ; je dois être le seul dans l'Avesnois.

Je remercie, l'épouse de Bernard pour sa patience (à cause des cartons dans la chambre, la cave etc...) et leurs deux grands fils, qui ont bravé la peur de leur père, en me découpant les faces avant et arrière, pour les remplacer par de nouveaux éléments, et enfin MERCI à Monsieur Jean-Paul HUMBERT, surnommé "LE PROFESSEUR" pour son aide et ses nombreux conseils.

Toi Bernard ce n'est pas mal, mais retrouve moi ce carton de pièces, sinon pas de sortie par temps pluvieux ; c'est vrai "D'inch'nord, i pleuviote toudi".

Dommage Bernard que tu ne puisses me conduire, à cause de cette polio ! mais je t'invite dans le baquet "passager".

P.S. Je Recherche d'urgence :

Deux glaces de custodes AVEC LEURS MONTANTS, ou les MONTANTS SEULS.

Vous pouvez joindre Bernard par email : bernard.dupont21@wanadoo.fr

Ou au 03 27 62 14 77 (le samedi uniquement)

LURCY LEVIS TANT INESPERE

Quelques semaines avant l'assemblée générale nous allons à Romorantin.

Bruno va bosser chez Epaf l'après midi lorsque Papa lui dit « si tu veux emmener la F3 à Lurcy tu auras cas poser un RTT le vendredi pour venir faire la révision ». et puis ça en reste là.

Le soir Bruno me fait part de la conversation, et moi je lui dit « je n'y crois plus, ça fait 10 ans que j'attends ».

On laisse passer les semaines. Seulement, le mardi de la semaine avant la sortie, Bruno me dit « alors je prends mon RTT ou pas ». Je lui dis « le mieux c'est d'appeler Papa ». Aussitôt dit aussitôt fait, en route pour le boulot j'en profite pour appeler

Delphine : « Alors qu'est qu'on fait ? Est-ce que tu veux emmener la F3 à Lurcy Levis, il y a plus de place mais je laisse celle du Djet si il faut. »

Papa : « d'accord mais Bruno vient samedi pour faire la révision mais avant il faut que je trouve de l'essence d'avion. J'appelle des copains et te tiens au courant »

En fin de journée nous avons confirmation que Papa avait trouvé de l'essence d'avion. C'est Dédé qui va passer la chercher avant de venir à la maison.

Le vendredi soir Bruno prépare ses affaires pour partir demain à 6h30 pour être à 8h00 chez Epaf. Ils font toutes les vidanges et contrôle le nécessaire. Après tout ça Bruno a droit à son baptême en F3 mais dans la zone industrielle ce n'est pas facile.

En début d'après midi la voiture est chargée sur la plateau et prend la direction de Varennes Vauzelles. Pendant ce temps, Dédé et Josi sont arrivés à la maison. Dédé range sa voiture mais Lucas veut faire un tour alors on le met au volant mais après quelques minutes il ne veut plus sortir. C'est la passion qui rentre. En rentrant à la maison après notre ballade, Bruno arrive un peu fatigué.

Lucas a vu la Vroumm Vroumm bleu alors il faut aussi aller au volant. Moi aussi j'en ai profité pour me mettre en condition. J'avais du mal à y croire.

Le soir, d'autres amis arrivent. Nous ne traînons pas trop juste le temps de passer le film de l'an dernier pour montrer à Dédé le circuit. Minuit passé, tout le monde au lit car demain c'est encore début à 5h30. Il faut vraiment être passionné.

Départ 7h15, les deux djet, la murena et la F3. Il fait -4°, les voitures ont du mal à se réchauffer. A notre arrivée nous sommes accueillis avec le café qui nous réchauffe un peu. On ne perd pas de temps pour décharger la F3 car on ne peut pas se mettre dans le champ. Il y a environ 125 voitures réparties en 5 plateaux. Nous sommes couleur rouge le dernier plateau à partir. Après discussion, c'est Dédé qui fait les 6^{es} tours car il est le plus expérimenté. Pas de problème sauf qu'il fait beaucoup cirer les pneus au démarrage et Papa me dit « ça t'es pas obligé en rigolant ».

Mon tour arrive très vite. Je mets la combinaison pour me protéger du froid. Le stress est au maximum. Mon père en rajoute beaucoup. Me voilà sur la ligne de départ, on laisse partir tout le monde puis « tu mets la première, accélère tout le temps et tu lâches d'un seul coup ». J'ai trop bien écouté les conseils et du coup je n'ai pas calé. Les 1^{er} tours sont durs pour les bras car je suis crispée mais je me fait vraiment plaisir. C'est une voiture d'homme car en bout de ligne droite je suis obligée de lâcher le pied car je n'arrive plus à tenir.

Arrivée toute en douceur, mon père me demande mes impressions : « c'est super mais il est assez dur pour moi de rester au dessus des 5000 tours. En dessous, le 1000cm3 ne veut rien savoir ».

Environs ½ heures après, je recommence la série mais là je suis en confiance alors je vais beaucoup plus vite. C'est un vrai bonheur.

Il est déjà midi. Casse croûte tous ensemble autour du plateau. Je n'avais pas oublié le champagne pour arroser cette promesse et ce rêve qui a duré 10 ans.

Tout le monde a l'air content. Il y a 4 djets et 2 murena.

L'après midi on ne repart pas léger avec tous les gâteaux aux pommes qu'il y avait à manger.

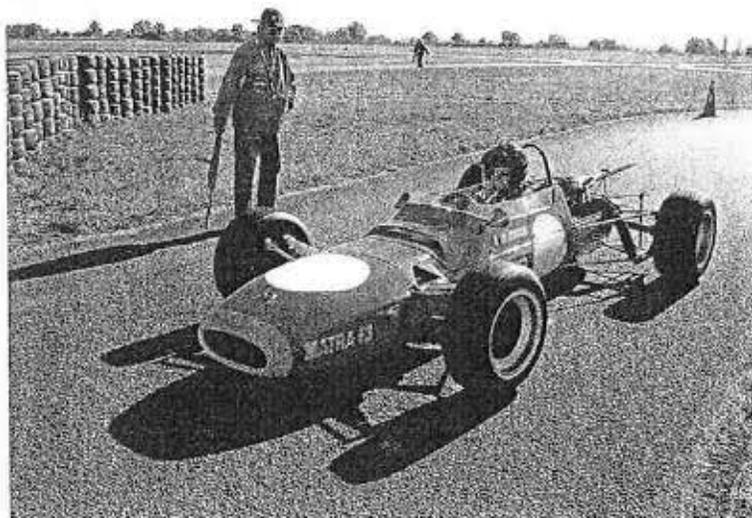
C'est au tour de Bruno d'essayer la F3. Il m'a l'air un peu stressé aussi mais tout se passe bien il ne cale pas non plus. Il a juste du mal à trouver les vitesses. Pendant ce temps je m'éclate avec mon djet mais le petit orange reste dernière et oui !!!!

La dernière séance profitera à notre copain Jean Luc qui lui n'en revient toujours pas d'avoir conduit une Formule 3.

Après le départ de Papa il reste deux séances mais nous préférons la remettre sur le plateau et Bruno repart avec Jean Luc sur Nevers car il y a le départ du dernier grand Prix F1 de l'année. Nous restons encore avec Dédé faire quelques tours.

Une bien belle journée qu'il faudrait renouveler prochainement. Une F3 qui ne roule pas, ce n'est pas très bon pour la mécanique. N'est ce pas Papa ?

Delphine Humbert



Un passage du Djet dans les ateliers DROUILLEAU père et fils s'impose en ce début juillet. La berlinette Alpine de Vincent, en voie de restauration, est cannibalisée et la MATRA se retrouve avec des « gros » freins tout neufs. Philippe en profite pour jeter un coup d'œil à la bête et décèle quelques brouilles à changer, un ressort de rappel de pédale de frein cassé et un soufflet de direction percé. Rien de grave. Nous avons aussi fait l'acquisition d'un allumage électronique que Olivier s'est empressé d'installer.

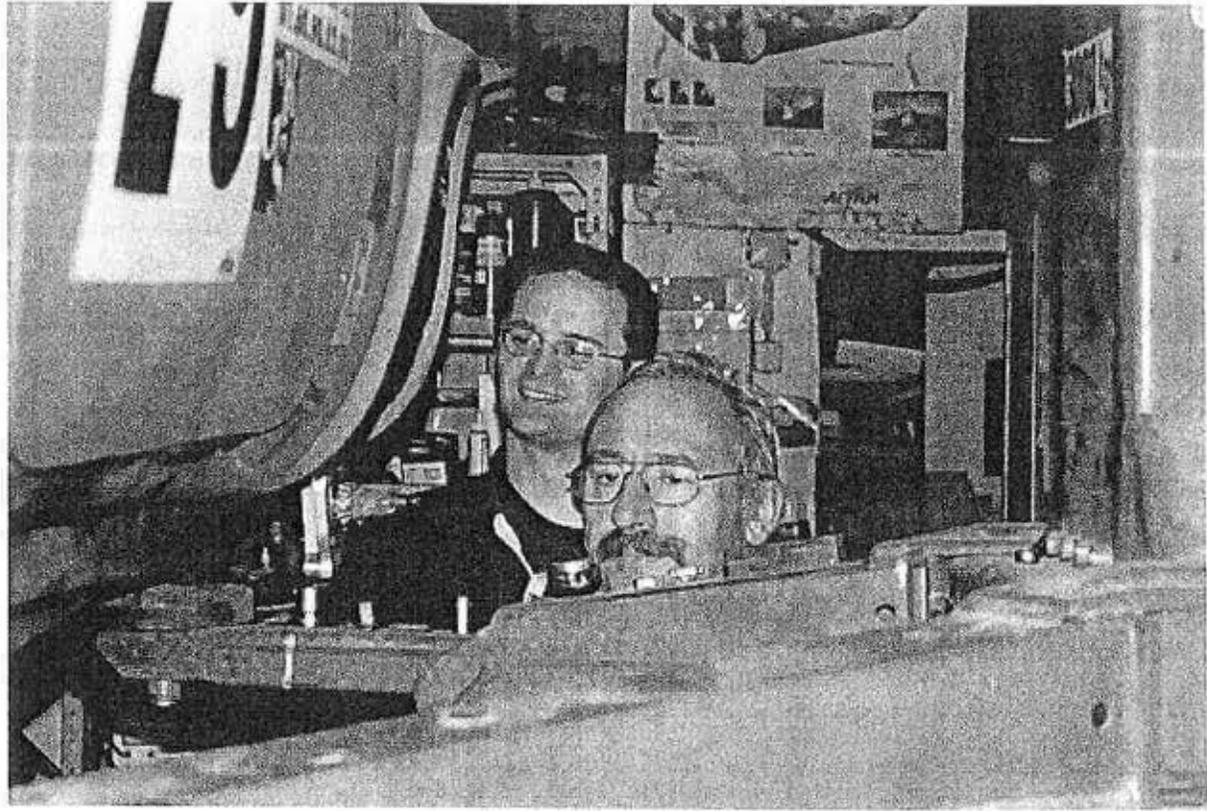
LM STORY, une course sans histoire. Le plaisir de voir des gens du club RBMS, des fidèles qui ne font pas de bruit mais qui nous soutiennent, ils se reconnaîtront ! Pris dans nos préoccupations de la course, de l'intendance, des photos... on se dit toujours qu'on ne leur consacre pas assez de temps, qu'on ne partage pas assez ces moments privilégiés, qu'ils sont là ce jour, sur ce circuit, à cette course et qu'il faudrait que l'on soit plus présents. Je n'ai pas encore réussi à résoudre cette équation ! Avec tous les fidèles du team qui nous suivent régulièrement on était donc un certain nombre sur le circuit BUGATTI.

Tous les cadors, qui n'étaient pas présents à SINTRA, avaient répondu présents au MANS. Avec le recul je pense que ceux qui étaient au PORTUGAL étaient ceux avec lesquels on sympathise le plus tout au long de la saison, ceux avec lesquels nous sommes les plus proches, des purs quoi ! Y'a pas de hasard.

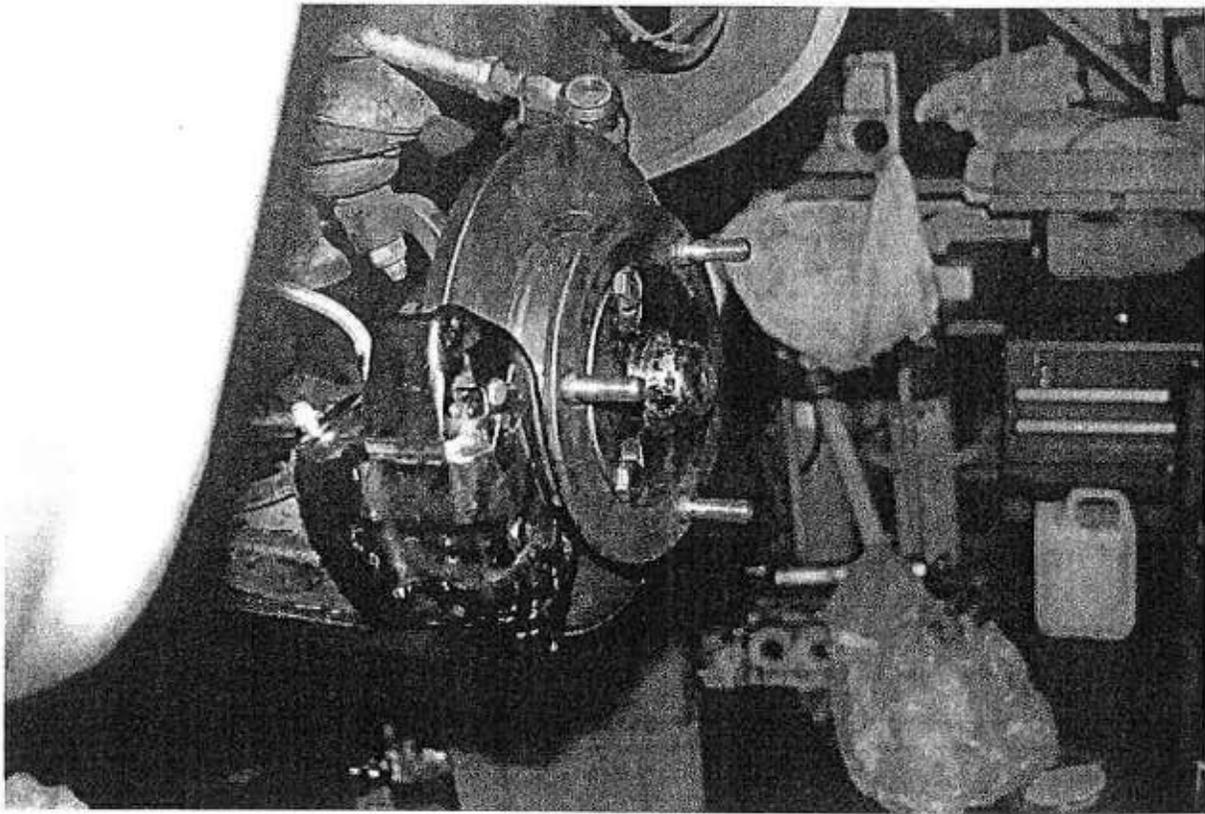
30 pilotes au départ des essais. Piste sèche, OLIVIER se classe 8^{ème}. Normal, rien à redire, classique, les MINIS et les ALPINE sont devant, banal ! Mais avec un freinage terrible, Olivier retrouve le leader ship du « freine tard » et s'en réjouit. Les petits plaisirs de la vie !

Jean-Paul était là avec son 1^{er} ministre préféré, il ne nous a même pas présenté ! Par contre il a rompu « le pain quotidien » avec le team et les membres du clan qui ne le connaissaient pas l'ont apprécié à sa juste valeur. (Pas de double sens dans cette phrase, désolé pour les mauvaises langues !)

Météo moyenne en cette matinée dominicale mais pas de pluie, nous sommes quelque peu désolés pour OLIVIER qui s'est taillé une réputation de pilote rapide sur le mouillé au sein du maxi 1000. Départ impeccable, OLIVIER s'accroche quelques tours au wagon des leaders, les récupérant dans les parties sinueuses du circuit. Au 3^{ème} tour le DJET est 4^{ème} mais constatant que la ligne droite des stands lui est fatale il ménage sa mécanique et préserve une 6^{ème} place en laissant filer les COULOMBS et autre LEFEBVRE. La pluie salvatrice fera son apparition peu après, au moment où nous quittons le circuit. Ce sera nos amis DROUILLEAU qui en bénéficieront en SALOON-CAR !



AMILLY-07



AMILLY-07

DIJON

le 22 et 23 septembre

Trois gars dans un camion. Roger est du voyage et nous accompagne Olivier et moi. Nous roulons ce vendredi matin vers DIJON. Angéla nous rejoindra ce soir avec toute une bande d'amis. Le Djet est dans l'état où nous l'avons laissé en revenant de LEDENON. Sur le plateau de PRENOIS il y a foule : F1, F2, Sport Proto etc.... beaucoup d'anglais avec un matériel à faire pâlir de jalousie les modestes français que nous sommes. Comme d'habitude sur ce circuit nous ne trouvons pas suffisamment d'espace dans le paddock qui nous est réservé pour nous installer. Nous filons donc au fond du paddock avec les remorques, on commence à avoir l'habitude d'être ainsi rejetés, on ne nous aime pas !

Pas de problèmes particuliers sur la Matra si ce n'est qu'une autre visse de culbuteur lâche ! Prévoyant, après notre incident de Lédenon, j'en ai ramené une tripotée ... mais pas les bonnes ! Après maintes recherches sur le paddock notre voisin de camping, Belge et concurrent du Maxi 1000 nous dépanne. Il a aussi une mécanique Renault, une A110 et des pièces de rechange. Nous reparlerons de lui un peu plus tard ! Quant à l'eau dans l'huile ? Disparue !

Olivier n'est pas satisfait de ses essais, vous pensez 11^{ème} temps en 1'51! L'année passée il était 16^{ème} avec un temps de 1'54 mais si je me souviens bien l'auto ne tournait pas rond. Olivier n'arrive pas à trouver ses marques dans le long droit avant la montée vers la ligne droite des stands. L'an dernier il abordait ce virage en 3^{ème}. Cette année avec les jantes en 14 pouces il doit passer la 4 à l'abord de cette longue courbe et la négocier sur le fil du rasoir. Il se retrouve avec un manque de puissance dans la longue côte, le Gordini ayant des difficultés à remonter dans les tours. Ah cette p..... de boîte ! Les Alpine sont présentes et notre ami belge décroche le 2^{ème} temps à près de 3 secondes (?) de l'intouchable Coulombs. Cela commence à jaser dans le paddock, et de la performance de ce dernier et du résultat de lombard (le pilote de l'A110) qui jusqu'ici était toujours dans le milieu du plateau. Les mystères de la mécanique sont insondables!

Le soir toute déception bue, nous nous rendons à un apéro commun au maxi 1000. Cette saison il y en avait pratiquement un à chaque course. Olivier participe en préparant un « ti-punch » très apprécié de l'assistance. Je ne sais pas si le trophée Maxi 1000 est réputé pour ses courses mais il l'est en tous cas par l'ambiance, parfois bruyante, de ses soirées.

Dimanche matin, piste sèche. Olivier avale les deux A110 des Lefebvre père et fils. Ils ne reverront pas la Matra, faut pas toujours rigoler ! Devant Lombard et son Alpine ont pris la tête, suivis comme son ombre par un Couombs en colère. Le départ canon de Olivier a rapidement propulsé le Djet en 6^{ème} position. Après quelques tâtonnement il trouve la meilleure trajectoire pour attaquer la fameuse courbe de Pouas et la Matra se montre -un peu- plus vélocé dans la montée des tribunes. Mais il n'arrivera pas à contrer une mini qui lui subtilisera sa position sans trop de peine. Une 7^{ème} place sous le drapeau à damiers récompense les efforts d'Olivier.

Il a réussi son meilleur tour en 1'49 soit 2 secondes de gagnées par rapport aux essais. La victoire revient à Lombard sur son Alpine. Couombs ne décolère pas. Avec sa coupe de second il frappe sur le muret qui borde la piste. Sacrilège ! Beaucoup d'interrogations dans le paddock sur les performances de la Berlinette 1148cc du vainqueur. Il est vrai que son meilleur temps au tour égale celui de notre ami Vincent en Saloon car avec sa Golf 1600 de près de 180cv? Et ce n'est pas un manche le gars Vincent ! Personne ne fera démonter l'Alpine, conclusion fermons tous nos grandes g..... !

La performance de Olivier lui permet de conforter sa place de second au trophée avec 3 points d'avance sur le 3^{ème} et 7 sur le 4^{ème}. Rien n'est joué, il reste encore une course à disputer. Suspense insoutenable !

www.teamgrente.info

teamgrente@netcourrier.com



DIJON-07

LEDENON

les 8 et 9 septembre 2007

Une planche, deux tréteaux, le 1100 Gord' de la MATRA se répand entrailles ouvertes comme un gibier sur l'étable d'un boucher ! En ce mois d'août nous sommes de nouveau au garage DROUILLEAU. Philippe et Vincent se sont proposés afin de nous préparer un moteur aux petits oignons! Paul est venu donner un coup de main à Olivier pour sortir le groupe moteur boîte du Djet et en avant, direction AMILLY charmante ville du LOIRET où sévit Philippe et les siens. Olivier avait attiré notre attention depuis quelques temps sur la pression d'huile qui avait une fâcheuse tendance à baisser en fin de course. Il était grand temps de démonter, les coussinets de bielles faisaient la gueule ! Le vilebrequin commençait à avoir des côtes fantaisistes. Quelques dizaines de jours plus tard tout est prêt pour le remontage : culasse et pipes d'admission polies, ressorts de soupapes tarés (merci Jean-Paul pour le prêt du matos), sièges de soupapes retravaillés, allumage calé au degré prêt (merci Pierre pour le pignon de distribution), nouveau vilebrequin allégé et équilibré.... Rendez-vous est pris pour les jours suivants afin de récupérer le moteur. La vie ne va pas toujours dans le bon sens, coup de fil de Philippe quelque jours après : le vilebrequin n'a pas les bons paliers et c'est en le remontant qu'il s'est aperçu de l'erreur. Dare-dare nous filons Oliver et moi avec un stock de « vilebroques » récupérés dans nos réserves dont un neuf élégamment offert par Jean-Paul. Hélas aucun n'a les bonnes côtes. Reste une seule solution : remonter l'ancien avec des coussinets neufs pour finir la saison soit 3 courses et c'est ainsi que l'on file vers LEDENON après que Roger et Paul aient remonté l'ensemble sur le DJET.

Patrice est de la partie et nous filons sur l'A75. Comme d'habitude un rien suffit à notre bonheur, il fait beau, nous traversons de magnifiques paysages, le LT ronronne à souhaits et nous papotons comme de vieux camarades que nous sommes. En fin d'après-midi nous cassons une petite croûte sur l'aire de Sévérac le Château (village médiéval de l'Aveyron) et abordons le viaduc de Millau à la nuit tombante. Spectacle saisissant. Pour rajouter à mon bonheur tous les feux du « plateau » fonctionnent. Cela faisait un bon bout de temps que cela ne n'était pas arrivé ! Vers 23 heures nous sommes en train d'arroser notre arrivée sur le circuit. A fond la forme !

Ce vendredi Olivier a prévu de participer aux essais libres pour tester les performances de sa nouvelle mécanique. Très cool, et contrairement à son habitude, il ne s'affaire pas autour du Djet et attend le dernier moment pour tourner la clé de contact. Les mécanos ont

la classe quoi ! Un coup de démarreur, le Gord' tourne rond mais cale rapidement. Bon, le moteur est froid. Deuxième tentative et ... cela ne sonne pas clair. Un coup d'œil rapide au moteur, la jauge à huile ne mérite plus son appellation, de « la mayonnaise » partout. Comme dirait Daniel « vous n'étiez pourtant pas encore à Dijon ! ». Incompréhension, stupeur, désespoir, lassitude, détresse... le sport auto est un sport ingrat. Vincent qui nous a rejoint, pensait passer quelques jours en touriste au bord de la piste et profiter du soleil. Il ne va pas être déçu. Le reste de la journée (et une partie du lendemain) il bronzera uniquement des mains avec une crème solaire de chez « Cambouis ». Résumé des heures suivantes : démontage de la culasse, coups de fil innombrables à Philippe resté dans son garage à Amilly, courses en ville pour achats de produits miracles anti-fuites (ça, on connaît Patrice et moi, on a déjà donné à Croix) et autres filtres à huile... Bilan du démontage : rien. Le joint de culasse est impeccable. Analyse du problème, si ce n'est pas le joint cela peut être la culasse elle-même ou les joints d'embases. Conclusion : on ne peut réparer sur place. Après mure réflexion on remonte le tout avec le même joint de culasse (!), un petit coup de produit miracle et on verra. Nouveau coup dur, lors du réglage des culbus un écrou « foire », pas de pièce de rechange et aucun autre concurrent du paddock ne possède ce précieux trésor. En retournant l'écrou Vincent réussi à récupérer les filets ! Nouveau bilan le soir autour d'un verre, c'est cuit il n'y a pas de raisons que la fuite soi colmatée demain ! Nous faisons contre mauvaise fortune bon cœur et en levant bien haut nos verres décidons de rester le week-end sur place et profiter de ces moments passés ensemble, contrairement à notre ami belge Albert qui a cassé durant les essais libres et qui repris la route de la Belgique sans demander son reste, une fois !

Samedi matin Vincent s'affaire toujours autour du Djet et termine de remonter le moteur dans l'état, Olivier est parti annoncer à notre responsable qu'il ne prendra pas le départ. Nicolas nous a rejoint avec son fiston et avec sa bonne humeur Marseillaise (il faut rappeler qu'il est né Normand). A la demande de Vincent, Pierre BRUNETTI (5^{ème} du championnat de France rallye cross en 77 derrière RAGNOTTI et autres SABY, préparateur SIMCA... après avoir fait du Saloon Car sur une FIAT ou il fut un rude adversaire pour Vincent et sa GOLF, Pierre court cette année en CATHERHAM ou il est parmi les leaders du championnat) vient nous donner un coup de main et confirme notre diagnostic quant à la panne. Coup de démarreur, le Gord' tourne, pas net, net mais les 4 cylindres sont là. Pierre règle les carbus et constate qu'une visse de richesse est défectueuse. Arrêt moteur, jauge à huile et... quelques légères traces d'eau dans l'huile ? Pierre pense que Olivier peut partir aux essais qualificatifs en ménageant sa monture. Je cours rejoindre Olivier qui vient de déclarer

forfait ! Ebahi par cette heureuse nouvelle, je pense qu'il a des difficultés à assimiler ce retournement de situation, il repart comme une flèche annuler sa décision.

Du bord de la piste, derrière mon reflex je surveille les évolutions d'Olivier. Cela ratatouille un peu et j'ai toujours l'impression qu'il ne va pas tarder à s'arrêter, que le moteur va s'étouffer dans un dernier fracas. C'est vrai qu'il ne monte pas dans les tours, prudent le gamin. Une petite halte au stand pour faire souffler la bête et vérifier que tout est en ordre et il termine les essais... 6^{ème} en gagnant une seconde sur l'an dernier ! On se prend à rêver du probable résultat possible avec un moteur au mieux de sa forme ! Le soir c'est la fête au village. Le mystère reste entier quant à notre problème mais on se jure qu'en fin de saison on fera éprouver la culasse. Durant ce week-end nous avons la visite d'un membre du club RBMS au volant de son Djet qu'il a acheté à Gilles il y a 25 ans. Superbe l'auto. Dans l'état de ses 25 ans elle est nickel ! Par contre j'ai oublié le nom de ce GM (gentil membre) et j'en suis fort contrit car c'est une personne sympathique et c'est toujours agréable de rencontrer dans ces contrées lointaines des gens aussi chaleureux. De plus je tiens à le souligner ici, la bouteille de vin qu'il nous a généreusement offerte était haut de gamme. (Si tu peux nous envoyer un petit mail...)

Dimanche la course. Olivier est plus confiant. L'épreuve se déroule sous un beau soleil. Départ donné on sent Olivier plus à l'attaque qu'aux essais mais toujours mesuré. Il tient à marquer des points, il est toujours deuxième au trophée. COULOMBS s'échappe comme à son ordinaire, FRESNOY abandonne, GANDINI fait le trou sur les frères THIEFFAIN et Olivier sera le dernier classé dans le même tour que le vainqueur à la 5^{ème} place. Course stratégique mais il a encore tourné plus vite, 2 secondes de mieux qu'hier. Nous sommes tous satisfaits de ce week-end qui avait si mal débuté.

Qu'est ce qu'il a ce p..... de moteur ? A l'arrivée, vérification faite, l'huile a un (presque) bon aspect ? Que penser ? Que faire ? Dijon c'est dans 15 jours, on repartira comme ça wait and see !

Jean Paul = JP. HUMBERT

Pierre = P. MOEGLIN

Daniel = D. BOMBAUD

Gilles = G. BOILEAU

Paul = P. JOLY

Roger = R. GAUTHIER

teamgrete@netcourrier.com

www.teamgrete.info

SORTIE AG 2007 DES BERRICHONS

Samedi 29 sept, arrivée à 13h30 sur le parking Leclerc pour le départ de la promenade. On prend la file pour le départ et c'est là que tout commence. Dès le 1er rond-point, on ne prend pas la bonne route, on se perd, le ton monte dans la Murena, puis on retrouve notre chemin, la tension est toujours là. Moi bien agacée je faisais plus de bruit que le moteur.

Arrivée au 1er pointage au bord de l'étang, il a fallu pêcher le canard, pas facile surtout les yeux bandés, bonne pêche 30 points. Contents on repart mais A-M au volant. Elle m'a mis sur le CUL !

C'est pour vous dire que la pression était forte pour faire sauter la soupape. Elle calle, elle repart un peu crispée, et me met les papiers dans les mains ; c'est vrai qu'on a vite fait de faire une boulette en lisant le plan.

Arrivés au 2eme pointage, c'est là qu'A-M a pulvérisé le score des 100 points.

Retour à bon port. Mais il reste encore un jeu à faire. Je le laisse à Serge car c'est un sport d'homme.

A la soirée quelle surprise d'avoir la coupe et en bonne Berrichonne A-M a bu son vin rouge en la levant !

P.S Comme au bon vin, madame prend goût à la Muréna pour se sortir le dimanche



Les Chevaliers du Berry



