

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 68

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

SOMMAIRE

Page 1 : Assemblée Générale

Page 2 : Sommaire, Mot de la Présidente, Petite annonce

Page 3 : Bilan financier, calendrier 2010

Page 4 : Compte rendu assemblée générale

Pages 5 à 7 : Assemblée Générale

G. Scherrer

Pages 8 et 9 : Croix en ternois

B. Grente

Pages 10 à 12 : Les boîtes de vitesses

G. Scherrer

Page 13 : Circuit Bugatti

B. Grente

Pages 14 à 15: Ma premier Assemblée Générale

D. et J Cloutour

Page 16 : Karting et Lurcy Levis

C. Pean

MOT DE PRESIDENTE

Chers membres

Ouf l'assemblée générale est passée et s'est bien passé enfin je pense que tout le monde était content de voir danser des brésiliennes.

Pour nous membres du bureau, la participation des membres fut moins active mais nous avons encore put rassembler une trentaine de djet le dimanche matin.

Beaucoup de changement au sein du bureau, je souhaite la bienvenue à Annie Metais et Christian Pean qui viennent de nous rejoindre. Je les ai prévu que ce ne serait pas les vacances !!!!

Bon je tiens à m'excuser car je ne sais plus compter. Je me suis un peu beaucoup mélanger les pédales quand au numéro des bulletins. Bonne nouvelle celui ci c'est bien le 68.

Vous avez dû recevoir les engagements pour les Classic Days à Magny Cours et Le Mans Classic. Je compte sur vous pour venir nombreux, pour l'instant je n'ai pas d'amis car j'y vais toute seule je n'ai reçu aucun engagement.

Pour toutes questions, n'hésitez pas à me contacter 06.82.38.65.20 ou 03.86.57.47.60 avant 21h.

Le bureau vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

La présidente

PETITE ANNONCE

A VENDRE :

4 jantes TARGA bi-métal 13" x 5" chaussées de pneus neufs (1ere photo)

Diverses pièces (mécanique/ carrosserie/ électricité) MATRA BAGHERA série 1
Mr Leroy Yves Tel : 02 43 02 74 35 (soir) / 06 85 61 76 86

BILAN FINANCIER euros

Recettes		Dépenses	
<i>Nature</i>	<i>Montant</i>	<i>Nature</i>	<i>Montant</i>
Ventes de pièces	20 331.18	Achats pièces	18 371.10
Cotisation	5 615.00	Frais de bureau	1240.08
Sorties	16 638.05	Sorties	19 475.69
Objets Publicitaires	760.00	Timbres	2 340.11
Avoir	11.43	Assurance	173.23
		Photocopies	2 033.41
		Divers Objet publicitaire	720.00
		Frais de Banque	48.95
Solde 2008	5 001.72		
TOTAL	48 357.38	TOTAL	44 402.57
		Solde créditeur 2009	3 954.81

CALENDRIER 2010

30 et 31 Janvier : Sortie hivernale à Besse (dpt 63)

22 au 31 Janvier : Rétromobile

28 Mars 2010 : Sortie décrassage du côté de Fontainebleau

1 et 2 Mai : Classics Days à Magny-Cours

13 au 16 Mai : Sortie annuelle dans l'Aveyron

Juin : projet de sortie du côté de Saumur

9 au 11 Juillet : Le Mans Classic

25 et 26 Septembre 2010 : Assemblée Générale

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.

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE

Du 26 et 27 Septembre 2009

Le club comptait 144 membres pour l'année 2009.
65 membres présents, 25 qui ont donné pouvoir ou ont répondu, 27 qui ont répondu sans pouvoir et 27 qui n'ont pas répondu.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

- Karting à Magny cours 10 membres et 22 personnes Le lendemain à Lurcy Levis 7 voitures
- Avord organisé par Stéphane Dolbeau 11 voitures et 20 personnes
- Besse organisée par Delphine Humbert 14 voitures et 29 personnes
- La sortie décrassage organisée par Daniel Hardouin à Vendôme 31 personnes et 16 voitures de collections ainsi que 1 voiture moderne.
- La sortie annuelle organisée par Serge Rossini en Bretagne 27 personnes et 13 voitures de collection et 1 moderne.
- Les Classic Days : 10 voitures
- Rassemblement Matra Passion ??? djet
- Grand Prix de Vichy : 9 voitures

COTISATION 2010

Pour 2009 la cotisation s'élève toujours à 40 euros.

RAPPEL RAPPORTER VOTRE CARTE DE MEMBRE POUR LA FAIRE VALIDER

Rappel que l'année de cotisation va d'assemblée Générale en assemblée Générale donc :
TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31/12/2009 SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB ; IL NE SERA FAIT AUCUN RAPPEL.

COMPTE RENDU V.H.C

Nous comptons toujours sur Olivier Legriffon qui représente le Club sur les circuits :
Mr Legriffon Olivier qui était 3ième execo au championnat Maxi 1000. Il restait une course au calendrier mais Olivier ne pouvant la faire suite à la casse de son moteur à la dernière course. On aura le classement définitif dans le prochain bulletin.

ELECTION DU BUREAU

Les tiers sortants Mme Humbert et Mr Humbert ont été réélus à l'unanimité.
Mme Zverkoff secrétaire adjointe et Mr Touzelet trésorier étaient démissionnaires. Ils ont été remplacé par Mme Metais secrétaire adjointe et Mr Pean trésorier. Ils ont été élus à l'unanimité.

Le compte rendu financier a été élu à l'unanimité.

La composition du bureau reste devient : Melle Humbert Delphine Présidente, Trésorier Mr Pean, Secrétaire Mme Humbert Danielle, Secrétaire adjointe Mme Metais, responsable Pièces détachées et section Murena Mr Babut et Conseiller Technique Mr Humbert JP.

ASSEMBLEE GENERALE des 26 & 27 Septembre 2009

Une Assemblée Générale réussie, une présidente toujours aussi pétillante, tout était réuni, y compris le temps, pour deux journées agréables.

J'avais pris un énorme risque en venant avec mon Aéro jusqu'à Romorantin pour participer à cet événement. Presque 200 km et sur Autoroute en plus d'un bout à l'autre, sans un problème, une réussite.

Enfin il faut relativiser, car l'Aéro était sur ma remorque.



Un déjeuner rapide et très correct à la cafétéria du Leclerc et on allait pouvoir commencer ce Rallye prestigieux à travers les routes de Sologne.

Organisation parfaite, et cette fois-ci ma coéquipière avait compris qu'il fallait lire les instructions du road-book de haut en bas et non pas de gauche à droite.

(« Pourquoi, les hommes n'écoutent jamais rien, et les femmes ne savent pas lire les cartes routières » livre de Allan et Barbara Pease ; note de ma coéquipière)

Seulement voilà, les instructions sont données en distance, « au bout de 2500 mètres, tourner à gauche » facile si on a un compteur de vitesse et kilométrique !

Mais voilà, l'entraînement du compteur sur ma boîte de vitesse ne marche pas depuis 1969 !

Ou plutôt me donne la vitesse et la distance comme si je restais en première.

Pas facile donc, seule solution prendre le départ sur les chapeaux de roue et essayer de rattraper la voiture précédente et de lui coller à la roue, ou attendre la suivante en espérant que son compteur, à elle, marche.



Bon en fin de compte c'était sympathique et ça permet de discuter lors des quizz, et pendant ce temps là, le moteur refroidit, et on se demande chaque fois (enfin pour moi) si il va bien vouloir repartir !



Et puis ça repart, alors on devient optimiste, et on accélère en arrêtant de penser à d'éventuels problèmes, et on se dit qu'on passe une bonne journée, et qu'on peut se passer de suivre une autre voiture, de toute façon tout va bien....., on a toutes les réponses, on va faire un carton, il ne reste plus qu'à revenir à Romo, on peut y aller ... il faudra revoir ce problème de boîte de vitesse..

Ligne droite, l'Aéro marche bien, ettout s'arrête, plus rien....un petit chemin sur la droite, vite essayer de se garer.

Tout vérifier....., Essence.... Allumage....tout....Alles Kaput ! RAS !

Et en plus on s'est écarté du parcours, plus aucune René Bonnet et même pas une simple Matra, on est foutu !

Il faut recommencer à chercher l'origine de la panne, les minutes sont longues, un panneau rouge interdit de récolter des champignons ce qui chagrine ma coéquipière, elle commence à s'inquiéter, quelques personnes sortent avec leurs chiens pour vérifier si on ne vole pas leurs champignons..., Non, ils ont l'air en panne, tout va bien pour nos champignons...



Et puis miracle, un Djet passe ratatouillant, avec, devinez qui ? Oui c'est elle, notre bien-aimée présidente au volant de son Djet, essayant de maintenir avec difficulté son moteur prêt à s'arrêter, et qui me demande si tout va bien...



Puis tout s'enchaîne, Bernard, tiré de sa sieste, son camion, retour vers EPAF, intervention de Jean-Paul, vérifications, revérifications, bougies, condensateur, fils, tête de Delco.....
Pour enfin trouver grâce à l'intervention de Michel Polard l'objet du délit !
Le doigt du distributeur, en apparence impeccable, mais...
Un nouveau remis en place et tout repartait sans incident.
Et la soirée pouvait commencer.....



Gérard et Odile

CROIX EN TERNOIS

Les 06 et 07 Juin 2009

Départ des Montils à 8h15 précise le vendredi 5 avec le camion d'assistance du Team, le retour de Hollande à 80 Kms heure avec le camping-car nous ayant un peu échaudés! Cependant je regarde régulièrement dans le rétro la couleur de la fumée qui s'échappe du pot d'échappement, ce qui n'a pas le don de rassurer Angelina mais tout va bien, enfin presque car le 6 cylindres ne tourne pas tout à fait rond et cela sent le gas-oil mais c'est « presque normal. » car il y a une fuite à la pompe à injection !

Nous arrivons vers 15h et retrouvons Philippe et Vincent. Nous avons l'heureuse surprise de découvrir la voiture de Vincent, une Audi 50 qui porte le n° 39. Ce n'est pas génial ça. Olivier n° 29, Vincent n° 39 et Philippe n° 49...on pourrait penser que c'est fait exprès. Après avoir monté le barnum assez rapidement, nous devenons super pro, nous assistons aux essais libres de Vincent. Alors que nous nous étions extasiés sur le côté immaculé de sa voiture, non seulement elle est blanche mais même à l'intérieur chaque détail est « nickel », il rentre aux stands après quelques tours de circuit avec une Audi maculée d'huile. Le lubrifiant remonte dans le reniflard. Un super gros nettoyage s'impose avant le contrôle technique. Philippe s'emploiera une bonne partie de l'après midi à régler ce problème.

Les Domis sont arrivés de l'Orne vers 19h 30, Patrice et Christian du Calvados vers 21h. Les concurrents arrivent les uns après les autres et comme à chaque fois nous entamons une tournée du paddock serrer quelques mains et papoter de tout et de rien !

La Matra porte encore les traces de son accrochage avec la Mini de Frenoy à Zandvoort mais les mains expertes de chez EPAF ont pratiqué un lifting qui atténue les vilaines cicatrices. Olivier se classe en 3^{ème} position aux essais qualificatifs derrière les Cooper de Frenoy et Thiefain mais devant les deux Alpine de la famille Lefebvre. Nous sommes toujours inquiet quant à la fuite d'eau du bloc moteur, cela ne s'arrange pas malgré tous les produits miracles que nous avons fait ingurgiter au Djet.

La course se déroule sur une piste humide et sous un ciel plombé. Les concurrents ont allumé leurs phares tant il fait sombre. Dès l'extinction des feux Olivier se fait surprendre par la Berlinette de Maxime Lefebvre qui prend rapidement la deuxième place derrière Frenoy. Olivier ne paraît pas à l'aise sur cette piste grasse. Les pneus si efficaces au Vigeant sont après plusieurs courses beaucoup moins performants. Non, nous n'avons pas encore de pneus pluie ! Cela viendra ! Durant ce premier tour Vincent relègue Olivier en 5^{ème} position. Celui ci s'accroche aux baskets de l'Audi et après quelques tours, au bénéfice d'un freinage tardif il récupère son bien. Il est alors dans les roues de la Cooper de Frenoy 3^{ème} quand un tout droit dans le bac à graviers dont il se sort sans dommage le fait chuter au sein du peloton. A l'attaque, sur le fil du rasoir le Djet remonte au fil des tours mais au même freinage que la fois précédente Olivier retourne de nouveau dans les graviers. Une pierre, plus sournoise que les autres, bloque la pédale de frein et c'est l'abandon. L'Alpine de Maxime Lefebvre remporte cette course devant l'Audi de Vincent.

La suite des événements sera abracadabresque comme dirait l'autre. Le préposé aux sorties de piste monte le djet sur le plateau de sa dépanneuse Ce pingouin emprunte le circuit pour se diriger vers le paddock. Normal jusqu'ici. Arrivé devant une passerelle qui enjambe la piste, une mouche doit le piquer car pris d'un doute sur la hauteur de son engin il pile comme une brute. La

Matra qui était mal arrimée percute la cabine du camion. Ce qui a pour effet de faire sauter le crochet (pas sécurisé) qui maintenait le Djet au treuil. Mais Pépère après une non-réflexion d'un dixième de seconde estime que « cela passe » et redémarre à fond la caisse. La Matra qui n'avait pas de cales derrière les roues (ni devant d'ailleurs) se retrouve après une chute brutale sur la piste. Les copains du Maxi 1000 qui ont assisté à la scène ne manquent pas d'adresser à ce brillant personnage divers noms d'oiseaux... très exotiques ! La suite : grosse colère de notre part, estimation des dégâts à vue de nez, démarches auprès de la direction du circuit et décision de ne pas prendre part à la 2^{ème} course ne pouvant estimer réellement l'ampleur du désastre. Bien sur la carrosserie en a encore pris un coup, devant et derrière, un support de boîte est tordu quant au reste...

Deux jours après la Matra est chez EPAF, la direction du circuit prend en charge les frais de remise en état, un expert est nommé et hormis la caisse il y a peu de dégâts, deux amortisseurs sont HS mais le châssis n'a pas souffert. Le lifting final sera exécuté par Marc dans ses ateliers et le Djet a retrouvé la couleur de sa prime jeunesse pour la prochaine course.



Et puis miracle, un Djet passe ratatouillant, avec, devinez qui ? Oui c'est elle, notre bien-aimée présidente au volant de son Djet, essayant de maintenir avec difficulté son moteur prêt à s'arrêter, et qui me demande si tout va bien...



Puis tout s'enchaîne, Bernard, tiré de sa sieste, son camion, retour vers EPAF, intervention de Jean-Paul, vérifications, revérifications, bougies, condensateur, fils, tête de Delco.....
Pour enfin trouver grâce à l'intervention de Michel Polard l'objet du délit !
Le doigt du distributeur, en apparence impeccable, mais...
Un nouveau remis en place et tout repartait sans incident.
Et la soirée pouvait commencer.....



Gérard et Odile



Au niveau des voitures sorties de Romorantin, de Juillet 63 à février/mars 64, pratiquement toutes les voitures ont été équipées de boîtes 329-07, quelque soit le moteur 689-02 ou 54 RG, peut-être avec des couples différents. Les références sont indiquées sur une plaque ovale rivetée pour le N° et sur un cavalier alu pour le couple. A partir d'Avril/Mai 64 sont apparus des modèles 329-08, dont je ne connais pas exactement les caractéristiques.

Boîte - Pont 329 - 03															
4.50 ^e	6.6	11.7	14.8	17.5	8	16.1	17.9	21.1	8.8	15.6	19.8	23.3	9.3	16.5	20.8
5.00 ^e	6.8	12.3	15.6	18.4	8.3	16.7	18.75	22	9.1	16.4	20.8	24.5	9.55	17.3	21.9
5.25 ^e	7	12.6	15.75	18.55	8.65	16.92	18.9	22.3	9.5	16.5	21	24.7	9.90	17.5	22.2
5.50 ^e	7.10	12.65	16.5	18.9	8.6	15.5	19.4	22.8	9.7	16.9	21.4	25.2	10.1	17.9	22.7
Boîte - Pont 329 - 04															
4.50 ^e	9.1	12.7	17.5	20.45	10.95	15.3	21.1	24.9	12.1	16.9	23.3	27.5	12.8	17.8	24.6
5.00 ^e	9.55	13.3	18.4	21.2	11.4	16	22	25	12.7	17.75	24.5	28.9	13.4	18.7	25.8
5.25 ^e	9.6	13.42	18.55	21.85	11.6	16.15	22.3	26.3	12.85	17.9	24.7	29.1	13.55	18.9	26.1
5.50 ^e	9.8	13.7	18.9	22.3	11.82	16.5	22.8	26.9	13.1	18.3	25.2	29.8	13.9	19.35	26.7
Boîte - Pont 329 - 05															
4.50 ^e	9.1	12.7	17.5	22.4	10.95	15.3	21.1	27.2	12.1	16.9	23.3	30	12.8	17.8	24.6
5.00 ^e	9.55	13.3	18.4	23.7	11.4	16	22	28.4	12.7	17.75	24.5	31.6	13.4	18.7	25.8
5.25 ^e	9.6	13.42	18.55	23.9	11.6	16.15	22.3	28.7	12.85	17.9	24.7	31.9	13.55	18.9	26.1
5.50 ^e	9.8	13.7	18.9	24.4	11.82	16.5	22.8	29.4	13.1	18.3	25.2	32.8	13.9	19.35	26.7
Boîte - Pont 329 - 06															
4.50 ^e	4.4	7.8	12.6	17.5	5.3	9.4	15.2	21.1	5.8	10.3	16.7	23.3	6.15	10.35	17.7
5.00 ^e	4.6	8.2	13.25	18.4	5.5	9.8	15.85	22	6.1	10.9	17.6	24.5	6.45	11.5	18.5
5.25 ^e	4.65	8.25	13.35	18.55	5.52	9.9	16	22.3	6.2	11	17.8	24.7	6.55	11.6	18.8
5.50 ^e	4.72	8.4	13.6	18.9	5.7	10.15	16.4	22.8	6.3	11.2	18.3	25.2	6.7	11.9	19.2
Boîte - Pont 329 - 07															
4.50 ^e	7.9	12.7	17.5	20.45	9.5	15.3	21.1	24.9	10.5	16.9	23.3	27.5	11.1	17.8	24.6
5.00 ^e	8.3	13.3	18.4	21.7	9.9	16	22	25	11	17.75	24.5	28.9	11.6	18.7	25.8
5.25 ^e	8.35	13.42	18.55	21.85	10.05	16.15	22.3	26.3	11.1	17.9	24.7	29.1	11.8	18.9	26.1
5.50 ^e	8.5	13.7	18.9	22.3	10.2	16.5	22.8	26.9	11.3	18.3	25.2	29.8	12	19.35	26.7

Automobiles René Bonnet s.a. le 13-6-63

Ces différents éléments méritaient d'être vérifiés ; comme j'avais sur ma voiture une boîte 329-03 couple 8x33 avec un compteur de vitesse en panne et que par ailleurs j'avais récupéré une 329-07 couple 8x35 j'avais depuis longtemps eu envie de les démonter pour voir ce qu'il y avait dedans!

Attention!!!!

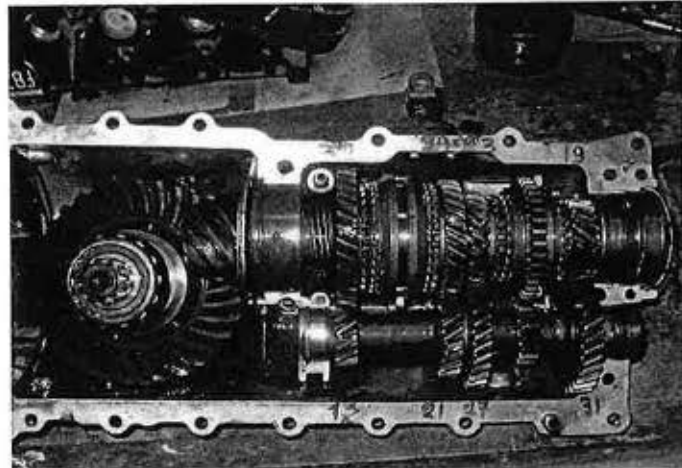
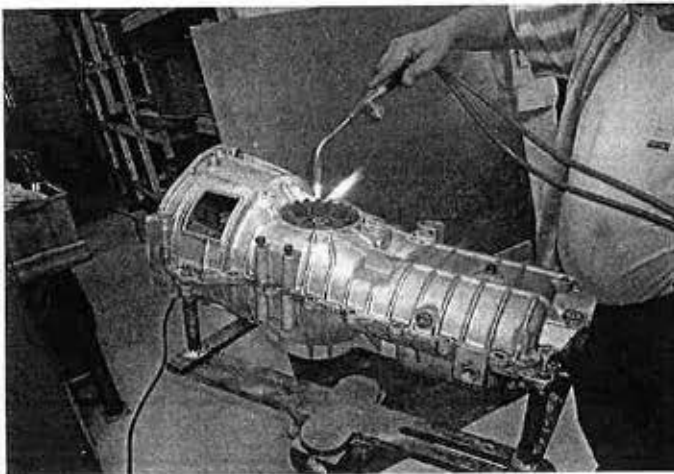
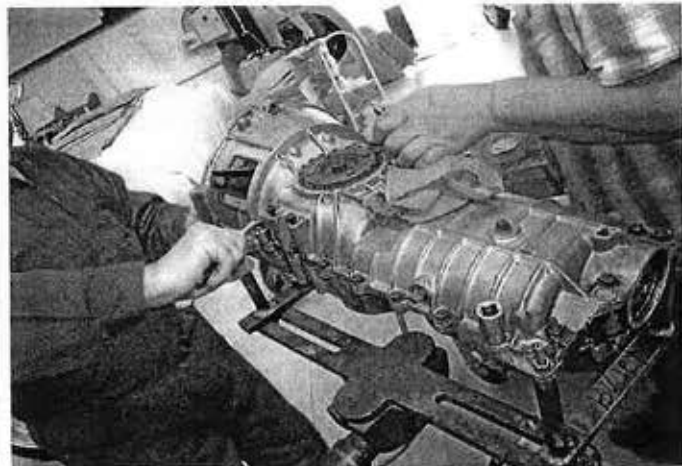
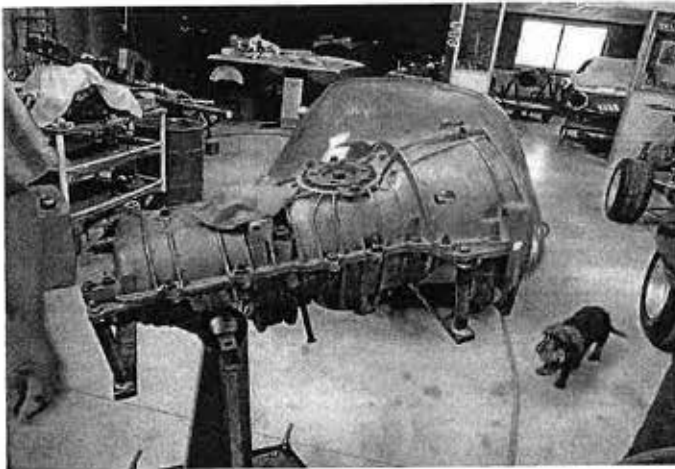
Ce n'est pas un travail d'amateur, même en possession des plans d'origine, de la revue technique, etc, etc.....

J'ai donc fait appel aux meilleurs, vous les reconnaitrez je l'espère sur les photos qui suivent.

Première étape: le démontage



Ah, non, je me suis trompé, ce n'est pas de ce côté qu'il faut se mettre pour démonter la boîte, je vous l'avais dit, il faut s'adresser à des spécialistes!
Bon, d'accord c'est par l'arrière, et par en dessous (si on a un pont!)
Après il vaut mieux avoir un support.



Maintenant, il ne reste plus qu'à compter le nombre de dents de chaque pignons....

A suivre

CIRCUIT BUGATTI- LE MANS

Les 4 et 5 juillet 2009

Beaucoup d'amis nous rejoignent pour ce week-end ensoleillé au bord de la piste du Bugatti. Trop pour les nommer ! Il y a également foule sur le circuit, LM Story cela déplace du monde ... et de belles voitures. Deux courses sont programmées comme d'habitude depuis le début de la saison. 30 inscrits en Maxi 1000. Pour cette épreuve nous notons quelques nouveautés : un Portugais (du Portugal) a fait le voyage avec une Datsun Sedan 1200. Nous avons rencontré ce pilote il y a quelques années quand le plateau du Maxi 1000 était descendu courir à Sintra près de Lisbonne. Pedro Gaspar (c'est son patronyme) fait figure d'épouvantail. La préparation de sa voiture est digne des meilleurs professionnels. Nous trouvons aussi une nouvelle Alfa Romeo Giulia avec laquelle Philippe pourra se confronter, une deuxième Rallye 2 et une Renault 5 TS. Pas de surprises aux essais, Gaspar abat un chrono d'enfer avec plus de 3 secondes d'avance sur le second Lionel Couche et sa Cooper. Olivier est 4^{ème} derrière l'Audi de Vincent qui décidément fait une entrée fracassante en Maxi 1000. Faut dire que son préparateur moteur est le même que le notre, c'est son père qui décroche le 7^{ème} temps avec son Alfa loin devant l'autre italienne, 9 secondes les séparent.

Quelques nuages s'amoncellent sur le Team Grente avant le départ de la première course qui a lieu le samedi au soleil couchant. Le barillet de la clé de contact est « destroy ». Se référant à une vie antérieure de voleurs de grand chemin, Olivier « tire » les fils nécessaires, les mets en contact et vogue la galère. Durant les essais le Djet s'est montré quelque peu rétif, il s'est mis à ratatouiller ! Il y a bien longtemps qu'il ne nous avait pas fait ce coup là ! Et toujours la même fuite d'eau au bloc moteur. A part ça tout va bien !

Au départ Olivier prend le meilleur sur l'Audi de Vincent et la Cooper de Lionel. Mais Frenoy qui a fait un départ canon prend la tête devant la Datsun. Olivier positionne ainsi la Matra à la 3^{ème} place durant plusieurs tours. Hélas le mal revient, le Gordini ne sonne plus clair. Au fil des tours Olivier perd du terrain et arrache une difficile 6^{ème} place. Gaspar et sa Datsun remporte l'épreuve devant Frenoy.

Quelques litres d'eau pour mettre à niveau le circuit de refroidissement, une bonne purge puis on se penche sur le problème moteur. Après de nombreuses déductions nous pensons que la batterie peut être responsable du dysfonctionnement du Gordini. A tout hasard nous empruntons une batterie du camping-car et « aventi populo » pour la deuxième course du week-end.

Sur la ligne de départ la Datsun refuse de s'élancer. La bagarre est lancée entre Frenoy et Olivier. Les deux compères font le trou sur leurs poursuivants. La lutte reste correcte, en souvenir de Zandvoort sans doute ! Ils prennent la tête à tour de rôle. La Matra tourne comme une horloge. Mais toute chose à une fin dit-on, aux « chemin aux bœufs » un nuage de vapeur d'eau envahit l'habitacle et c'est l'abandon immédiat. Frenoy s'envole vers une nouvelle victoire devant Vincent. La fin de saison s'avère vraiment difficile !

MA PREMIERE ASSEMBLEE GENERALE

Départ le mercredi pour Romo, nous suivons Alexis, Angélique et surtout Timéo, pour qui c'est le 1er voyage au pays de Matra. Et bien sûr, sur un plateau tracté par la Volvo : le DJET.

Arrivée dans l'après-midi chez la famille Humbert, qui nous a gentiment invité à dîner. Nous en profitons pour préparer avec eux la visite des châteaux. Et oui, ma participation à l'AG était soumise à conditions : 2 jours pour ma femme : les châteaux, 2 jours pour moi : (vous l'aurez compris) les voitures.

1ère visite Chambord, architecture grandiose, superbe, démesurée.

2ème visite Cheverny, Tintin nous a fermé la porte au nez. Trop tard c'était l'heure de l'apéro avec le capitaine haddock. Nous avons vu la façade, l'intérieur sera pour la prochaine AG!!!

Le lendemain Chenonceaux, on en apprend des choses en voyageant. Le château des dames et les jardins magnifiques.

Les châteaux sont beaux, mais quand même l'univers Matra...! Visite chez Epaf, j'en ai pris plein les yeux, sympas les formules 2-3-Djet, tout est sensationnel, tout brille. Et l'accueil des 3 mécanos... à donner envie de rester avec eux, je n'oublie pas le guide (après les châteaux on s'habitue) Alexis expliquant l'histoire de chaque voiture. FORMIDABLE.

Samedi après-midi nous passons aux choses sérieuses : le départ du rallye qui nous emmène visiter la Sologne.

Danièle nous avait concocté un road-book, tellement bien fait que nous ne sommes même pas perdus, "cerise" sur le gâteau : la dégustation de foie gras humhum. Revenus à bon port sans avoir trop vu le paysage, la concentration était au maximum pour les novices que nous sommes, nous avons attendu les résultats. Comme nous étions les meilleurs, Danièle ne nous a pas classés!!!!!!!

Très bonne ambiance à la soirée brésilienne que clôturait la journée.

Le but du voyage étant quand même les voitures, nous finissons au musée Matra, les voitures tournent encore dans ma tête. GRANDIOSE.

Nous faisons plein de bises à Danièle et à toute sa famille.

Un salut sportif et amical à tous les membres du Club.

Jean CLOUTOUR

Bonjour,

Tout d'abord, merci aux organisatrices et organisateurs de ce sympathique week-end Solognot. Jean et moi avons passé de très bons moments.

Mais... parce qu'il y a un mais!

Voilà, Jean a vu plein de voitures, de très belles voitures, mais... plus belle que la sienne...!

Il est revenu très vexé.

Après 3 nuits blanches, un matin je l'ai retrouvé dans le garage en train de démonter son Djet!!!!!! Il y avait des morceaux partout, j'ai cru qu'il se vengeait et qu'il allait le vendre en pièces détachées.

Lui qui voulait tellement aller à ce week-end de l'AG, avait été jusqu'à me promettre des Châteaux en Espagne (heu non c'est la Loire) pour que je l'accompagne et être sûr d'y aller, il en revenait traumatisé.

Quelle histoire!!!

Ne vous précipitez pas sur vos téléphones (pour les pièces). Il veut simplement repeindre le Djet, pour être dans la cour des plus belles l'année prochaine..... Ouf!

Dominique CLOUTOUR



Sortie du 17 et 18 octobre 2009

Magny-Cours, Lurcy Levis

Arrivée le vendredi soir chez Madame la présidente à une heure pas trop tardive : juste pour l'apéro. A croire qu'ils ont fait traîner l'apéro pour nous attendre!!!
Ce qui ne nous a pas empêché de nous coucher de bonne heure le samedi matin.

Samedi matin: notre chère présidente me dit : « pour que tu ne t'ennuies pas, j'ai un petit joint à changer sur ma 307 » et voilà comment on se repose en allant à Nevers (c'est très sympa). Samedi après midi direction Magny-Cours pour faire du kart. J'ai fait 2 années de suite les 24H de kart mais en tant que mécano et je n'avais jamais mis mes fesses dans un kart. Un petit briefing avant la séance d'essais, un petit point à faire avec mon coéquipier Pascal et je prends les premiers tours de piste pour les essais chronométrés ensuite Pascal prend le relais; pas le temps de se refroidir que c'est déjà le départ. Nous avons été crédité du 4eme temps. Merci Pascal; ça s'est pas trop mal passé, pour moi c'était la 1 ère. Nous avons fini au pied du podium; mais les premiers évidemment sont Delphine et Bruno. Pardon pour les 2eme et 3eme dont je ne connais pas les noms.

Le lendemain matin avant de prendre la route pour Lurcy Levis il faut gratter les pare brise. Arrivé sur le circuit il fait assez frais et même le brouillard était là. Je fais des tours de piste avec Dédé et en fin de matinée les femmes arrivent avec le pique nique et le soleil. Après avoir repris des forces c'est reparti et Gégé emmène Annie et là, c'est le couple du mois (euh le scoop du mois pardon) Gégé fait un tête à queue avec Annie suivi d'une autre voiture dans la foulée. Je me demande bien où ils avaient la tête, s'ils regardaient la piste ou si c'était la fatigue. Merci à Bruno aussi pour le tour de piste. En fin d'après midi, nous reprenons la route pour rentrer à Sablé et encore un bon week-end de passé.

Christian PEAN

