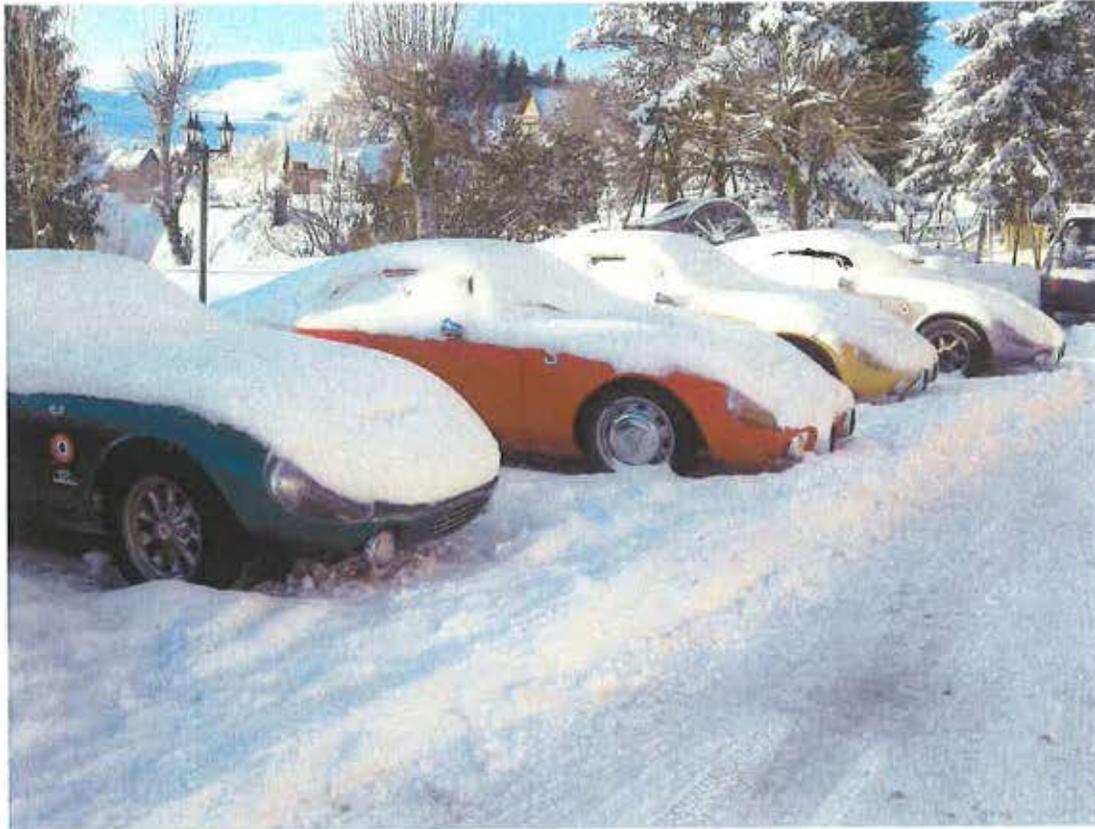


**DE RENE BONNET**

**A**



**MATRA SPORTS**

**BULLETIN DE LIAISON N° 69**

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](http://www.rbms.fr)

## SOMMAIRE

Page 1 : Super Besse

Page 2 : Sommaire, Mot de la Présidente, Pièces détachées

Page 3 : Nouveau règlement intérieur

Page 4 : Liste des membres 2010

Page 5: Restauration inattendue

Dom et Jean Cloutour

Pages 6 et 7 : Charade et Calendrier Maxi 1000 2010

Team Grente

Pages 8 et 9 : L'épopée fantastique

Angéline Grente

Pages 10 à 14 : Matra Automobile 45° anniversaire

Michel Justou

Pages 15 et 16: Sortie à Besse

Jacques Creseil

## MOT DE PRESIDENTE

Chers membres

L'année commence super bien après le bon bol d'air pris à Super Besse. Je remercie tous les participants.

Désolé pour le retard, mais l'informatique a fait des siennes et je n'avais plus d'ordinateur. Pas très grave car personne n'a porté réclamation.

Bon préparez vos voitures pour les sorties à venir. Pensez à répondre à Nanou pour la sortie annuelle en Ardèche.

Nous constatons que nous serons le seul club Matra au Classic days à Magny-Cours. Vous pouvez toujours vous inscrire. Quant au Mans Classic, seuls les clubs de Djet seront représentés. Dommage que les autres ne comprennent pas l'importance et la qualité de la manifestation.

Nous souhaitons une bonne saison à Olivier Legriffon qui court en Djet. Pensez à aller l'encourager sur les circuits.

Info : pensez à réserver vos chambres d'hôtel pour l'assemblée générale

Ethic etape Mme Beauchet 02.54.95.37.37

La pyramide 02.54.76.26.34

Pour toutes questions sur les Classic Days et Le Mans Classic, n'hésitez pas à me contacter 06.82.38.65.20 ou 03.86.57.47.60 avant 21h.

La présidente

## PIECES DETACHEES

Les planches de Bord sont de nouveau disponibles au prix de 100 euros

## REGLEMENT INTERIEUR DU CLUB RBMS

### **Article 1 - Composition de l'association :**

Membres d'honneur désignés par le bureau et approuvés en assemblée. Ils sont exempts de cotisation.  
Membres actifs possesseurs ou amateurs ayant acquittés leurs cotisations.

### **Article 2 - Composition du Bureau :**

Le bureau est composé conformément aux statuts. Le bureau peut s'adjoindre toutes personnes dont il estime le concours utile. Le vote par correspondance est admis.

### **Article 3 - Cotisation :**

La cotisation de la première année est forfaitaire. Chaque année, en fonction des dépenses du club, le bureau établira le montant de la cotisation qui sera proposé à l'assemblée générale. L'année associative ainsi que la cotisation part d'assemblée générale en assemblée générale.

**Le non renouvellement de la cotisation avant le 31 décembre de l'année, fera perdre à l'intéressé l'ensemble des avantages, prestations et manifestations du club.**

**A partir du 31 janvier, ce non renouvellement sera considéré comme une démission.**

### **Article 4 - Activités :**

Le club a pour but de rassembler les véhicules de série, de compétition équipés d'accessoires d'époque. Les transformations fantaisistes ne sont pas admises à moins de cas particulier dont le bureau sera seul juge. Le club accueille les véhicules RENE BONNET ET MATRA SPORTS. Dans le cas où le club serait amené à fournir **des pièces détachées, celles-ci seront fournies en priorité aux membres actifs à jour de leur cotisation** et pour leur usage personnel. Ces pièces sont payables à la commande.

Les membres sont tenus:de participer aux activités du club(réunions,sorties, manifestations,expositions)  
de répondre aux courriers(**au bout de 3 lettres sans réponse ,le membre n'aura plus d'informations**),

de participer dans la mesure du possible à la recherche et à la fabrication de pièces

### **Article 5 - Adhésion :**

Pour faire partie de l'association, il faut être agréé par le bureau qui statue sur les demandes présentées.

En cas de refus, le bureau n'est pas tenu de faire connaître les raisons de sa décision.

Autre clause d'exclusion:appartenir à un club concurrent de la même marque,du même modèle et ayant les mêmes buts.

### **Article 6 - Radiation :**

Tout membre ne respectant pas l'esprit du club pourra être exclu. L'exclusion sera prononcée par l'ensemble du bureau .

La réponse à la convocation à l'assemblée générale est **obligatoire**.

Tout membre n'ayant pas répondu pourra être exclu.

## LISTE DES MEMBRES 2010

01-AIN	Berry Alain	Jasseron	38-ISERE	Villemerieue Chattie	72-SARTHE	Lhermy Bernard Pean Christian Hautreux JP	Le mans Auvers le Hamon Le mans	PAYS ETRANGERS Belgique	Andemack M. Baillyma Colmant Y. Geuens W.
03-ALLIER	Mourton Patrick	Montlucon	41-LOIR ET CHER	Romorantin Romorantin Romorantin Romorantin Les Montils Romorantin Romorantin Villeanche s/ cher La fertè Imbaut Selles sur cher Romorantin	73-SAVOIE	Durand P	Doucy combelouviere		
06-ALPES MARITIME	Giraud Robert	Auribeau s/ siagne			74-HAUTE SAVOIE	Paulime Andre	Epagny	Autriche	
13-BOUCHES DU RHONE	Scarsi Claude	Marseille			75-PARIS	Valat Gishaline	Paris	Allemagne	Bruckner Manuela
14-CALVADOS	Griente Jean Claude Leteurtre Patrick	Lisieux Courtonne Meurdrac			77-SEINE ET MARNE	Cerf Michel Postansque C	Messy Claye souilly		Frankie M. Meyer G. Kaiser F. Friedrich
16-CHARENTE	Bosseboeuf Michel	Sers			78-LES YVELINES	Jeannot Hugues	Chateaufort	Suisse	Ritter Trachsler
18-CHER					79-SEVRES	Barreau Claude Servant J.M	Bessines Niort		
21-COTE D'OR	Dolbeau Stéphane Martin Michel	St germain des Bois Troy	42-LOIRE	St Etienne	82-Tarn et Garonne	Andouy S.	Montauban		
22-COTE D'ARMOR	Lejour Jean Louis	Dijon	43-LOIRE	Monistrol s/ loire	83-VAR	Jollain Jacques	Draguignan		
23-CREUSE	Pannier Dominique Paviot Alain	Parros Guirec Saint breuc	44-LOIRE ATLANTIQUE	Nantes	84-VAUCLUSE	Alves	L'isle sur la sorgue		
24-DORDOGNE	Coldre Alain Reuse Bernard	Cressat St Vauiry	45-LOIRET	Ramoulu	85-VENDEE	Cloutour J Delouie Eric	Talmont st hilaire La roche sur yon		
25-DOUBS	Eymey A.	Sarlande	46-LOT	Tour de Faure Payrac Cabrerets	86-VIENNE	Legal Alexis Vernageau Mickael	Neuil le dolent		
26-DROME	Fallot Gabriel	Meslières	47-LOT ET GARONNE	Pont du casse	87-HAUTE VIENNE	Massin Pascal Nedelec Jean Marie	Dange et Romain		
27-EURE	Valla J.	Montelimar	49-MAINE ET LOIRE	St Jean des mavrets Forges					
28-EURE ET LOIRE	Duintz R.	Fourges	51-MARNE	Fismes Reims					
29-FINISTERE	Leroy Gilles	Saint sauveur	53-MAYENNE	St Gemmes le Robert Le Bourgneuf la foret					
30-GARD	Diralson	Le relieck kerhuon	55-MORBIHAN	Arzon Arzon St Thuriau					
31-HAUTE GARONNE	Charraut P.	Beauvoisin	58-NIEVRE	Nevers Sermoise s/ Loire La charite sur loire					
33-GIRONDE	Baury Laurent Justou Michel Perte Jean Noel	Brax Fronton Toulouse	59-NORD	Villeneuve d'ascq Lagorgue					
34-HERAULT	Artis Bernard Remazeilles Daniel Cassy Grison	Andernos les Bains Cestas Lanton Cestas	61-Orne	Fiers					
36-INDRE	Lejeune Gabriel	Courmonterral	67-BAS RHIN	Reichstett Oberhausbergen Uhrwiller					
37-INDRE ET LOIRE	Boreau Christian Gautier Roger Mesnard Alain	Valencay Valencay Le Poinconnet	68-HAUT RHIN	Hilbert Olivier Kaiser Luc Rucher Joel					
	Maroux Serge Mesnard Olivier Metais Annie Robin Alexis	Montlouis sur loire Villeperdue Azay sur cher St pierre des corps							

## RESTAURATION INATENDUE

Après quelques nuits blanches, suite à l'assemblée générale, la décision fut prise de repeindre le DJET.

Démontage de tout : pare-brise, lunette, les joints entourage de portes etc, etc...

Arrive le ponçage, avec les conseils des pros . Je téléphone à Pascal pour savoir quel travail avait été réalisé lors de la restauration, après découlaît la mise en œuvre. Surtout ne pas travailler avec des cales et pas de ponceuse. Alors tout à la main, j'ai dû passer une dizaine de jours à poncer et re poncer, trouvant toujours quelques défauts, tous les soirs j'avais vieilli de 20 ans.

Opération ponçage terminée. Deux couches d'apprêt et un couche témoin avec un voile noir pour un autre ponçage, toujours avec du 400 et toujours a la main . Le ponçage est pour moi terminé, le Djet est prêt à peindre et je suis content du résultat.

Puis, un samedi une visite de Jean-Paul et Alexis , en rentrant dans le garage Jean-paul me demande un crayon et du papier pour noter tous les défauts. J'ai passé 2 jours a reponcer et réajuster les portes et le capot. Evidemment le résultat n'était plus le même après.

Satisfait du résultat, direction la peinture chez un professionnel. Après le séchage commençait la remise en place de tous les éléments, avec des joints neufs et des chromes refaits (pas tous), le résultat est satisfaisant.

La voiture sera prête pour aller au Mans Classic en juillet.

Jean Cloutour

Quelques nouvelles des pièces détachées du Djet.

Parlons tout d'abord du ponçage, très important le ponçage... surtout quand on sait qu'il s'est fait en chaise roulante, Jean ayant eu la bonne idée de se faire une très grosse entorse, suivie d'une phlébite.

Je ne vous dirai rien sur l'humeur, mais finalement j'ai trouvé la rénovation du Djet formidable, le garage est assez éloigné de la maison...

Bien sûr, il faisait quelques apparitions à la maison pour me demander où étaient telles ou telles pièces, vu qu'il les avait rangées, très bien rangées et, qu'il ne les retrouvait plus. C'est vrai quoi, j'aurai pu vouloir en remonter quelques unes.

Mais moi, dans le garage j'y allais le moins possible et sur la pointe des pieds, on ne dérange pas un homme qui rénove SON DJET !!!

Avec quelques conseils de Jean-paul, qui a rajouté quelques travaux, merci Jean-Paul, l'éloignement de la maison a duré un peu plus longtemps.

Le Djet est repeint (trop beau...), les pièces remontées, les chromes brillants. Tout va bien.

Attention les copains ça ne rigole plus.

Dodo

## *CHARADE les 12 et 13 septembre 2009*

Nous nous sommes penchés sur les séquelles laissées sur le Djet après le meeting du Mans. Des impacts sur le pare-brise, un contacteur démarreur déficient, l'éternelle fuite d'eau au bloc moteur et 2 amortisseurs neufs à monter sur le train arrière (Pour les 2 autres nous sommes confrontés à une rupture de stock chez Méca-Parts !) Pour certains problèmes cela fut vite réglé, une visite de car glass, un bouton poussoir en remplacement de la clé de contact et basta ! Quant à la fuite d'eau du bloc cela sent mauvais.

Nous sommes encore toute une bande à soutenir Olivier pour cette course. Les essais se déroulent sur une piste enrubannée par une brume matinale. Olivier profite peu de cette demi-heure, le pot d'échappement ayant des vellétés d'indépendance. Il sera gratifié d'une peu honorable 11ème place sur la grille. Vincent et son Audi 50 tirent leur épingle du jeu avec la 6<sup>ème</sup> position derrière cinq mini. Philippe et son Alfa sont 10<sup>ème</sup> devant la Matra.

La première course a lieu en fin d'après midi sous un ciel clément. Départ canon d'Olivier qui se retrouve 8<sup>ème</sup> dès les premiers virages. Il tient un rythme d'enfer et se bagarre avec la berlinette A110 de Lefebvre et l'Audi de Vincent. L'Alpine a bientôt raison de la petite allemande. Olivier se retrouve dans les roues de Vincent. Même s'ils sont copains, ces deux là ne se font pas de cadeaux. Olivier tente un dépassement dans une longue descente aussitôt refréné par Vincent qui lui ferme la porte. Le Djet emprunte les bas côtés herbeux et se replace en position d'attente. La Matra trouvera la faille dans le long gauche après les stands et se retrouve 7<sup>ème</sup> avant d'accéder à la 6<sup>ème</sup> place après avoir vaincu la berlinette. Mais la tenue de route du Djet se dégrade et Olivier se fait une frayeur dans ce gauche rapide où il pris l'avantage sur Vincent. Celui ci lui rend la monnaie de sa pièce en lui subtilisant cette 6<sup>ème</sup> position. Devant cela se bouscule dans le clan des Minis. Lionel Couche, victime d'un tête à queue laissera passer nos deux lascars qui se classent respectivement 5 et 6<sup>ème</sup>. Philippe termine 12ème peu satisfait de sa performance.

La tenue de route pose un gros problème à Olivier qui ne retrouve pas la stabilité légendaire du Djet. Le « medley » des amortisseurs est sans doute la cause d'un sous virage prononcé. Nous décidons alors de remplacer les deux amortisseurs neufs par les anciens. Un problème électrique est de nouveau apparu lors de ce week-end : le bouton poussoir du démarreur ne pousse ... plus rien. Philippe nous gratifie d'un nouveau branchement provisoire dans l'attente d'un faisceau électrique neuf et simplifié, le nôtre date de 1966 ! Le bloc moteur a tenu mais nous sommes très pessimiste quant à la deuxième course, en effet cela pisse de partout ! Nos craintes ne seront pas vaines, Olivier abandonnera à mi course avant qu'une surchauffe ne soit fatale à la culasse. Nous penons aussi la sage décision de stopper la saison sur cet abandon. La dernière réunion à Dijon se fera sans nous !

Seul Vincent participera aux deux courses de Dijon Prenoïs. Il se classera respectivement 8<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup>. Quant à nous la saison 2010 se profile déjà dans nos têtes.



## **CALENDRIER SAISON 2010**

**Course au circuit de Val de Vienne, le 3 et 4 Avril.**

**Course au Circuit de Charade, le 1 et 2 Mai.**

**Course au circuit de Spa Francorchamps, le 23 et 23 Mai.**

**Course au Circuit de Brands Hatch, le 13 et 13 Juin.**

**Course au circuit de Nogaro, le 18 et 19 Septembre.**

**Course au circuit de Lédénon, le 23 et 24 Octobre.**

## L'épopée fantastique !!!

Je sais ce titre a déjà été pris mais en lisant la suite vous jugerez du bien fondé de ce choix !

Le 7 Janvier nous sommes partis pour rejoindre le club RBMS à Besse, comme nous faisons depuis plusieurs années. Lever 5h30 après quelques soupirs et grommellements de mon cher mari « nous allons ENCORE être en retard » sous entendu à cause de qui ? Nous partons des Montils à 6h 30

Dès la sortie de la maison la chaussée s'avère être très glissante, nous sommes avec la voiture d'Olivier, mais nous devons nous arrêter au garage pour prendre le plateau car André est tombé en panne du côté de Clermont, ils devront donc ramener la voiture dessus !

Routes qui glissent, plus plateau, je décide de dormir... Impeccable, soudain patinage et stop car des joyeux lurons s'étaient arrêtés en pleine côte pour mettre leurs chaînes, (à 5 ils n'y sont pas parvenus le temps que Bernard et Olivier mettent les leurs et repartent, des flèches !) De la neige partout, nous avons du (je devrais plutôt dire ils ont du) ôter puis remettre les chaînes plusieurs fois suivant l'état de la route. Là aussi léger détail : un met les chaînes pendant que l'autre lit la notice en disant « c'est marrant pour chaque voiture c'est différent, elles ne sont vraiment pas les mêmes que moi, moi je n'aurais pas fait comme ça, enfin si cela marche ! » comme je le disais un vrai travail d'équipe...

Vers midi moins dix Bernard me dit non sans ironie, « nous aurions pu être à l'heure de l'apéro si tu t'étais dépêchée ». Je lui collerais des baffes si je n'étais pas sûre qu'il ne me les redonne. Soudain nous voyons une pancarte Besse, à l'entrée d'un village et nous n'avons pas le temps de dire ouf que nous voyons la pancarte Besse barrée qui indique la fin du dit village. Olivier dit alors « Nous n'avons jamais traversé Besse aussi rapidement ! ». Bernard qui commence à avoir de réelles inquiétudes demande à une femme dans une cour de ferme si nous sommes bien à Besse, mais avec un air très amusé elle lui répond que oui mais qu'ici c'est Besse en Cantal et que nous devons sans aucun doute chercher Besse dans le Puy de Dôme, qui se trouve à quelques 100 kms de là... Grand moment de flou dans la voiture Olivier fait un demi-tour assez sec sur la neige, et rebelote, avec puis sans chaînes etc. etc. Nous allons donc préciser certaines choses, tout d'abord c'est bien connu les femmes n'ont pas le sens de l'orientation, mais là je n'y suis pour rien. Ensuite nous avons un GPS, mais nous ne l'avions pas pris, Olivier en a un, mais il a été réglé par Bernard !!! La veille de partir, Bernard est allé sur via Michelin et il a calculé l'itinéraire lorsque je l'ai vu mettre Besse dans le Cantal cela m'a étonnée mais... J'ai appris depuis qu'il y avait un via Michelin transversal, là c'est un via Nardo.com pour voir du pays ... (Voir plus haut les femmes etc..). D'autant plus que c'est une région que nous connaissons bien, nous sommes même allés skier à Super Besse, mais il vous dira « je n'ai pas fait gaffe ». Sans blague !

Nombreux coups de fil à Jean-Paul, Bernard a vite pensé qu'il allait se faire charrier, il n'a d'ailleurs pas été déçu ! A 17kms de Besse (Puy de Dôme) Olivier nous dit « super nous sommes presque arrivés » et zou l'attelage part en dérapage sur la glace et la moitié de l'auto qui part dans la bas coté braquage, contrebraquage, accélération à fond, grosse crispation stomacale pour moi et nous

passons. J'ai eu assez peur. Mais j'ai été impressionnée par le côté zen d'Olivier qui à aucun moment n'a perdu son calme

Arrivée à l'hôtel à 16h 20 après presque 10 heures de route Accueil assez hilare, par contre nous avons eu droit à un bon repas dont une crème brûlée à déguster sans modération.

Un court instant de repos puis nous prenons la navette, équipés de nos sacs de pique nique pour aller voir le Trophée Andros à Super Besse. Nous sommes en haut vers 19 h, il fait un froid de gueux, il y a de la musique à fond et plusieurs voitures qui tournent, mais sans bruit car elles sont électriques. J'ai du mal à saisir le paradoxe des voitures électriques, donc plus économiques et de la débauche de spots et branchements divers Au bout d'un quart d'heure, je repars car je me sens épuisée et gelée, il souffle en plus un genre de blizzard ! Re navette tassés comme des sardines, enfin un havre de paix et de chaleur : l'hôtel, où j'ai mangé bien au chaud avec Danielle, Jean-Paul et Gisèle. Nous avons vu arriver les autres par petits groupes transis. Lorsque sommes allés nous coucher j'ai éteins la lumière à 22h et à 22h01 Bernard dormait, cela faisait trop d'émotions pour lui !

Nous nous sommes réveillés avec un soleil magnifique, Après le petit -déjeuner, il a fallu déneiger ou plutôt déglacer le plateau, il y en avait quelques dizaines de kilo, à la pelle au marteau, au burin, joyeux moment. Puis nous sommes allés faire un tour à Besse et à Super Besse, je n'aurais pas imaginé des infrastructures aussi gigantesques pour ce Trophée.

Après un excellent repas avec comme clou un très beau gâteau d'anniversaire pour Jean-Paul, Laurent et Isabelle. Nous avons pris le départ à 13h 50, mais nous n'avons pas branché « Tom-tom » car nous avons le « Popaul » comme GPS que nous avons raccompagné chez lui. Il a fort bien signalé la route à Olivier, même les endroits où il y a des radars, quel talent !

Nous sommes arrivés sans encombre à Romo vers 17h en nous arrêtant même prendre du pain. Je pense que nous nous souviendrons un moment de Besse, maintenant nous en rions bien, et au final ce fut un superbe week-end, bref mais intense en émotions.

ANGELINA (Team-GRENTE Associés)



## « MATRA Automobiles »

45° anniversaire de la création



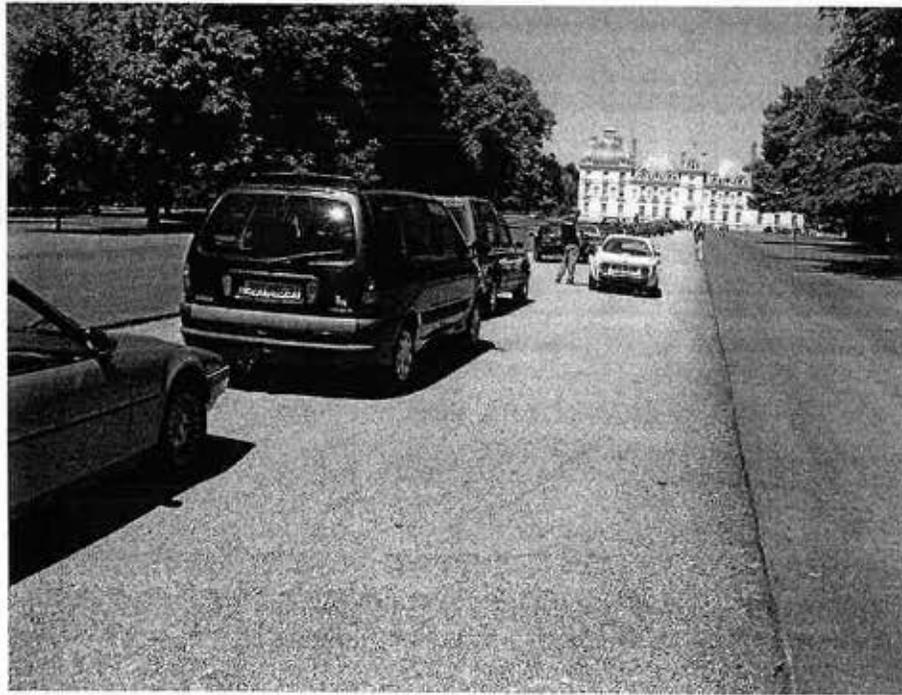
### 2009 Année de commémoration

C'est par un beau week end, le 30 et 31 Mai que le club MATRA Passion a réuni les mordus de la marque venus de tous pays...belle initiative !

A cette rencontre étaient invités les présidents de club du même sigle, notre présidente accompagnée de ses proches était présente ; parmi les participants mais un peu esseulés une petite poignée de membres du club CRB-MS, pour la plupart des fidèles datant de la création du club et vaccinés non pas contre la grippe A mais à la mixture René BONNET-MATRA.

Madame la présidente dans son éditorial du n°67, 3° Trimestre 2009, s'interroge sur l'absence de rédaction relatant cette rencontre.

Très éloigné dans mon Sud-ouest tant physiquement que par la vie et l'activité au quotidien de l'entreprise « MATRA » durant ces années de production, je vais tout de même rédiger quelques lignes avec l'aide de documents d'archives.



Un peu d'histoire !!

Avec l'épopée D-B débutée après guerre, s'appuyant sur des mécaniques CITROËN dont on fête les 90 ans cette année, le tandem René BONNET-harles DEUTCH en accord avec la famille Panhard poursuit une longue carrière de compétition avec l'aide des petits moteurs flat Win glanant ainsi de nombreux trophées.

En 1962 les désaccords entre les deux hommes débouchent sur la création des automobiles René BONNET et voient l'installation des ateliers dans les locaux d'anciennes filatures de draps implantées à ROMORANTIN au cœur de la Sologne d'où sortiront des MISSILES, LEMANS et DJET.

La Passion pour la course et l'automobile performante aura raison de ce grand homme qui au final fin 1964 se voit absorbé, raisons financières aidant, par le groupe MATRA nouveau fleuron de la famille LAGARDERE.

Le sigle MATRA-BONNET que l'on peut encore voir figurer sur les carrosseries de DJET, disparaîtra fin 1965 au profit de MATRA puis MATRA Sports.

La production de DJET puis de JET s'éteindra avec les derniers modèles destinés au Cévennes puis au tour de Corse modèle baptisé Napoléon.



Dans la liste de production la 530 dont on fête les 40 ans, équipée du moteur FORD V4 sera une sportive civilisée et très peu utilisée en compétition, elle servira de ligne aux prototypes destinés aux circuits.

C'est à partir du coupé trois places de front, alors révolutionnaire que les mécaniques SIMCA puis TALBOT s'inscriront dans les modèles tant de série qu'en compétition.

Ultime évolution du concept trois places frontales avec la MURENA d'où le nom du célèbre poisson. Dérivé du Pick Up Simca, la RANCHO amènera la transition avec la série des MONOSPACES tourné vers les mécaniques RENAULT.

En parallèles dans les ateliers, les ingénieurs et personnels spécialisés développent des concepts destinés à la piste et surtout à la compétition de haut niveau ; cette technicité reconnue dans le monde entier permettra à des pilotes émérites dont je ne vous citerais pas les noms de peur d'en oublier, de briller sur de nombreux circuits; Henri PESCAROLO disait « les meilleures années de ma carrière, je les ai passées chez MATRA »

En 1968 les voitures engagées dans la catégorie sport prototypes au Mans feront résonner le fameux V12.



Pour les amateurs et amoureux de ce chant, sous les yeux de la délégation officielle emmenée par monsieur le Maire de ROMORANTIN, le sorcier Jean Paul HUMBERT et son collègue Bernard BALZEAU nous ont fait la démonstration que ces fabuleuses mécaniques endormies au musée de ROMORANTIN dans les anciens ateliers des caméras BAULIEU, étaient tout à fait capables de démarrer au quart de tour sans le moindre raté. « MERCI à ces deux mécaniciens émérites » pour cette belle musique.

Parmi les temps fort de ce 45<sup>e</sup> anniversaire, une très belle exposition de formules 1 ainsi que les trésors de prototypes ayant servi d'études débouchant pour certains sur des séries avec comme exemple les trois phases d'ESPACE à mécanique RENAULT sans oublier l'exercice de style de l'espace 3 F1 animé par un V12 MATRA.



La production des voitures de série s'arrêtera au début des années 2000 avec l'avant-time ; effectivement le projet réalisé, de style futuriste était avant l'heure ; sa production sera éphémère, boudée par le réseau commercial de la régie au profit du modèle concurrent direct.

Une exposition de vélo électrique sur le parvis du Musée nous a permis de découvrir une évolution vers l'écologie avec la propulsion électrique, ce concept électrique déjà à l'étude par les ingénieurs de chez MATRA aurait pu voir le jour il y a quelques années déjà sur des véhicules restés au stade de projet.

Dans l'organisation de ces journées une bourse d'échange de pièces à surtout permis aux participants d'échanger, adresse et astuces pour trouver des pièces devenues rares à ce jour.

Partis pour une longue promenade jusqu'au château de CHEVERNY une grande partie des participants en voiture de collection n'ont pas pu pénétrer dans l'allée à leur grand regret, car les places étaient malheureusement limitées ; au final photo d'un petit groupe devant le parvis.

Autre temps fort de ces journées une promenade sous un beau soleil printanier (heureux les quelques possesseurs de cabriolets), dans les vignobles de Touraine jusqu'à envahir les parkings et les abords du magnifique ZOO du parc de Beauval dont nous garderons le souvenir d'un très beau site riche en qualité et très bien entretenu.

La soirée de gala dans une salle résolument trop petite ne nous a pas permis de côtoyer pour quelques heures d'autres passionnés de la marque.

En conclusion me pardonnez-vous si par mégarde certains éléments de la vie « MATRA » m'ont échappés car je ne suis qu'un modeste amateur de ces autos sans avoir vécu ces années de règne.

Sans polémique aucune ni ségrégation, un grand merci aux anciens, présents à ces journées ou par la pensée pour certains, car ne l'oublions pas l'équipe MATRA à vu le jour grâce au courage et au savoir faire une petite équipe, soudée autour de René BONNET, épaulé et agrandie ensuite par la famille LAGARDERE.

Michel JUSTOU

## **SORTIE A BESSE 29-30-31 JANVIER 2010**

Cette sortie hivernale une fois encore n'a pas failli à sa réputation. Placée sous l'égide d'un Trophée Andros qui nous a laissé glacé voir congelé.

Vendredi, rassemblement à Romo puis départ en tout début d'après midi vers le village de Besse en Puy de Dôme et non dans le Cantal. Temps pluvieux puis neigeux en gagnant les contreforts de l'Auvergne. Jusque là tout allait bien pour la petite troupe de Djets réunie sur la nationale. Dans une côte, la voiture de Dédé qui était devant moi s'éclipça dans une grosse volute de fumée masquant la route. Heureusement son djet n'avait pas pris feu mais le moteur avait rendu l'âme. Il a pu le mettre en sécurité chez un paysan dans le village proche et sera récupéré au retour. De mon côté, mon djet ne tenait pas le ralenti et j'avais des difficultés pour rétrograder même en double débrayage m'étant fait quelques frayeurs dans les virages serrés passés en 4ème. Un peu plus tard, la décision fût prise de rejoindre l'autoroute à cause de la neige.

Arrivée à l'Auberge de la petite Ferme en fin d'après midi et installation dans les chambres. Repas du soir digne de l'auberge avec son excellente potée auvergnate et soirée tranquille à siroter quelques alcools locaux.

Samedi matinée raquettes, la neige était tombée en abondance durant la nuit. Deux groupes furent constitués : les moyens forts et les moyens faibles. Le guide nous a expliqué la faune et la flore de la région : les 'épicières' nom donné aux forêts d'épicéa et pas à la femme de l'épicier. Quelle est la différence entre les feuilles du hêtre et celle du charme ? celle du charme sont à dents et lisses et celles du hêtre sont poilues d'où l'expression consacrée « le charme d'Adam c'est d'hêtre à poils ». Il nous montra aussi des traces de lièvre en relief inversé sur la neige et son sens de déplacement avec les pattes arrière devant les pattes avant. Comprenne qui pourra .... Pourtant l'animal que nous avons vu détalé n'avait pas l'air de se croiser les pattes. Puis fin de la balade en contournant un petit buron et retour à l'hôtel.

Après le déjeuner petite sieste pour certain et départ en navette depuis le village jusqu'à la station de Super Besse pour le trophée Andros, l'attraction tant attendu du week-end.

Après s'être trouvé une place dans une pente de neige face aux virages du circuit nous avons pu voir évoluer des pilotes d'exception, des virtuoses du volant en auto et des as du guidon en moto. Le froid commençait à saisir la plupart d'entre nous et il ne faisait pas encore nuit. Le programme prenait du retard entre les qualifs, les courses, l'entretien de la piste, la music techno, le froid glacial, le vent. Les chutes de neige ont eu raison du groupe si bien que certains sont repartis très tôt vers 19h en restant sur leur « faim ». D'autres ont suivi beaucoup plus tard et n'ont pas eu la chance de voir les dernières courses qui se sont disputées vers 0h30.

Tout le monde se souviendra de cette soirée passée dans un froid glacial à attendre la fin d'un trophée Andros interminable dont nous rêvions tous.

**Dimanche, une balade prévue au village de Besse se termina pour certains en séance de déneigement et de mécanique pour redémarrer les Djets.  
Puis le déjeuner clôturé par un magnifique gâteau d'anniversaire aussi beau que bon pour Isabelle, Jean-Paul et Laurent.**

**En début d'après midi, retour sur Romorantin. Le Djet d'Eric tomba en panne dans les virages vers Champeix. La dynamo ne rechargeait plus la batterie.  
Il fallu en trouver une de rechange un dimanche ce qui fût possible dans une station service de l'autoroute. Cela lui a permis de repartir.  
Pendant ce temps Jean-Paul arrivé le premier nous préparait un repas. Le djet de Dédé récupéré arriva sur un plateau avec les autres voitures.  
En fin de soirée, tout le monde regagna son foyer.**

**Jacques CRESIEL.**

