

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 70

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 : Pont de Milliau

Page 2 : Sommaire, Mot de la Présidente,

Page 3 : Pièces détachées, Petites annonces

Pages 4 et 5 : Sortie en région Parisienne

D. Humbert

Pages 6 et 7 : Classic Days

I. Creseil

Pages 8 et 9 : Rencontre avec un champion

G. Lejeune

Pages 10 à 13 : René Bonnet contre Colin Chapman

B. Artis

Pages 14 à 16 : Week end Matra

F et M. Grimault

Page 17 : Souvenir de jeunesse

M. Justou

Page 18 : Ascension en Aveyron

Nanou

Page 19 : Escapade en principauté de Monaco

J. Jollain

Page 20 : Photos des Classic Days

MOT DE PRESIDENTE

Chers membres,

La saison des sorties bat à son plein pendant ces beaux jours enfin de retour.

A peine achevée, la sortie annuelle superbement organisée, pendant ce grand pont (que dis je ce viaduc), il faut déjà penser au prochain rendez vous du Mans Classic en juillet. Préparez bien vos Matra, un champion du monde ne sera pas toujours là pour vous aider.

Les heureux présents en Aveyron m'ont bien comprises, les autres auront la solutions dans ce bulletin.

N'oubliez^{pas} d'aller encourager Olivier sur le circuit, qui se bat pour rester sur le podium au championnat. Bon courage.

Pour toutes questions sur 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 pièces suivantes ont été réapprovisionné

LISTE DES PIECES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S AU		
Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage		
INTITULE	REFERENCE	MONTANT en euros
Allumeur Djet 5	001-40	30,00
Boule levier glissière siège	11H 8507	3,00
Bulle de phare gauche		70,00
Clignoteur	7003	10,00
Compte-tours sans sonde la pièce		70,00
Compteur RB Missile		100,00
Compteur vitesse sans sonde la pièce		70,00
Doigt de porte ou capot avant	6053/6207	8,00
Ecrou de fusée	5218	2,00
Feux arrière René Bonnet la pièce		20,00
Fusée Djet 6		200,00
Fusée Djet 5	5207/15012	200,00
Fusée RB 10c		200,00
Housse de toit ouvrant	6159	75,00
Jeu de plaquette de freins	ABB3105	15,00
Limiteur de porte		13,00
Moyeu de roue Djet 5	5202	120,00
Moyeu de volant		20,00
Répartiteur de commande de frein	5325-7C	15,00
Ressort de soupape Djet 5 (8)	18	30,00
Rondelle conique de fusée	5217	1,00
Sonde ventilateur	10B ref 7109	20,00
Triangle inf. Jet 6 la paire	1507/15018	90,00
Vis de radiateurs	1s 2012	2,00
Vis de tige de poussée MC	5513-7C	2,00
Vis pour banjo simple sortie	11-10/5511-11	2,00

PETITES ANNONCES

A vendre 3 bagheera région Tours à restaurer petit prix Tél 06.64.74.42.49 Patrice Delory

SORTIE EN REGION PARISIENNE

Le 28 mars dernier, comme tous les membres du club, nous avons été invités à participer à la sortie de décrassage organisée par Daniel Bombaud.

N'ayant pas de véhicule et Jean Paul étant parti au salon d'Avignon, il fut décidé que j'y participerai avec Annie Metais qui elle était aussi toute seule.

Elle arriva à Romorantin le samedi soir, pas en Matra mais en Alpine pour ne pas tomber en panne car son Djet donnait des signes de faiblesses.

Le dimanche matin, départ prévu à 7heures avec Bernard et son épouse ainsi que Stéphane et Fany.

Arrivés au péage de Lamotte Beuvron, l'Alpine cale et il a fallu pousser pour redémarrer.

Tout le long du parcours, la voiture n'était pas au top : essuie glace très faible, pas de feu stop et un régime pas très nerveux.

Je pense que Annie aime bien me faire le coup de la panne car pour la sortie en Bretagne, j'étais aussi son co pilote et j'ai servi d'essuie glace avec une ficelle passée par la vitre de la portière.

Arrivé à un stop, à une trentaine de kilomètres du point de rassemblement, eh bien là la voiture ne voulait plus rien savoir. Bernard a regardé et d'un coup Annie a pensé qu'après avoir vérifier les niveaux elle a touché un fil de l'alternateur qui s'est débranché. Celui ci remis à sa place, nous sommes repartis mais sans passer par le point de ralliement et donc le café avec les croissants nous sont passés sous le nez.

Nous attendons le reste des participants au musée d'avions. Très belle exposition, de drôles d'engins, on se demande comment certains pouvaient voler.

Nous reprenons les voitures pour se diriger vers Arbonne pour un repas bien sympathique.

Ensuite direction Blandy les tours en passant devant le château de Fontainebleau.

Daniel avait bien fait les choses, il avait remis à chaque participant un tracé afin de ne pas se perdre. Nous suivions donc quelques voitures et lors d'un changement de direction : plus personne devant nous. Annie me demande si je suis sûre de moi et après affirmation nous avons constaté que les voitures qui nous suivaient étaient toujours derrière.

Arrivée au Château pas d'organisateur !!!! Il arriva ¼ heure après nous. Il faut dire que c'était lui en tête et qu'il avait un GPS (gère le parcours singulièrement). Ce truc GPS est un glinglin pour s'égarer car il nous a fait le coup pour St Cloud où l'on s'est retrouvé au bois de Boulogne et si vous lu le dernier bulletin Bernard Grente en a fait les frais. Mieux vaut avoir sa bonne carte Michelin !!!!!

Suite à ce petit clin d'œil à Daniel, nous avons visité le château et pris la direction d'une cressonnière où un petit verre nous été offert par Daniel.

Il a fallu se séparer et reprendre la route chacun de son côté. Merci Daniel pour cette magnifique journée et j'espère sans rancune.

Un seul regret, pas beaucoup de membres présents notamment de la région parisienne où il y en a quand même pas mal. Merci aux membres du Club Matra passion d'être venus ce qui a permis d'avoir un petit groupe de voitures.

Danielle Humbert



Musée d'avion à Cerny



CLASSIC DAYS 1 ET 2 MAI 2010 A MAGNY COURS



3^{ème} édition des Classic Days à Magny-Cours. Cette année 20.000 personnes sont venues admirer les 1137 véhicules anciens exposés. La météo fût plutôt clémente. Nous avons eu la chance de participer pour la première fois Jacques et moi à cette manifestation grâce à Eric DONNE qui nous a prêté sa René Bonnet.

Samedi matin, arrivée sur le circuit mythique de Magny Cours. Les voitures représentant le club RBMS : René Bonnet, matra Djet, murena prennent place sur le parking réservé et nous y retrouvons deux voitures du club Matra 530.

Nous commençons par faire le tour des exposants et des stands. Déjà en bruit de fond les moteurs des voitures qui se sont élancées sur la piste et une odeur de « chouchou » (cacahuète caramélisées) nous chatouille les narines, nous n'avons pas pu d'ailleurs y résister longtemps. Fin de la matinée, c'est l'heure de l'apéro suivi du convivial pique-nique au milieu des voitures, comme d'habitude tout est très bien organisé.

En début d'après-midi, il est tant de rejoindre le départ de la première partie du Classic Tour BRM chronographe. Environ 72 km pour découvrir au détour des petites routes de la Nièvre des châteaux, des églises, des chapelles, des ponts, des puits, des tours et plein de beaux paysages. J'ai embarqué en tant que copilote avec Gégé sur le Matra Napoléon de Jean-Paul et Danièle a bien voulu prendre ma place à côté de Jacques.

Tout se passe bien sur le rallye jusqu'à cette petite erreur de parcours qui nous a obligé à faire une marche arrière. Et là, le Napoléon s'est mis à faire le bruit d'une caisse à boulons. On ne s'entendait plus avec Gégé. Nous avons perdu la marche arrière !!! Un petit coup de fil à Jean-Paul et nous rentons directement au circuit. Atelier mécanique sur le parking : Jean-Paul, Gégé et Jacques démontent la boîte de vitesse. Ils ont attiré beaucoup de curieux.

Cette première journée se termine par le dîner de Gala servi au Paddock Club du circuit. Une petite infusion chez Delphine où nous garons nos voitures pour la nuit et direction l'hôtel.

Dimanche matin, de bonne heure et de bonne humeur, rendez-vous pour la deuxième partie du Classic Tour. 72 nouveaux km sur les chemins perdus de la campagne nivernaise. Le Napoléon reste sagement sur le parking et Gégé prend le volant du René Bonnet de D.Bombaud. Nous finissons de répondre au Quizz, d'ailleurs deux gagnants parmi les membres du Club.

A la mi-journée, c'est enfin l'heure de prendre part à la traditionnelle Parade sur la piste Grand Prix. Cette année 469 voitures ont défilé dans une ambiance festive de klaxons. Nous nous retrouvons ensuite pour l'apéro et le pique-nique.

Un dernier tour au village marchand, dans les paddocks, sur les parkings parmi les passionnés. C'est déjà la fin d'un merveilleux week-end, nous installons le Napoléon sur le plateau et nous quittons le circuit les yeux éblouis par toutes ces belles anciennes.

Un dernier repas entre amis chez Delphine et chacun prend le chemin du retour.

Rendez-vous l'année prochaine.

Isabelle.C



RECONTRE AVEC UN CHAMPION

Lors de notre sortie à Millau, nous avons eu le privilège de rencontrer un champion du monde des rallyes. Nous avons visité son "musée privé", où il a rassemblé les voitures qui ont marquées sa carrière de pilote. Sa gentillesse nous a touché, il s'est prêté de bonne grâce à notre curiosité, et à nos demandes de photos. Il a même abreuvé avec son arrosoir, une certaine Matra qui avait soif !!!

Pour ceux qui n'étaient pas avec nous, il faut vous présenter ce pilote, qui n'est autre que

Monsieur Didier Auriol.

Il a commencé par conduire des ambulances, mais évidemment cela n'allait sûrement pas assez vite pour lui.

Alors en 1979, il fait ses débuts en rallyes.

En 1983, il est élu meilleur espoir de l'année par la "Revue Echappement".

En 1984, il participe aux rallyes au niveau mondial.

Il est Champion de France en 1986 avec une MG METRO 6R4,

en 1987 et 1988, il est champion de France sur Ford Sierra RS Cosworth" 1ère victoire en Championnat du monde en remportant le rallye de Corse.

Il démontre des qualités impressionnantes dans son pilotage et gagne plusieurs rallyes mondiaux.

En 1993, il change d'équipe et pilote une TOYOTA CELICA, il remporte le Monte-Carlo.

Vainqueur de 20 rallyes en mondial, il est le premier français à remporter le titre de champion du monde des rallyes en 1994, sur TOYOTA CELICA TURBO 4 WD ST 185.

Record égalé en 2004 par Sébastien Loeb.

En remerciement, Toyota a fait une série limitée "Didier Auriol".

Il gagne encore pendant plusieurs années quelques rallyes mythiques

C'est un pilote hyper spectaculaire, qui aurait mérité plusieurs titres de champion du monde.

Metteur au point hors pair "c'est un mélange de Loeb et Ragnotti" dicit un journaliste dont j'ai oublié le nom.

Nous avons passé un très bel après-midi.

Gaby Lejeune



carrière de copilote, mais elle avait bien juré de ne pas se faire reprendre au jeu car la nuit, la cartographie lui fatigue trop les yeux. Mais bon elle a eu pitié de moi.

Et puis le dernier soir, 20h 30 la veille du grand jour, un ultime petit réglage des phares et...un drôle de bruit de courroie qui patine. Un coup d'œil sous le capot moteur me révèle la catastrophe: l'alternateur(qui avait remplacé la dynamo dans une vie antérieure) est cassé net au niveau de sa patte support.

Le moral dans les chaussettes, ma belle danseuse bleue de Romorantin n'est plus mon amie.

Mais au fait, quitte à être éconduit, je vais me venger. J'ai une autre danseuse dans mon garage, une étrangère rouge, non pas une Ferrari (pour qui me prenez vous? Je ne suis qu'un pauvre garagiste!).D'ailleurs ce n'est pas vraiment une étrangère puisqu'elle est anglo-française. C'est ma Lotus Europe S2 de 71, et c'est vrai que j'ai un peu tendance à l'oublier, lui préférant les rondeurs de la Matra. Et puis elle a besoin d'une bonne cure de rajeunissement quoique ses dessous -mécaniques- soient encore très bien.

Donc préparation ultra rapide et minimale de la Lotus pour se présenter au départ le lendemain matin.

Du rallye , je ne dirais pas grand chose et pour cause. Très beau plateau de 88 sportives des belles années (60 à 80) dont les 2 Djet de Castera-Bonnet et de Perin-Rat qui finiront le lendemain 12ème et 16ème (pas mal vu la difficulté de navigation avec une moyenne assez élevée). Beau parcours. Et pour nous, continuation des emm... dans un nuage de vapeur: une durite percée entraînant notre abandon à la fin de la 2ème étape samedi soir. Une réparation de fortune nous permettra de revenir à la maison en évitant de justesse la surchauffe.



Mais ces 300 km en Lotus à la place de la Matra m'ont permis de comparer les deux voitures de conception et de caractère très proches, et qui ont été concurrentes. La Matra finissait (prématurément à mon avis) sa carrière en 1968 alors que la Lotus l'avait commencée en 1966. Toutes les deux sont bâties sur un châssis poutre avec un groupe motopropulseur Renault

(R8G et R16) en position centrale arrière et une carrosserie très basse en composite verre-polyester. Même poids plume de 650 kg environ pour une puissance très proche: 85 ch DIN du 16 TS de 1565cm³ de ma Lotus (monté sur les modèles Fédéral destinés aux USA à la place du 1470cm³ de 78ch DIN des

RENE BONNET CONTRE COLIN CHAPMANN, 40 ANS APRES

Une voiture de collection, tous les spécialistes le disent ça doit rouler, et une voiture de sport ça doit faire du sport! J'applique ce précepte depuis que j'ai mon Djet(à vrai dire, je n'avais pas attendu ma première voiture de collection pour secouer mes autos), et il me le rend bien.

Enfin... la plupart du temps.

Après le retour au calme d'une période professionnelle un peu tourmentée, j'ai décidé de replonger dans le rallye de régularité qui est un moyen sympa de retrouver l'ambiance des rallies des années 60 70, et de conduire à un bon rythme sur des petites routes tournicotantes. Cela me change de nos routes landaises droites et sans autre intérêt que d'essayer d'échapper aux radars.

J'engageais donc la Matra avec Manu, mon fils aîné, au rallye Vignes et Virages pour fin avril 2010. Cet amateur de Djet et son frère Raphael lui ayant fait subir les derniers outrages(je les ai un peu aidés aussi) sur le circuit de Magny Cours pour les Classic Days 2009, une bonne préparation s'imposait: les quatre pneus XAS FF rétamés à remplacer,



idem pour les plaquettes, une sérieuse fuite d'huile au joint de couvre culasse du Gordini à réparer (un point faible, merci de m'en parler s'il y a une solution miracle) et changer les durites de refroidissement gorgées d'huile et donc dangereusement affaiblies(*). Y rajouter les Oscar+ antibrouillard pour éclairer les virages, le phare de recul indispensable en cas d'erreur d'aiguillage, le tripmaster pour faire pro et la valise de bidules utiles: feutres fluo, planchette, chrono, loupe, lecteurs de cartes, etc.

Pourtant quand ça ne veut pas ...

D'abord, à une semaine du rallye plus de copilote, Manu, rock star à ces heures, se retrouve à jouer en concert le même samedi. Aucun navigateur potentiel n'est disponible et c'est finalement mon épouse Dominique qui va s'y coller malgré un mal au dos tenace (mais on peut compter sur le chauffage automatique des lombaires, de série dans le Djet, comme thérapie). Dominique a une longue

Europe "européennes") et 95 ch SAE (88ch DIN?) du Gordini 1148cm³ de ma Djet 5S. Bien sur, le R16 TS, moins poussé délivre un couple beaucoup plus généreux dans les bas régimes, ce qui est un avantage en rallye, mais le Gordini monte plus haut dans les tours, dans les 7000 tr/mn, là où le R16 se tord de douleur les tiges de culbuteur (expérience vécue sur le circuit de Mérignac par Raphael mon fils cadet). L'agrément des moteurs est différent, plus sportif sur le Djet et plus polyvalent sur l'Europe, mais très agréable sur les deux, vu le faible poids entraîné. Les boîtes 4 vitesses (origine Estafette et R16) sont bien étagées, surtout depuis que grâce à Daniel de Cestas, j'ai pu monter une pignonerie de Djet 6, bien mieux adaptée que celle des Djet 5(plus de trou entre 2 et 3). La commande des deux autos se ressemble beaucoup, courte et précise pour peu que les nombreuses rotules du système n'aient pas de jeu. Peut être un peu plus virile sur la Matra vu les gênes "camionnesques" de sa boîte.

Ce que j'aime dans ces autos légères à moteur central, c'est leur neutralité de comportement et leur agilité grâce à l'absence d'inertie, ce qui en fait des jouets très précis dans leur trajectoire, stables tout en étant vifs, plutôt faciles à mener même et surtout pour les jeunes apprentis pilotes plus habitués aux tractions modernes(du moins sur le sec). On retrouve tout ça dans mes deux autos avec une pointe de survirage sur la Lotus qui avec une direction moins lourde et plus précise se révèle plus maniable dans les virages serrés qu'on rencontre en rallye. Avantage qu'elle perd en grandes courbes ou sur circuit où la Matra est un "rail".

La grande supériorité de la Matra, c'est le freinage bien plus puissant et équilibré avec ses 4 disques, à condition bien sur de taper dedans (mon modèle 66 possède les "gros " frein de R16 à l'avant). La Lotus avec son montage mixte disques(de Triumph Spitfire) et tambours(de Ford Capri 1300) n'a pas un toucher rassurant. Pourtant mes deux autos ont des freins neufs et fonctionnent au silicone(pas de corrosion donc pas de fuite malgré de longues immobilisations). Bien entendu pas d'assistance, juste un bon mollet suffit.

On voit bien que le Djet sera sans doute plus à l'aise sur un circuit, malgré son manque de chevaux, et l'Europe plus agile sur les petites routes. Ce qui est d'ailleurs conforme à leurs cahiers des charges initiaux. Et, personnellement je me sent plus à l'aise avec la Matra qui paraît plus saine.



Et sur la route, plus tranquillement? D'abord, il faut rentrer dans l'auto! Ce qui ne connaissent que le Djet ne vont pas le croire, mais s'installer à son bord, par rapport à la Lotus, c'est presque aussi facile que dans son arrière-arrière et dernier petit fils l'Avantime. L'Europe était l'une des plus basse voiture fermée jamais construite(1.08m). La position de conduite est très typée: on y est couché dans un cockpit sombre, court, large mais encombré par l'énorme poutre centrale, les pieds sont logés dans une vraie boîte à chaussure avec des mini pédales très rapprochées. Claustrophobes et pieds palmés, évitez la Lotus. La Matra vous offrira son "vaste" et lumineux habitacle.

Les deux tableaux de bord sont aussi beaux l'un que l'autre: multiples cadrans ronds enchâssés dans une superbe planche de bois verni(version luxe du Djet). C'est sans doute en les regardant qu'on regrette le moins le confort des autos modernes et leur tristes plastiques.

Le confort, justement! Désolé les matraciens, mais c'est là que le Djet se fait éreinter comme son conducteur. Souplesse des suspensions, bruit et chaleur du moteur bien moindres (une cloison fixe et une petite vitre l'isole efficacement dans l'Europe), ventilation efficace et les voyages seront plus zen en Lotus. J'ai honte mais il y a même les vitres électriques de série!

Quant à la ligne, les plus anciens dont je suis, préféreront les courbes profilées type Le Mans 1960/1965 du Djet et les autres aimeront le style proto 1970 large et plat de l'Europe, mais aucun ne restera indifférent devant ces coupés si étranges sur nos routes peuplées de caisses hautes.

En conclusion, des différences mais pas énormes et surtout un même plaisir de conduire une auto sportive et exclusive sans verser dans la démesure coté finances et puissance. On peut juste remarquer que René et Claude Bonnet avait une longueur d'avance de cinq ans sur Colin Chapman ...et ce n'est pas le moindre des compliments.



(*)Au sujet des durites, je vous donne le site de 4A, une boîte de la Gironde spécialisée dans les pièces pour populaires françaises de collection. 4A est en train d'ouvrir un catalogue pour le Djet qui peut bien compléter celui du club. Le patron, Michel Castera , est un copain, et possède un Djet qu'il utilise aussi en rallyes: <http://www.auto4a.com>

Bernard Artis

WEEK END MATRA JET DE L'ASCENSION 2010

(du jeudi 13/05 au dimanche 16/05/10)

Ce week-end de l'Ascension 2010 frais et brumeux n'a pas empêché la famille **MATRA** : (**René Bonnet – Djet – Jet – 530 – Murena – Avantime – Espace**) de se lancer à l'assaut du plus haut viaduc du monde à **MILLAU**.

Tel de furieux petits bolides multicolores, ils investissent le « tablier » et bloquent la circulation sur 3 rangées pour franchir majestueusement les 2,46 km de ce fabuleux pont, avant d'aller découvrir l'espace « Info-viaduc » avec film, maquettes et panneaux explicatifs.

Elles se lancent ensuite dans une course poursuite sur les petites routes sinueuses des Causses du Larzac pour faire quelques pauses stratégiques et prendre quelques photos du viaduc noyé dans la brume.

Les équipages se sont ensuite régalez au domaine de **St Estève**, dans un cadre grandiose, avant de se rendre au musée privé de **Didier AURIOL**, où ils ont pu admirer les fabuleux bolides qui ont fait la gloire de notre *champion du monde des rallyes en 1994*.

Rare moment de bonheur pour les fanatiques des courses qui ont pu écouter avec admiration et extase les moments les plus passionnants de la vie d'un coureur d'exception !

Monte Carlo – Rallye d'Argentine – Mexique – Acropole

Safari Kenya – Tour de Corse – Rallye du Rouergue ! (sa 1^{re} victoire) ! etc...

Les célèbres voitures sont toutes là avec leurs trophées et leurs histoires :

Toyota Célica – Serra Cosworth – R5 Tour de Corse

Austin Métro – Lancia Delta Intégrale, etc...

Moment clé de sa carrière : le jour où il a reçu, après 10 ans de compétitions perso, avec sponsoring régional, l'octroi d'un 1^{er} volant usine : **LA LANCIA MARTINI**.

Didier Auriol, accompagné de ses amis, **M. Boubal** et autres collectionneurs de **Panhard**, nous a reçu avec beaucoup de simplicité et de gentillesse, heureux de partager avec nous leur passion.

Pour la petite histoire, il faut noter que seule parmi toutes les Djet présentes, la seule qui aura un souvenir impérissable sera la « grise » de Marcel qui a fait des « siennes » en arrivant chez notre illustre hôte, avec une fuite d'eau ! C'est la seule auto qui a reçu une pièce de rechange appartenant à un champion du monde : (« un collier serflex », grande émotion chez les deux hommes !!



Moment immortalisé par notre journaliste et photographe de LVA, **Bruno Quaglia** qui nous a suivis pendant toute cette journée riche en émotions, en fixant sur la pellicule tous les moments forts !

Enfin retour sur Millau où nous attend une visite de la ville et de ses principaux monuments, en petit train. Et la journée se termine avec apéro, repas, détente au **camping des Prades**, autour d'un feu de bois réconfortant, où convivialité et bonne humeur étaient au rendez-vous.

Le lendemain, samedi 15/05, un ciel un peu plus clément nous accueille pour découvrir **les gorges de la Jonte** et aller admirer les **grottes roses de Dargilan** perdues au bout d'un circuit très tortueux.

Mais après les merveilles des profondeurs de la terre, quelques soucis de mécanique nous attendent : En effet, la Matra grise de Marcel, à peine restaurée, reste encore en rade ! Heureusement, le club n'est pas avare de spécialistes ! Et les mécanos sont tous là : **Pierrot, Gaby, Michel, Daniel, Alain et son liquide de refroidissement, Jean Paul et les autres ! ...** Et après quelques tours de «passe-passe», Marcel et Françoise redémarrent de plus belle, rassurés mais surveillés de très près par un « **Bridou** » décidé à ne rien lâcher de son énergie au volant de sa petite « verte » très tonique !!, pour redescendre, toujours par des lacets vertigineux et abrupts, déjeuner dans le site pittoresque de **St Chély du Tarn**.

L'après midi se poursuit avec la découverte des **gorges du Tarn**, avec bien sûr l'incontournable et légendaire **St Enimie** nichée au bord du Tarn, qui nous accorde 30 mn de

répit pour déambuler dans ses ruelles moyenâgeuses, admirer ses ateliers d'artistes et prendre quelques photos souvenir.

Enfin, le groupe s'élance, téméraire, vers le « **Point Sublime** », dernière étape vertigineuse, à travers des lacets et des épingles interminables. Là haut, grand vent et vue imprenable, à couper le souffle, sur les gorges du Tarn, accompagné du club « Porsche 34 » et « Ford Cosworth »

Quelques frayeurs pour **Françoise** qui préfère redescendre avec la beaucoup plus confortable « **Avantime** » de **Michel**, conduite d'une main experte par **Laurent** et accompagnée par **Christine, Monique et Pierrot**. Virages gommés, confort assuré, calme et sérénité ! Ce n'est plus le bruit ni les chevaux fous des Matra Djet !

Pour récompense, nous sommes accueillis au gîte de France « **Le Soleilo** », chez **Isabelle (la fille de Maryvonne) et Laurent Albaret à Mostuejous**, autre pittoresque petit village au cœur des gorges du Tarn, qui nous offrent un apéritif et une visite de leurs chambres d'hôtes de charme.

Puis retour au camping, vers Peyrelau pour la dernière soirée étape, puisque le lendemain, dimanche, après un dernier déjeuner aux Prades, chacun reprend le chemin du retour avec de bons souvenirs, sur des routes plus droites !!!

Au nom de toutes et de tous, nous remercions **la Présidente Delphine** et notre **couple organisateur Maryvonne et Nanou** qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour nous concocter un week end amical, attractif, sportif et tortueux !! Une mention spéciale à **Nanou**, sans qui la Matra de Marcel n'aurait pu prendre le départ !

A l'année prochaine, en Gironde, chez Daniel et Françoise au pays du bon vin !!!

Françoise et Marcel GRIMAULT

souvenir de jeunesse...

En droite ligne avec la rencontre en Aveyron, je n'aurais jamais imaginé revoir sur ses 4 roues, stationné toute à côté du bungalow où nous logions, le DJET V du champion de France de Ball-trap qui toutes les semaines venait sur ma propriété familiale, proche de Toulouse s'entraîner au tir sur les pigeons d'argile.

A cette époque je roulais soit en PANHARD 17 ou 24, la ligne sportive du DJET m'attirait déjà l'œil.

Il était reconnaissable avec sa longue antenne de C-B surmontée d'un petit drapeau « TUNET » son sponsor.

Il y a quelques mois, son propriétaire bien malade l'a mis en vente. C'est notre rédacteur et nouveau membre Marcel qui en a fait l'acquisition.

Une nouvelle mécanique associée à une très grosse révision lui a permis de s'amuser lors de la rencontre Aveyronnaise dont le tracé routier s'adaptait parfaitement à nos sportives.

(Merci NANOUE et la famille pour cette belle organisation).

Après quelques détails et mises au point notamment sur l'étanchéité des circuits d'eau, notre ami Marcel pourra rouler en toute sérénité lors des prochaines sorties du club.

Michel Justou.



ASCENSION EN AVEYRON

Message aux membres du club ayant participé à la sortie

Un week-end super !!!

On s'est fait plaisir à vous offrir des circuits aux paysages vertigineux et sublimes. Certains se sont régalés dans les épingles de la Malène (course de côte lozérienne). Chapeau à Charlotte qui, avec ses petits bras musclés, nous a fait une descente magnifique !!
D'autres buvaient les paroles de Didier Auriol avec ses anecdotes et étaient émerveillés devant ses voitures de rallyes et sa collection de trophées.

Nous avons atteint notre objectif: 42 personnes dont 3 enfants et 20 voitures dont 13 Djet, une 530 et 3 murena.

L'esprit de groupe a bien été respecté : tout le monde à l'heure aux départs et aux repas dans la bonne humeur et une ambiance formidable.

Et pour remercier tout ce monde, nous avons tenu à offrir personnellement une casquette avec le macaron RBMS à tous les participants.

Un seul bémol : on avait commandé le soleil. On a eu du temps gris et très froid. « Le soleil était en révision pour changement de bougies ! ».

Maintenant, interro pour tout le monde !!!.

Il faudra revoir les copies si vous ne savez pas répondre!!!

Qu'appelle-t-on une **calade** ? une **cardabelle** ? une **faïsse** ?

Où se trouve la **place au beure de brebis** ?

Quelle est la hauteur de la **pile** la plus haute du viaduc de Millau y compris le hauban ?

Comment s'appelle les **chambres d'hôtes** dont le propriétaire vous a aimablement offert l'apéro ? Et quel est son prénom ?

En quelle année Didier Auriol a été **champion du monde** ?

Réponses à l'AG...

Maryvonne et Nanou

Escapade en Principauté de MONACO

L'Automobile Club de Monaco organise depuis 1997 un merveilleux voyage dans l'histoire du Grand Prix de Monaco. Cette manifestation dénommée « Grand Prix de Monaco Historique » a lieu tous les 2 ans et évoque les différentes époques de ce Grand Prix créé le 14 avril 1929. Pour cette 7^e édition du 2 mai 2010, 8 courses étaient programmées : Formule 3, 1000 cm3 (1964-1970) – Voitures de Grand Prix avant 1947 – Voitures de Grand Prix à moteur avant (1947-1960) – Formule 3, 1600 cm3 (1971-1973) et 2000 cm3 (1974-1984) – Voitures de Grand Prix à moteur arrière (1954-1965) – Formule 1 (1966-1974) – Formule 1 (1975-1978) – Voitures de Sport avant 1953 (pour l'édition de 1952, au vu du trop petit nombre de monoplaces en Europe prêtes à courir, les organisateurs les remplacèrent par des voitures de sport de 2L).

Les sujets de sa Majesté la Reine d'Angleterre sont de fervents passionnés de voitures anciennes et plus particulièrement de VHC. Ils le prouvent une fois de plus, tant ils ont investis en masse les tribunes et la piste de Monaco. Mais Cocorico ... La France est aussi représentée par quelques pilotes et quelques voitures. Parmi eux citons Jean-Jacques BALLY et Eric LEROY, chacun au volant d'une Gordini T11/T15. Celle d'Eric LEROY construite en 1946, est la première des 22 monoplaces produites entre 1946 et 1956 par le « Sorcier ». En Formule 3 / période 1964-1970, le français René LIGONNET pilote sa Chevron B15 achetée neuve en 1969 avec laquelle il participa au Grand Prix de Monaco F3 1969 et 1970 – voiture qu'il a gardée depuis.

Et les MATRA me direz-vous, où sont-elles ? Deux sont présentes, une F3 appartenant et pilotée par un italien, Tommaso GELMINI et une F1 appartenant et pilotée par un anglais, Abraham KOGAN. La F3 de Tommaso Gelmini est une MS5 « privée » de 1966, celle qui fût donnée à Claude Vigreux pour sa victoire au Volant Shell. Le programme officiel de ce Grand Prix Historique nous apprend que cette voiture peu utilisée par Claude Vigreux, passa en 1967 aux mains de Jean-Claude Guenard qui participa avec elle à toute la saison 67, avant de la céder à Max Bonin. Ce dernier la pilota pendant les saisons 1968 et 1969. La F1 d'Abraham Kogan est sortie en version MS120B pour la première fois dans le cadre du GP de Monaco 1971 où elle resta cantonnée dans le rôle de réserve. Rôle qu'elle tint encore dans la principauté en 1972 transformée alors en MS120C. Pour cette course des F1 période 1966-1974, Abraham Kogan partit en 11^e position franchit la ligne d'arrivée – après 3 dépassements à la régulière - à la 8^e place sur 29 concurrents. La prochaine édition du Grand Prix de Monaco Historique aura lieu en mai 2012 : que faire pour qu'il y ait plus de MATRA ?

la MS 120C d'Abraham KOGAN



Jacques JOLLAIN

