

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 66

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 : Sortie Bretagne

Page 2 : Sommaire, Mot du Président,

Page 3 : Informations, Pièces détachées, Calendrier Maxi 1000

Pages 4 et 5 : Sortie décrassage à Avord

Jean Jacques Pes

Pages 6 et 7 : Sortie Décrassage dans le Vendomois

Nelly et Gilles Leroy

Pages 8 à 11 : Le Vigeant Val de Vienne

Teau Grente

Pages 12 à 14 : Sortie RBMS en Bretagne

Serge Rossini

Page 15 : Sortie Annuelle en Bretagne

Françoise Remazeilles

Pages 16 à 21 : Week end d'un Bleu !

Eric Deloule

Pages 22 et 23 : L'histoire d'un René Bonnet Bleu

André Delaunay

Page 24 : Photos

MOT DE PRESIDENTE

Chers membres

Je suis très satisfaite des dernières sorties. Je tenais à remercier Mr Hardouin et Mr Rossini pour s'être dévoués à organiser des super sorties.

Je suis contente d'avoir fait la connaissance de nouveau membre ACTIF Merci à Eric Deloule pour son article.

Et puis comme on est dans les remerciements, j'en profite pour féliciter Olivier Legriffon qui a fait 1^{er} au Vigeant.

Mais alors que de bonnes nouvelles ! Rien de plus à dire, sauf que je vous attends TOUS à l'assemblée Générale. Le thème est définitif sur LATINO BRESILIEN attention aux yeux soirée bien animée.

La présidente

PIECES DETACHEES

Nouveauté :

Kit joint de Vitre (4 joints)	140 euros
Sigle JET 6 peint	25 euros pièces
Piston de freins étriers AR R8	20 euros
Piston de freins étrier AV R16	20 euros
Joint hartop/capot 2m50 pour DB, René Bonnet et Le Mans	50 euros

Plaque d'immatriculation au tarif de 25 euros la paire + 8.00 euros de frais de port, les numéros sont fictifs, me contacter pour me communiquer les numéros de plaques.

Cordialement.

M. Gilles LEROY
Tel: 02.37.65.29.31

CALENDRIER MAXI 1000

23 et 24 Mai	Zandvoord
06 et 07 Juin	Crois en Ternoix
04 et 05 Juillet	Le Mans LM Story
12 et 13 Septembre	Charade
11 et 12 Octobre	Dijon Prenois

INFORMATIONS

Nous connaissons déjà les dates du

MANS CLASSIC qui auront lieu du 09 au 11 Juillet 2010.

Les personnes déjà intéressées , merci de me contacter afin d'organiser déjà pour le couchage.
Il faut réserver un an avant.

Rappel des dates de sorties :

30 et 31 Mai : concentration Matra à Romorantin

13 et 14 Juin : Grand Prix de Vichy

4 et 5 juillet : Lm story au Mans

26 et 27 Septembre : Assemblée Générale à Romorantin

SORTIE DE DECRASSAGE DU 17/1/2009 A AVORD.

(Camp militaire de l'arrondissement de BOURGES)

COMPTE RENDU DE LA VISITE DE L'EDCA.

(Escadron de Détection et de Contrôle Aéroporté)

Malgré un léger soleil, il faisait un peu frisquet en ce jour du 17 janvier 2009 à AVORD. C'était en janvier, normal. Des RENÉ BONNET, DJET, MURENA sillonnaient ce petit village en quête du musée aéronautique. Nombreux étaient les participants ayant perdu leur programme précisant de prendre la direction de BAUGY : « tout de suite à gauche vous y êtes ». Le petit café et les viennoiseries offerts à l'entrée du musée étaient vraiment les bienvenus. Merci à Stéphane et à son épouse pour cette délicate intention.

La visite commence. Un colonel (toutes mes excuses si je me trompe) en retraite de l'Armée de l'air, passionné, nostalgique de l'époque glorieuse de la base 702 d'AVORD nous retrace l'historique de cette section qui débuta en 1872. Aujourd'hui l'association 4A (Association des Avions Anciens d'AVORD) travaille à la restauration et à la conservation du patrimoine aéronautique. Pas très grand ce musée, mais bien plein. Des écrits, mannequins, maquettes, moteurs d'avions, objets dérivés, remplissent ce local où chaque pièce est riche d'histoire, que notre guide n'oubliait pas de nous rappeler. Le souhait de 4A : devenir le 11^e musée national accrédité par l'Armée de l'air.

Certains restaurent des voitures, d'autres des locomotives, 4A se passionne pour les avions qui ont fait vibrer le ciel d'AVORD. Formidable, n'est-ce pas ?

Mais midi approche et un petit Logis de France, ouvert spécialement pour les membres du club MATRA nous attend pour le repas. La Cocotte, 18 rue Maurice Bourbon, tenu par Christine NICOLA (téléphone 02 48 69 13 09, au cas où vous auriez envie de revenir) nous avait préparé un petit kir avec amuse-bouche, puis un repas avec spécialités berrichonnes très sympa. Les discussions vont bon train mais l'heure tourne et la base 702 nous attend pour la visite de l'EDCA, « Messieurs, mesdames, veuillez rejoindre vos véhicules ! »

Surprise, le parking du musée est fermé, et à clé !!

Le brave Stéphane avait pourtant donné ses instructions. C'était le bug de l'organisation. Qu'à cela ne tienne, un portail même cadenassé ne résiste pas à une armée de restaurateurs de véhicules anciens. On démonte, on sort les véhicules et on remonte. Même l'AWACS n'a pas vu. Je vous raconterai plus tard.

Un petit serpent très coloré de voitures se dirige donc vers ladite base. Contrôle sévère à l'entrée des véhicules et des passagers, puis accès à la piste (attention pas de folies vous n'êtes pas à MONTLHERY), enfin exposition des voitures au pied du fameux BOING 707 : l'AWACS, un quadriréacteur sans fenêtre avec une grosse verrue sur le dos. La France possède 4 avions de ce type pour assurer la protection de notre territoire. En effet, ce gros engin d'environ 45 mètres d'envergure, d'un poids d'environ 100 tonnes (et ça vole) a sur le dos un RADOME (sorte de grosse rondelle de la dimension d'un manège de fête foraine) qui renferme un super radar d'une portée de 400 kilomètres. Il vole à environ 12 000 mètres d'altitude, voit sous et au dessus de lui. Son rôle est de surveiller l'espace aérien afin de coordonner les communications et diriger les opérations aériennes. Rien ne peut lui échapper (sauf les monteurs et démonteurs de portail).

Donc tout avion, suspect ou non, traversant l'espace aérien est détecté par l'AWACS ; s'il ne décline pas son identité, son cap, ses intentions... des opérations militaires peuvent être déclenchées afin de protéger notre territoire. Les AWACS (en anglais : Airborne Warning Air Control System ; en français : SDCA, Système de Détection et de Commandement Aéroporté) sont des avions de guet aérien.

Un accueil très chaleureux nous est réservé de la part du Commandant de la base ainsi que de ses Officiers et Sous-Officiers, franchement intéressés par nos si petites voitures aux pieds de ce monstre.

Mais venez voir l'intérieur de l'AWACS et de son aménagement puisqu'un appareil est dans son hangar en phase de maintenance. Le hangar : enfin un garage digne d'un DJET, 108 mètres de long, 60 mètres de large et 25 mètres de haut (idéal pour la restauration de véhicules anciens !)

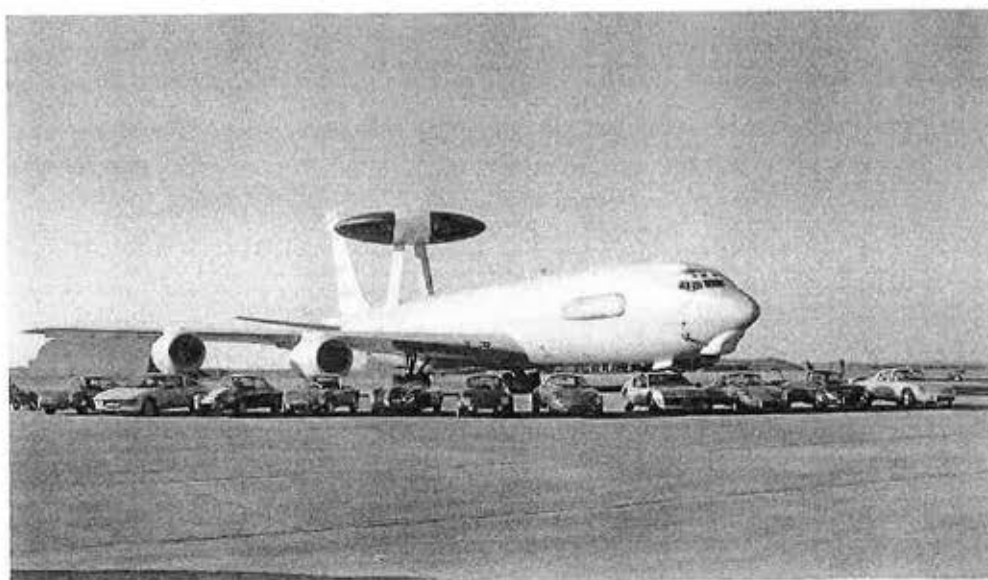
Nous montons à bord. Un poste de pilotage conventionnel, mais où sont les sièges passagers ? L'informatique liée au radar, les ordinateurs, les écrans remplacent les sièges et 15 membres d'équipage scrutent leurs écrans et interrogent leurs ordinateurs. Voilà la tâche quotidienne d'un surveillant de l'espace aérien. Un détail : désolé, dans ces appareils, il n'y a pas d'hôtesse.

Quelle belle visite !

Au sol, des bâtiments regroupent des équipements semblables à ceux qui se trouvent dans les avions pour que les personnels se forment et s'entraînent à leurs activités journalières. C'est à cet endroit que Stéphane DOLBEAU officie.

Merci encore à Stéphane de nous avoir permis de pénétrer dans cette zone militaire. Merci à vos supérieurs hiérarchiques d'avoir accepté. Nous connaissons peut-être les aiguilleurs du ciel, mais pas les surveillants aériens.

Jean-Jacques PES



SORTIE DECRASSAGE DANS LE VENDOMOIS

Nous tenons tout d'abord à vous remercier de l'accueil que vous nous avez réservé lors de la sortie de décrassage à Vendôme.

Jusqu'à présent nous n'avions pas osé faire les sorties du fait que notre Matra Djet ne soit pas terminée : maintenant nous regrettons ardemment.



Le soleil était de la partie, les Matra étaient toutes pimpantes et la sortie très enthousiasmante. Après 2 heures et demie de route sans chauffage, nous avons été accueillis par un bon café chaud et des brioches gentiment préparés par Mr et Mme **Hardouin** qui avaient organisé cette sortie sur Vendôme.

Un guide nous a emmené faire le tour de Vendôme, avec des explications à chaque monument, avec leurs anecdotes, il y avait un petit vent mais la beauté de la ville et l'accueil du guide nous l'on vite fait oublier.



Après un repas copieux et savoureux, nous sommes partis en ballade, tout au long de l'après-midi. Nous avons pu voir le tunnel de St Rimay qui servait d'abri au train d'Hitler en cas d'attaques aériennes pendant les entretiens de Montoire en Octobre 1940.



Et nous avons terminé la journée par la visite d'une Champignonnière à Villiers sur Loir, près de Vendôme, où le propriétaire nous a donné toutes les explications et répondu à nos questions avec un enthousiasme indéniable.



Ce que nous attendons maintenant c'est l'année prochaine, car même si notre Matra n'est pas encore terminée, nous viendrons, avec la 4CV, car non seulement les sorties sont très agréables mais les participants sont pleins de gentillesse, et nous ont pardonnés notre honteux manquement à la marque MATRA.

A bientôt, et encore merci pour cette très agréable journée.

Nelly et Gilles Leroy

Val de Vienne les 11 et 12 avril 2009

Ils étaient quelques uns à nous critiquer, dans le sens d'une analyse critique et non d'un jugement défavorable, sur notre manque de constance au cours des saisons dernières. A juste titre sans doute. Il est vrai que nombres d'abandons en course étaient souvent liés à un manque de MAINTENANCE ! Pour notre défense, le manque de temps, « nous avons un métier nous Monsieur », l'éloignement géographique, Olivier demeure à quelques 300 kilomètres de notre base et le « depuis le temps qu'on vous dit qu'on est pas mécanos ! » sont des arguments que nous avons mis en avant. Nous avons été sensibles à ces remarques et la retraite m'a permis de gérer différemment la saison 2009, tout au moins de passer plus de temps sur la préparation du Djet.

Le Maxi 1000 évolue. Deux courses sont organisées par meeting (même trois à Zandvoort !) mais il y aura 6 manifestations au lieu de 7. Calcul rapide : 13 courses en 2009 contre 7 en 2008, soit près du double. Sympa pour les pilotes, moins pour nos vieilles mécaniques. Et je ne vous parle pas du montant des engagements... Autre innovation la possibilité est offerte d'avoir un pilote différent lors des 2 courses. Olivier reste le seul maître à bord de la Matra. L'an dernier nous étions aussi dans le collimateur des organisateurs car nos roues dépassaient, légèrement, de la carrosserie. Néanmoins nous respectons le règlement du Maxi 1000 qui nous autorisait un écart de 1.5cm. Cette latitude est supprimée donc... allo s.o.s Jean-Paul, allo s.o.s Marc. Me voilà parti chez EPAF mouler des ailes intermédiaires entre les standards et les « Pesca ». Sous les conseils éclairés de Popaul, Nanard et Laurent je bosse d'arrache pied. Il y en a toujours un de disponible quand je suis en difficulté. Les ailes remontées je file chez EURL PM pour la finition et la peinture. Mais Marc qui a un œil de lynx constate que malgré l'élargissement des ailes la roue arrière gauche déborde toujours de la carrosserie. Je ne l'avais pas constaté lors du montage des ailes car le Djet était monté avec des jantes étroites de R8 et depuis la Matra est de nouveau équipée en jantes plus larges. La caisse étant un peu vrillée d'origine, les roues arrière gauche et avant droite ne sont pas suffisamment recouvertes. Le mal est moindre à l'avant. Conclusion on taille dans le vif du sujet et on façonne de nouvelles ailes arrière. Un boulot de dingue sous les conseils éclairés et le coup de main de Marc et de son équipe. Mais le résultat est probant, le Djet est splendide. Les quelques lignes ci-dessus ne peuvent pas traduire le dur labeur que furent ces semaines

passées chez Jean-Paul et Marc. Les à-côtés compensaient largement les litres de sueur perdus ! Mais nous étions prêt pour la première course.

La pluie est au rendez-vous au Vigeant et ne nous quittera pas durant tout le week-end. Philippe est présent avec son Alfa par contre son fiston, Vincent, n'a pas encore terminé son Audi 50 et est inscrit en Saloon Car avec sa fidèle Golf. Nous installons notre nouveau barnum et allons aux nouvelles. Je constate que bon nombre de Mini ont les jantes qui débordent allégrement des ailes. J'en fais l'amer constat à Edmond notre vénéré responsable du Maxi 1000. Ce dernier est fâché qu'on le prenne pour un c.. et m'affirme que ce cirque ne va pas durer. A voir ! 22 concurrents sont présents. Quelques nouveaux noms remplacent quelques anciens, l'absent le plus notable étant Coulomb. Quelques nouvelles voitures, une Austin Healey Sprite (splendide), une Alfa Giulia, une R5 TS et d'inévitables Minis complètent le tableau

Dans cette virée nous avons Angéla et moi nos deux petits enfants, Noé et César qui se faisaient une joie de voir courir tonton Olivier. Nous étions une bonne quinzaine de copains pour inaugurer ce début de saison. Petite crainte aux vérifications techniques car toutes les voitures sont soumises au sonomètre. Le seuil à ne pas dépasser cette année est de 95 décibels. On est mal avec notre échappement très, très libre ! Verdict 120 décibels. Mais personne n'est dans les normes, si les commissaires respectent le règlement à la lettre il n'y a plus de concurrents, plus de course. Conclusion, la direction sportive a laissé tomber ces exigences de la fédé. Mais à bon entendeur salut, ils ne nous rateront pas à la prochaine course. Nous décidons avec Olivier d'installer prochainement un silencieux... démontable.

Ce samedi matin la piste est humide pour les essais. Olivier s'élance avec des pneus neufs mais pas des pneus pluie, il ne faut exagérer ! La Matra tourne comme une horloge et le pilote semble à l'aise. Au bout de quelques tours il s'arrête alors qu'il a signé le 2^{ème} meilleur temps. Il se plaint de vibrations dans le train avant. En effet une roue semble avoir un jeu énorme. Erreur fatale de ma part, les jantes arrière et avant ne sont pas usinées de la même façon et je n'ai pas vérifié leur bon emplacement. Vite un cric, une clé de 19 empruntés à un collègue dans les stand et on interverti les roues. Durant ce laps de temps Olivier a chuté dans le classement à la 3^{ème} place. Il repart pour deux tours et récupère son bien derrière Thiéfain à 0.024 secondes. La honte m'envahit, sans cette stupide erreur il pouvait prétendre à la pole !

La première course se déroule en début d'après midi, toujours sous la pluie. Olivier fait un départ canon, prend la tête et ne la quittera plus. Seul Thierry Thiéfain et son Austin semblent être en mesure de l'inquiéter. Derrière nos deux lascars c'est le trou. Frenoy qui est parti de la dernière ligne remonte fort mais son handicap est trop lourd pour être un problème pour les deux hommes de tête. Les deux Alpine A110 des Lefebvre père et fils ne sont pas dans le coup, d'ailleurs Maxime, le fils, casse le moteur, rupture du vilebrequin. Philippe qui a une sainte horreur de la pluie se bat comme un démon et arrache une 5^{ème} place devant la R5 TS et la berlinette rescapée. Un surrégime entraîne l'abandon de Thiéfain et Olivier passe sous le drapeau à damiers avec plus de 30 secondes d'avance sur Frenoy son second. C'est le délire dans le team. César, 3ans, trimballe la coupe partout et surtout la nettoie minutieusement avec un chiffon. Le soir les bouchons sautent de joie !

Le dimanche matin pour le départ de la 2^{ème} course la pluie est toujours omni présente. La grille est composée comme la veille, c'est-à-dire selon les temps des essais. Olivier est sur la première ligne mais cette fois ci aux côtés de Frédéric Thiéfain, les deux frères se partageant le volant. L'Austin prend l'avantage sur la Matra au baisser du drapeau. Frédéric est moins rapide que son frère mais plus teigneux pour ne pas employer un terme plus péjoratif. Il ferme régulièrement la porte à Olivier. Derrière Frenoy remonte... Du bord de la piste je pense que Olivier va assurer une 2^{ème} place afin de ne pas prendre trop de risque sur une piste très grasse. C'est mal connaître le bonhomme qui au bout de la ligne droite assure un freinage tardif et pique l'Austin à la corde. Et la Matra s'envole vers une 2^{ème} victoire avec près de six secondes devant... Frenoy qui est également venu à bout de Thiéfain. Philippe renouvelle une 5^{ème} place devant l'Alpine de Lefebvre. Noé et César sont sur le podium avec Olivier et se dispute la coupe du vainqueur. Heureusement Vincent qui a brillamment terminé ses courses de Saloon Car sur le podium a pu les départager en leur confiant une de ses propres coupes ! Pas de jaloux !

Deux victoires, on finirait par s'habituer ! Nous avons maudit la pluie mais en fait c'était de l'eau bénite. Et quand le communiqué de presse de la FFSA* compare Olivier à Pescarolo, ça c'est du bonheur...

* http://www.ffa.org/article.php?titre_url=une-ouverture-bien-arrosce-&id=19375

teamgrete@netcourrier.com

www.teamgrete.info



Sortie RBMS Pâques en Bretagne

C'est lors de l'AG 2008 que j'ai accepté, suite à mon déménagement, de faire découvrir la Bretagne et plus spécialement le Morbihan. Delphine sait être convaincante...

Le cahier des charges était clair, trouver pour le week-end de Pâques des endroits plutôt sympathiques et mon souhait était de limiter les frais pour les membres du club qui s'inscriraient.

Avec Virginie, nous savions quel serait à peu près le tracé retenu ; mais mine de rien, c'est un sacré challenge de faire des choix judicieux de restaurants sans forcément les connaître. Dès le mois de Décembre, nous faisons des promenades le Dimanche armés de blocs notes, cartes, et guides touristiques.

Pour le rassemblement, il était clair que nous allions donner rendez-vous à Saint Thuriau, commune où nous résidons.

Le plus embarrassant était l'hébergement ; trouver un endroit joli, pas cher avec parking sûr pour les voitures n'est pas chose facile. C'est lors d'une visite de Restaurant à Auray que j'ai déniché l'adresse rêvée.

Une communauté religieuse à 10 minutes de chez moi, dans un parc magnifique et tenue par des sœurs toutes plus sympathiques les unes que les autres.

Lors de la première visite, Sœur Jean Gaud nous fait visiter 2 chambres et la salle de petit déjeuner ; c'est décidé ce sera le lieu retenu. Il faut dire qu'à 30 € environ la nuit pour 2 personnes petit déjeuner inclus, impossible de trouver meilleur tarif.

Point supplémentaire qui motive notre choix ; la possibilité pour ceux qui viennent avec un plateau de garer celui-ci près du château dans l'enceinte de Ti Mamm Doué.

Afin de gérer au mieux les inscriptions, j'ai décidé de concocter des tableaux informatiques et j'espère avoir une dizaine d'équipages présents.

Finalement, 14 couples se sont inscrits et plus la date approche, plus je croise les doigts pour que la météo soit clémente.

Les mauvaises langues diront qu'il ne fait jamais beau en Bretagne, eh bien c'est faux.

Demandez à ceux qui sont venus, pas une goutte de pluie pendant les 3 jours...

Le Vendredi soir précédant la sortie, des équipages arrivent comme prévu, mais un peu plus tôt que je ne pensais. Le temps de les emmener à leur hébergement et les conseiller sur un restaurant pour le soir même, retour à la maison pour finaliser tous les dossiers qui seront remis à chacun le Samedi matin et préparer la chambre pour Delphine, Bruno et Lucas qui dorment à l'hôtel « Rossini ».

Ils arrivent ce soir, et prennent la route avec la Muréna jaune ; 600 km à faire un Vendredi après une bonne semaine de boulot, faut être passionné.

Dès le Samedi matin, comme prévu, rendez-vous place de l'église à Saint Thuriau. Virginie, grâce à la gentillesse de la secrétaire de mairie, a la clé pour faire découvrir la beauté et le côté atypique de la décoration de cette église typiquement Bretonne.

Le déjeuner copieux et de qualité se déroule de 12h30 à 14h. Le rassemblement de tant de belles voitures fait des curieux, voir autant de Djets (ou Jets) ce n'est pas courant près de chez moi et rares sont ceux à connaître ces voitures.

Une surprise m'attend sur le parking : un reporter de la radio locale Centre Bretagne souhaite m'interviewer au sujet du Rallye. Inutile de dire que je sèche un peu sur l'histoire René Bonnet, et je tente d'appeler au secours Jean-Paul mais celui-ci est très occupé car la Barquette DB attire du monde.

Départ 14h de la place, crochet par la biscuiterie Joubard, fabriquant de gâteaux Bretons au beurre (c'est meilleur) afin de faire quelques achats.

Direction la ville de Josselin, le parking tout en haut de la ville nous est réservé afin de pouvoir nous garer tranquillement.

La visite du château n'était pas prévue dans le programme, mais finalement une grande majorité décide de s'y rendre.

Il faut dire que ce lieu historique vaut le détour tant par sa beauté que par la qualité de son entretien.

Un invité supplémentaire s'est joint au groupe, il s'agit de Guillaume, journaliste LVA qui va passer une partie de la journée en notre compagnie. Plus tard dans l'après-midi, séance photos en prévision de son reportage dans la revue, et le convoi reprend la route direction Pontivy.

Arrivés à Ti Mamm Doué, nous tenons la promesse faite aux sœurs et nous installons tous avec les voitures devant le château afin de faire une belle photo de groupe. Sœur Jean Gaud nous narre l'histoire de la communauté et nous indique que le château est à vendre, elles n'ont pas les moyens de financer les frais de restauration de celui-ci. S'il y a des amateurs !

Jean Paul a même fait le tombeur en emmenant Sœur Jean Gaud dans la barquette, il fallait la voir sauter par-dessus la portière...

Diner le soir à l'auberge de l'île, sagement arrosé.

Le grand jour est pour demain. Nous nous retrouvons tous place Aristide Briant à Pontivy le Dimanche à 9h pour un départ à 9h30. Comme la veille, nombreux sont les passionnés à venir admirer les véhicules.

Détour par la station essence (ça boit un Jet quand même, n'est-ce pas Daniel ?) et direction St Nicodème et sa chapelle construite au milieu de nulle part par un riche propriétaire le siècle dernier, ou même celui d'avant encore...

Pas de chance, des travaux de restauration ont commencé récemment et il est impossible d'y rentrer !

Passage par St Nicolas des Eaux afin d'admirer quelques maisons à toit de chaume, puis direction Auray et plus spécialement le port de St Goustan.

Je souhaitais faire découvrir ce lieu pour lequel j'ai eu un véritable coup de foudre et voir quel serait l'effet sur le groupe.

Très organisé, j'ai sollicité la mairie pour avoir un parking car les touristes sont nombreux là-bas et les lieux de stationnement plutôt rares.

L'emplacement réservé est génial, le long de l'eau de l'autre côté du port. Il va falloir être vigilant, les touristes affluent et tournent autour des véhicules pour s'en mettre plein les yeux.

Repas en terrasse, sous un beau soleil pour déguster moules-frites et far breton, et partir ensuite découvrir à pied ce village historique et ses maisons à colombages.

Le départ s'effectue à 15h, direction Erdeven et Ethel afin d'emmener tout ce petit monde en bord de mer.

Un grand vent souffle aujourd'hui sur la plage et les adeptes de kite surf s'en donnent à cœur joie.

Lucas, attiré par l'océan a envie de se baigner, mais la température n'est pas optimale.

Encadré par ses parents, cela ne l'empêchera pas de mouiller copieusement pantalon et sweat shirt. Il faut toujours prévoir du rechange pour les enfants, n'est-ce pas Delphine et Bruno ?

En repartant, et comme Jean-Paul me l'avait promis, je prends le volant de la barquette.

Ce n'est pas une voiture de p... celle là. Direction, boîte, freinage etc. changent radicalement de la conduite de ma Muréna. Je me demande comment il fait pour arriver à rouler aussi vite avec sa voiture...

Le retour se fait à vitesse plus soutenue en fin d'après-midi, et le soir un diner dans une vraie crêperie bretonne nous attend tous.

Le lendemain matin, Pâques oblige, Lucas et Salomé cherchent les œufs dans le jardin pendant que les adultes boivent une coupe de champagne.

Un dernier restaurant est réservé ce midi pour fêter les anniversaires de Lucas et Virginie.

A voir les mines réjouies et entendre autant de remerciements, je pense avoir réussi cette sortie. Aucune panne, pas d'accident, l'idéal. Si cela vous tente, c'est avec plaisir que nous vous ferons découvrir le sud Finistère sur un grand week-end à l'avenir, les paysages sont encore plus jolis et les touristes moins nombreux. On prend rendez-vous ?

Serge Rossini



SORTIE ANNUELLE EN BRETAGNE 2009

Samedi 11 Avril

Départ de Bordeaux vers 5H30, il pleut c'est un peu triste mais le moral revient vite car on sait que nous allons vers le beau temps. Faisons un bon voyage sans encombre.

11H30 arrivée à destination : le prieuré TY MAN DOUE ah quel endroit magnifique !!!!

Il fait un temps splendide, et nous sommes accueillis par de gentilles sœurs et quelques participants. Nous allons retrouver le reste du groupe au restaurant de SAINT THURIAU. Bon petit repas et superbe ambiance, heureux de tous se retrouver.

14h30 découverte du village de Josselin et de son château. Ha ! J'allais oublier la biscuiterie JOUBARD. Hum que cela sentait bon, y a pas à dire les petits bretons que c'est bon.

18H retour au bercail pour séances photos, bien sûr notre Jean Paul n'a pas raté l'occasion de promener une charmante dame PHOTOS ECLATS DE RIRES.....

Puis départ pour le resto gastronomique parfait. Merci Serge pour tes choix.

23H30 dodo bien mérité.

Dimanche 12 Avril

Petit déjeuner à 8h15 et le temps est toujours de la partie.

Quelques petites visites de villages typiques et c'est reparti direction AURAI petit resto du port, en terrasse, toujours avec l'ambiance et soleil.

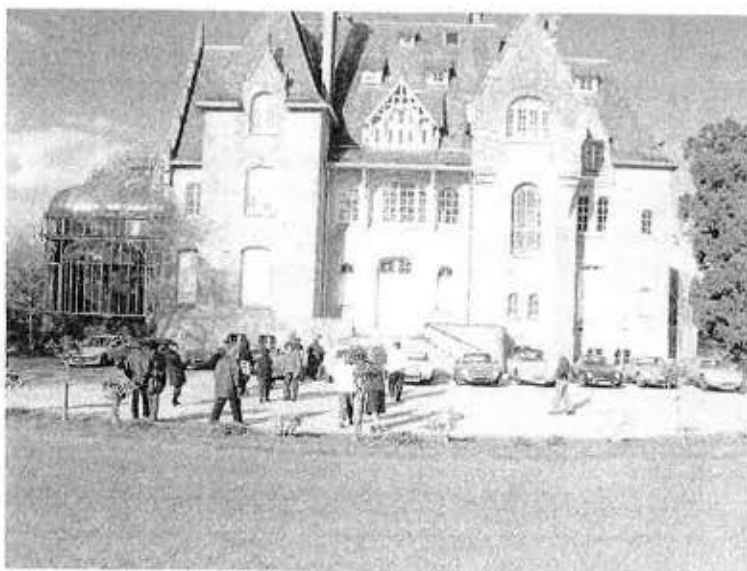
Petit détour par la mer et ses cerfs volants.

18h retour avec quelques petites pointes de vitesse. On se fait plaisir et direction la crêperie que j'attends avec impatience car je ne vous cacherai pas que je suis gourmande et je dois dire que je n'ai pas été déçue.

Voilà j'ai presque fini mais je voudrais ajouter aussi qu'il n'y a pas eu de problèmes mécaniques, dans tous les cas je suis ravie ainsi que Daniel pour ce week end

P.S Merci à nos hôtes pour cet excellent week end

Françoise Remazeilles



WEEKEND D'UN BLEU !

Des Bleus ... Mon père et moi sommes des bleus ! C'est la réflexion que nous nous sommes faites à la veille de notre départ pour Magny Cour et les Classic Days 2009 !

Oups ... Les présentations n'ont pas été faites ... Mea Culpa ! Je m'appelle Eric, 37 ans, marié, 2 enfants de 5 et 6 ans et salarié dans un secteur d'activité peu recommandable en ces temps de crise ... le milieu Bancaire ! On fait ce que l'on peut pour gagner sa croute !!!

Je suis, avec mon père, propriétaire d'un Djet Vs de 1966 Equipé d'un Gordini 1255. L'acquisition de ce Djet ... c'est l'histoire d'un coup de foudre pour ce véhicule, d'ailleurs, si vous souhaitez la connaître, je vous invite à lire le blog djetgordini.auto-blog.fr car ce n'est pas le sujet de cet article.

Le sentiment d'être un bleu ... oui mais pourquoi ? Voici une liste non exhaustive des raisons probables :

- Notre premier rassemblement d'envergure
- L'occasion de rouler un peu plus pour tester la fiabilité de nos travaux sur la bête
- Faire connaissance avec des membres du club
- Notre premier rallye touristique
- Passer deux nuits à l'hôtel avec mon père !!!
- ...

Nous voici sur le départ. Le Djet est rutilant (Cela tombe bien ... ils ont prévu de la pluie tout le long de la route !!!). La nuit est courte et le sommeil peine à venir. (L'excitation ... peut-être ... les 6 cafés pris après 17 h ... surement !)

Le jour se lève, et là ... et bien ... tout ne se passe pas comme prévu :

- Je loupe le réveil !
- Je vais, en retard, chercher le plateau et le ramène à la maison
- Au moment de monter le Djet, je me rends compte qu'une jante du plateau est brûlante ! (Le tambour est grippé)
- Pas question de prendre la route comme cela ! Le retard augmente !
- Nombreux coup de fil pour trouver une solution !
- Solution trouvée : la dépanneuse TOYOTA gracieusement prêtée par l'intermédiaire de mon beau-frère !
- Il faut ramener le plateau ... tiens la roue arrière droite ne tourne même plus !!! (Il a soudé avec la chaleur) (Consommation moyenne pour ramener le plateau : 25 litres au cent !!!)
- C'a y est ! on a la dépanneuse ! Il faut faire le plein ! 20 minutes pour trouver le réservoir !!! Là on est vraiment très en retard ! Il faut abandonner le programme initial ... on annule la visite prévue des ateliers EPAF à Romorantin !
- Plus qu'à monter le Djet ... Euh ... comment cela marche ???
- On part avec ... juste ... 5 heures de retard ... et un gros coup de stress !



Nous sommes rejoin, à la hauteur de Romorantin par Jean Paul avec la 630 et Alex avec son RB pour finir la route en convoi jusqu'à Nevers !

Première soirée avec les copains du club et un accueil dont on se souviendra chez Delphine, notre présidente ! Je ne connaissais auparavant qu'Alex, Angélique et avait eu la chance d'avoir une visite impromptu de Jean Paul chez moi pour le Café. Maintenant nous en connaissons d'autres et compte tenu de l'ambiance de ce weekend, j'attends impatiemment l'assemblée générale pour en connaître d'autres.

Au passage, dans le Jardin, je n'avais jamais vu autant de Djet au même endroit.

Le lendemain matin, après un petit nettoyage du Djet, départ en convoi (notre premier !) par les petites routes de campagne en direction de Magny Cour et l'arrivée ...

Depuis que nous avons le Djet, mon père et moi attendions ce moment avec impatience ! Je vous laisse imaginer le palpitant lorsque nous sommes rentrés dans l'enceinte du circuit !

On positionne les autos ... en ligne (9 au total dont 8 du club!) ... et ... il faut enlever les moustiques sur le capot ... donc ... peau de chamois et Nenette oblige !

Je suis positionné juste à coté de la 630 ... qui est, à mon gout ... un peu poussiéreuse ... Allez ... quand il y a de la Nenette pour un ... il y en a pour deux !!! Un petit coup et voilà ! Au passage, tout le monde a rigolé en me voyant faire ... mais je vais vous dévoiler un scoop ... presque tous, dans les minutes qui ont suivi, sont allés donner un petit coup sur leur Djet ! Même Alex ... c'est pour dire !

Il est temps de partir pour le Classic Tour, un petit rallye au Road Book ! Tout commence par un bouchon monumental au départ ... et ce fichu mano de température qui monte ... Toujours plus haut ... Et ... voilà ! On roule ! Les Djet du club s'attendent ... c'est plus sympa !

Petite précision de Delphine : « C'est moi devant ! » C'est clair et simple : Pas doubler ! D'un autre côté, il fallait y aller pour la doubler ... On l'a plus revu avant le retour ! Tellement rapide qu'elle n'a même pas vu que ce bon vieux Alex était en rade ... Nous sommes obligés de pousser au Stop ! Du coup, on se plante de route et décidons de faire demi-tour après avoir louper l'embranchement ... sauf Alex ... qui devait penser que s'il s'arrêtait, il ne redémarrerai plus !

Nous le retrouverons 30km plus loin quand tout le groupe se paume dans un village où il n'y avait même pas un troquet ... et oui, cela existe encore ! Mais là, le RB d'Alex agonise ... plus d'allumage ! Heureusement que certains d'entre nous sont toujours équipés d'une bobine neuve.



C'est reparti ... au GPS ce coup-ci ... mais il ne faut pas le dire ! D'un autre côté, nous étions les derniers !

Petite pause dans un magnifique village au bord de l'eau, Apremont sur Allier ! Magnifique cadre !



Retour au circuit pour la grande parade avec plus de 420 voitures ! Très impressionnant ! Et là, notre vénérée présidente a une idée géniale : Partons les bons derniers !

En effet, cela nous a permis de boucler « plein Gaz » le tour quasi complet du circuit pour rejoindre la parade. C'était le pied intégral !



Autre avantage, étant en fin de parade, la possibilité de s'arrêter pour quelques photos uniques sur le circuit !



Décidément, c'est une journée très forte en émotions et l'ambiance entre nous est fantastique ! La soirée de GALA, qui se déroulait sur les dernières terrasses du site de Magny Cour, donnant sur la ligne droite des stands, était très sympa et permet d'échanger nos impressions de la journée ... puis DODO !

Deuxième journée des Classic Days ! Tout d'abord un nettoyage de l'auto, normal ! Puis, un petit coup de Nenette ... pour changer ! Nous en profitons pour faire le tour des exposants, tour dans les paddocks et voir la parade, cette fois, des tribunes ! Le midi : Barbecue avec la tribu ! Toujours la même ambiance chaleureuse ! Super organisation !



Voilà donc le week-end d'un bleu ! Mais quelques questions restent sans réponses :

**1/ Pourquoi le Gaulois à bretelle a-t-il oublié de mettre un moteur dans la 630 ?
(Ce n'est pas très pratique de devoir la pousser à chaque instant !)**

2/ Que se serait-il passé, si, pendant le Rallye, quelqu'un avait dépassé la présidente ?

3/ D'où, Danielle, tient-elle cette gentillesse et cette bonne humeur ?

4/ Pourquoi, lorsqu'Alex est tombé en panne, les autres ont-ils dit « Encore Lui ! » ?

...

Bref des énigmes à résoudre ultérieurement !

Voilà donc le week-end d'un bleu ... mais c'est peut-être bien la première fois que, d'être un bleu, est plutôt un atout ... lorsque l'on voit la couleur du sang qui coule dans les veines de cette fine équipe !

Pour conclure, Merci à tous pour cette accueil exceptionnel lors de notre première rencontre et, pour moi, le prochain rendez-vous sera l'assemblée générale en Septembre !!!

Eric ... ou ... Diabolo ... ou ... Nenette ! (Vous choisissez !)

Dietgordini.auto-blog.f

L'HISTOIRE D'UN RENE BONNET BLEU

Vous l'avez croisée, vue dans les revues auto, aperçue sur des circuits, cette René Bonnet bleue avec la bande rouge à liserés blancs.

Elle fut reconstruite dans le but de faire de la compétition : caisse légère, super freins, arceau très sérieux, boîte de vitesse spécifique. Après une mise au point, et maintes péripéties, elle obtient son passeport technique FIA en septembre 1992.

Paul Joly commença à la faire tourner sur nos circuits, dont Le Castelet, où nous ne roulons plus maintenant, dommage. Elle participera même au Tour de France auto.

L'auto me fut confiée début 1995. Comme elle avait fait un tonneau, Jean Paul m'a donné un pot de mastic, des pots de peinture type Matra Espace et « à toi de jouer Dédé ! ». Il a fallu faire très vite entre mastic, peinture et remise au top du moteur, afin qu'elle soit prête pour la saison 95. Réussi !!!!!

Je me souviens, à Montlhéry, temple de l'automobile, dans une catégorie GTS surpeuplée, avoir eu le 46ième temps sur 51 voitures présentes sur la grille. (3 AC Cobre, 6 Type E, Diva, Ferrari, Big healey, Lotus, Porsche.....Que du gros) !!

Je ne voyais même pas le feu de départ, j'ai fini 30° à 2 secondes de mon copain Dinc sur l'autre Matra Quelle foie !!!

Alors commence l'engrenage pour la passion des courses, saisons 95 96 97, toujours en GTS, je me situe dans le milieu du peloton parmi les Alfa, Alpine, Cortina et 6 autres Djet. Il y a un bon noyau de même valeur, tant mieux.

Saison 1998, nouveau défi avec le Trophée Maxi 1000. De nombreuses petites cylindrées se retrouvent ensemble. Les Matra se montrent en première ligne, c'est passionnant et enfin la joie de monter sur les podiums. C'était une bonne année, une ambiance parfaite.

Saison 1999/2000 toujours bien.

Début 2001, grosse casse moteur : je n'ai plus de quoi refaire mon 1108CC. Je passe à la cylindrée 1150CC puisque j'ai le matériel et retourne donc en GTS.

La catégorie a changé, moins de gros cubes, moins de voiture en courses et beaucoup moins sympa. Cependant la course m'intéresse toujours.

2004, le Maxi 1000 autorise le 1148CC, je repars pour une saison, mais je suis surpris par mes résultats. Mes chronos sont les mêmes mais le « mini » occupent les meilleurs places en explosant les temps : écœurant !!! Elles vont trop vite. Même les temps de notre champion Pierre Moeglen sont largement dépassés.

2005, je retourne en GTS. On nous permet de tourner avec un moteur 1300CC et des roues de diamètre différent. Pendant toutes ces années, entre les courses sur circuit, il y a eu les courses de côte, pas mal non plus et aussi les manifestations qui permettaient de faire de bons entraînements.

Important, je n'oubliais jamais mes participations aux remparts d'Angoulême où l'on flirte avec les trottoirs et les gradins des spectateurs, et la descente en bas de la ville à plus de 160 km/h. Waouh !!! C'était très chaud. Forte montée d'adrénaline. Un vrai bonheur !

2006, retraite professionnelle, je pensais avoir tout mon temps libre pour me livrer à ma passion mais tout a changé. Le budget courses qui augmentait régulièrement : carburant, déplacements, normes de sécurité auto de plus en plus sévères (harnais, sièges, réservoir....) devient vraiment important. La fédération augmente aussi ses prix et de plus instaure deux manches au lieu de un, tout est donc multiplié, même la fatigue de la voiture. Alors le René Bonnet prend aussi sa retraite, comme son pilote. Plus de courses officielles, simplement des sorties pour se rappeler l'ambiance, l'odeur, la chaleur de l'habitacle, le plaisir d'être au volant d'une voiture de course.

Elle aura quand même participé à 67 courses avec ses essais, ses chronos, ses bravos et ses quelques rentrées au stand avec une sangle. Je lui ai quand même écorché sa carrosserie, un piston, un vilebrequin, un couple conique, une culasse mais c'est la course.

La caisse légère est bien fatiguée en 17 ans de courses. Avant de retourner à la case départ à Romorantin, j'ai retiré le macaron portant mon identité : sentimental, et il me reste des photos, des coupes et pleins de souvenirs inoubliables.

Merci l'auto Merci le Club

Dédé





Sortie Avord



Parade aux Classic Days



Bernard Artis aux Classic Days