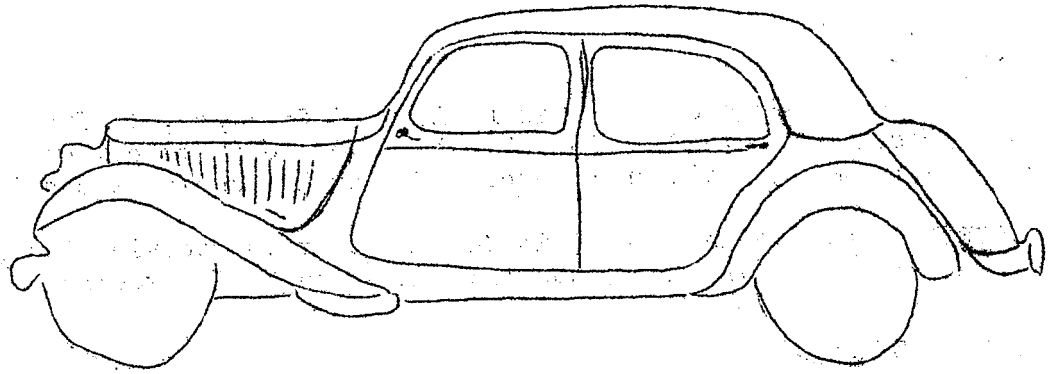


Le Petit Chevronné

AOUT 1981

EDITORIAL DU PRESIDENT

Chers amis Tractionnistes,

Il faut battre le fer pendant qu'il est chaud !
C'est en rentrant de notre périple jurassien que j'écris ces lignes.
Deux journées formidables dont vous lirez le compte-rendu plus loin ou plus tard.
Sachez que malgré une pluie torrentielle et un froid parfois surprenant, nous avons été bercé par une chaude ambiance sympathique.
Les Chevronnés prouvent une foisde plus que les Tractions sont increvables et que même s'il y a des gouttières, et bien on fait avec ! ...
Notre prochaine randonnée, vous la connaissez tous, nous en avons assez parlé de la HOLLANDE.
Les inscriptions du 5ième ICCR seront closes lorsque le Petit Chevronné paraitra.
Je suis persuadé que nous ferons bonne figure au plat pays qui sera le notre pendant trois jours.
Je ne surchargerai pas l'éditorial car je vais encore raconter des choses plus loin, sur la restauration.
Cette sortie dans le Jura m'a cependant un peu attristé quand j'ai appris que seuls trois pilotes et trois Tractions avaientpu se rendre au mariage de l'ami LANDRY.
Le bureau est responsable...
Il n'y aurait pas du y avoir de programmation de sortie le jour où un Chevronné se marie. Pour que ces petits incidents ne se reproduisent plus, je demande instamment à tous nos membres de nous prévenir longtemps à l'avance de ce genre de réjouissances.
Que les célibataires futurs mariés nous envoient un petit mot pour nous préciser la date de leur cérémonie au pls tôt.
Cela illustre parfaitement le fait que les contacts ne se font pas avec ferveur.
Un mariage, c'est important dans lavie d'un Chevronné, alors dîtes le nous clairement et suffisamment à l'avance pour établir notre calendrier.

Je termine en adressant nos plus sincères remerciements aux amis PERROT-MINOT et ANTONEL grâce à qui nous avons pu faire tourner nos vieilles compagnes dans un si joliecadre.

Jean Pierre CHARTON

Note du Petit Chevronné
=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=

Toujours à propos du mariage de nos amis Paticia et Philippe, IO Tractions dans le Jura et trois présentes, cela fait I3 ; le Club recense 80 tractions restaurées, en supposant que la moitié soit en vacances, faites le compte et concluez.........

AUTRE ETONNEMENT : avec ledernier Petit Chevronné, vous receviez les propositions de sorties pour l'été ; seulement 4 questionnaires ont été retournés pour renseignement.

NOUVELLE de Marc EVROT
=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

La véritable histoire de Mr A.A.A.

Antoine Achille AVANT reposait sur son lit, les mains jointes, les yeux entrouverts, dans la pièce qui lui servait d'appartement et dont les stores tamisaient la lumière du soir. Pasun meuble, en dehors du lit et de la petite table de bois blanc.
Sur les murs étaient accrochés une centaine de croquis, de dessins et de photos jaunies. Pas un bruit ne venait déranger la somnolence du vieillard.
D'ailleurs, voilà bien longtemps, trois ou quatre ans, que le ronflement des moteurs dans la rue ne parvenait plus ici : elle était piétonne et Antoine Achille Avant, ne pouvant plus se déplacer, n'avait pas vu depuis cette époque "ses voitures".

De toutes façons, il n'y en avait plus guère ; il se souvenait avoir attendu sept mois à sa fenêtre sans en voir une ; et encore, dans quel état : peinte de couleurs vives, avec des fleurs, des rayures, des inscriptions.
Quelle époque...
Dire que c'était lui, avant la guerre, la deuxième, celle où on se cachait, qui recevait son ami André dans son bistrot de la rue Leduc ; et c'était toujours la même blague amicale :
-"Alors, Mr André, un citron pressé ?"
André d'ailleurs ne buvait jamais rien qu'une limonade, il venait se détendre cinq minutes, et la conversation était toujours la même : les voitures occupaient leurs esprits.
Qui donc aurait pu croire que c'était Antoine Achille Avant, historien de misère, qui soufflait à l'industriel, Mr André CITROEN, le "Patron", ces idées saugrenues que ce dernier avait appliquées contre l'avis de tous ?

Un soir de février, ou peut-être de janvier, Antoine Achille Avant avait dit à André :
-"Un chassis, finalement, ça sert à quoi ? Et ça coute cher ! Si la caisse est solide, vous enlevez le chassis, et hop !"
-"Oui, bien sur, mais il faut y accrocher le moteur, sur votre caisse, comme vous dites, et les essieux..."
-"Eh bien accrochez-les ! Vous avez des ingénieurs, ils vont bien trouver une astuce..."

Une autre fois, Antoine Achille avait estimé que si les voitures tenaient mal la route, c'était parce que les roues arrières les poussaient, dans les virages.
-"En marche arrière, ça n'arriverait pas ! Elles vous la tireraient là où vous voulez qu'elle aille, votre voiture : on n'a jamais mis les cheveaux derrière la calèche !"

Au fil des jours, André entendait ainsi toutes sortes de"bétises", comme il disait, mais son cerveau enregistrait et raisonnait.
Les chemises amovibles,les roues indépendantes, la suppression de la disgracieuse malle, le tout acier, cela était enregistré, etmême l'idée de louer la tour Eiffel, ("pendant que vous y êtes, pourquoi pas elle ?")

Antoine Achille Avant se rappelait la surprise que Mr CITROEN lui avait faite, en I933 :
-"Vous savez, toutes vos bêtises, et bien on verra si elles tiennent la route, justement : je vais lancer une voiture ré-vo-lu-tion-naire..."

Et voilà Mr CITROEN, son chapeau à la main, d'expliquer qu'il va lancer une "Traction", et que c'est à Antoine Achille Avant qu'il doit cette idée qui va le sauver, mais que le secret doit être gardé coûte que coûte.

Antoine Achille Avant n'en a jamais soufflé mot à personne, et, aujourd'hui encore, rares sont les gens qui savent que les fameuses 7, puis les II et les I5, portent le nom d'un cafetier inconnu : AVANT.

Mais peut-on avouer que le génie parfois naît sur un comptoir ?

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

MEA CULPA : dans le dernier Petit Chevronné, Marc EVROT nous confiait un remarquabl MOT CROISE, et comble d'horreur, à la frappe du stencil nous intervertissons le 8 horizontal et oublions le 9 vertical...
Faute avouée est, parait-il, à moitié pardonnée ; merci Mr EVROT.

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

MES PREMIERS RAPPORTS AVEC UNE T.A. CITROEN

I955 : Une 4 cv Renault roule tranquillement à Joinville (Hte Marne) et s'apprète à dépasser un tombereau des services de la ville.
Une Traction surgit. Coup deffrein de la 4 cv. Les freins lachent.
La Renault ne peut éviter le tombereau.
De derrière le capot rehaussé de détritus, le pauvre chauffeur aperçoit le cheval détellé, s'enfuyant seul au grand galop dans la vénérable cité de Philippe LE BON.
Le résultat de ces nobles rencontrent fut la naissance trois jours plus tard d'un prématuré chevronné.

I974 : Ce n'est pas par hasard si j'achète comme première arme une II B de I953 à casquette que j'ai d'ailleurs entièrement restaurée (la casquette).

I98I : De par ces surprenants présages, je me félicite d'avoir transmis à plusieurs de mes amis (les pauvres) ma maladie (La tractionnite).

Heureux signes et vive la TA.

Jean Marc TRACTION...

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

LA SUISSE... voici enfin les compte-rendus tant attendus....

La Suisse, première grande randonnée des Chevronnés.

Immaginez 8 TA derrière une 7 en rodage pendant presque 300 kms, et vous comprendrez l'enthousiasme qui nous animait lorsque nous sommes arrivés à ZOFINGEN.
Nous y avons retrouvé Mr le Vice Président avec toute sa petite famille qui nous expliqua que son voyage fut "sans problêmes".

Ce qui m'impressionna le plus au cours de cette concentration fut le nombre considérable de "I5". Il faut avouer que lorsqu'on examine la beauté de l'une d'entre-elles et que l'on entend ronronner plusieurs Reines de la route qui viennent encore grossir les rangs, cela ne laisse pas froid.

Ce qui me dérouta le plus, fut la restauration d'une I5 (encore une), qui demanda deux ans de travail acharné, mais le résultat étatit là !

Ce qui m'étonna beaucoup fut le nombre restreint d'avant guerre. Je suppose que les Suisses préfèrent la grosse cylindrée ce qui ne les empêcha pas de décerner à André SARRAILLE deux premiers prix, l'un pour la plus ancienne Traction, et l'autre pour la plus belle restauration et ce pourle plus grand plaisir de toute l'Assemblée.

J'ai vu très peu de cabriolets, ce qui m'a permis de les admirer avec encore plus de respect et d'attention.
L'homme au Langenthal était là, toujours aussi sympathique. Un autre Langenthal léger était également au rendez-vous, ainsi qu'une Licorne et une Supertraction Rosengart.
Ce que j'ai le moins aimé, c'est cette traction de I9 50, déguisée en modèle de 38-39.

En réalité, de très belles autos sont venues de partout ; de Suisse bien sûr, Belgique, Angleterre, France, et même ... Californie.

Enfin, et pour la petite histoire, j'ai vu des Bourguignons dormir dans un abri anti-atomique.... Eh bien, croyez moi, c'est à ce moment là que j'ai bien apprécié ma toile de tente.

Juste un mot en guise de conclusion, ce genre de concentration ne peut être manquée, mais si vous n'avez pas pu y aller, consolez vous il y aura de belles photos.

Denis MARTIN

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

"BALLADE en SUISSE ROMANDE pour les CHEVRONNES"

C'est par une belle matinée de Juin, que nous partons à 9 tractions pour la Suisse. Après une pause-café à Besançon (où nous attendons en principe le vice-président, qui en fait est déjà en Suisse !), nous passons la frontière (rien à déclarer sauf à boire et à manger...) et atteignons la Suisse Romande sans autre arrêt que le pique-nique de midi.
Nous prenons la direction de Zofingen via l'autoroute, et à une dizaine de kilomètres du but, la II BL de Pierre stoppe dans unnuage de vapeur : la durite supérieure a lâché.
Nous nous arrêtons sur la bande d'arrêtd'urgence jusqu'à ce qu'un policier nous fasse décamper. Monsieur LANAUD ayant voulu attendre quelques centaines de mètres plus loin que la réparation soit terminée, s'est attiré les foudres du "carabinier" de service.
Après une expliquation Franco-Allemande, cela se termina non pas par une chanson, 5on n'est plus en France), mais par une jolie amende ... en Francs Suisse.

Nous atteignons ensuite Zofingen, il est I6 H 30 ; le rassemblement était prévu à I2 h : nous sommes comme d'habitude "presque à l'heure".
Nous faisons le tour du parc en admirantles tractions, et plus particulièrement un coupé léger, quelques cabriolets dont 2 Langenthal, une II BL découvrable, une I5 à suspension Grégoire, un cabriolet Supertraction Rosengart très bien restauré, et une II légère Anglaise, light-fifteen pour les fanatiques de Slough : tableau de bord en bois, intérieur cuir, poignées de portes, enjoliveurs et phares spéciaux...

Nous remarquons le fort pourcentage de I5/6 (dont 2 familiales) et particulièrement une berline magnifiquement restaurée.
Les Suisses admirent également nos voitures, et tout particulièrement bien sûr la "7" d'André, qui sera doublement récompensée par un "magnifique objet d'art".
Après un repas à la suisse, où nous faisons plus ample connaissance avec certains membres organisateurs, et unesoirée animée, les Chevronnés se couchent, les uns au camping, les autres dans un abri anti-atomique, selon les goûts !

Le lendemain matin, est consacré à la visite du magnifique MUSEE DES TRANSPORTS à Lucerne où se cotoient avions, trains, bateaux, et voitures anciennes dont une traction de I934 qui ne fit paslunanimité des Chevronnés quant à son état d'origine.
L'après-midi après une pauseau-dessus de Lucerne, pendant que se déroule le concours d'élégance à Zofingen, nous rejoignons le gros de la troupe et faisons quelques achats : affiches, autocollants, badges... etc, avant le repas du soir où sont remis lesdifférents prix.

Le lundi matin, la moitié des Chevronnés nous quitte pour regagner DIJON.
Les autres rejoignent la file internationale de tractions pour une promenade dans la campagne suisse. Après un repas pris dans un château (standing oblige !), c'est à notre tour de quitter nos amis suisses en les remerciant de leur accueil, et de l'organisation très efficace de cette concentration.

Sur le chemin du retour, et après quelques petits problèmes d'échappement, nous nous arrêtons chez René Mauron, qui nous offre le verre de l'amitié et nous présente ses voitures. Outre le cabriolet Langenthal quetous les Chevronnés connaissent, nous découvrons une 7C 1937 dans un état exceptionnel, et plusieurs après guerre sous bâches ... pour la pièce.

René Mauron, carrossierde son métier, nous montre deux de ses réalisations pour la fête locale : une VW coccinelle se séparant en deux par le milieu, les deux moitiés étant autonomes par deux moteurs et permettant de se mouvoir séparément, et d'autre part une simaca 1100 bicéphale, deux cabines conducteurs soudées dos à dos.

Outre ces véhicules, nous admirons une magnifique collection de miniatures,et en particulier, la quasi-totalité des modèles réduits de tractions existants.
Nous reprenons ensuite la route direction DIJON .

Après un chassé-croisé avec un cabriolet JAGUAR Type E, nous arrivons à DIJON... sous la pluie, heureux mais fatigués de ce long week-end placé sous le signe de la traction Internationale.

Bruno OUDRY

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

VOYAGE EN SUISSE EN T. A. vu par deux Panhardistes, irrécupérables et plus que désagréables
Ce dimanche là, le temps étant trop mauvais pour sortir nos Panhard, nous avons décidé de gagner la Suisse à bordd'une T.A., le propriétaire nous ayant supplié de l'accompagner en cas de panne...
Le voyage aller se passe pour le mieux, malgré un échec à notre tentative de hold-up à Morteau, (le Gang des tractions n'est plus ce qu'il était).
Sur l'autoroute, une des tractions s'arrête dans un bain de vapeur, nous avons regardé alors avec intérêt les démêmés de ces braves Citroënnistes en quête de durite, d'eau, les écoutant parler radiateur, circuit d'eau... etc.

Ne comprenant rien à ce langage sybillin, nous nous agenouillâmes et brûlâmes une bougie (à culot long bien sûr) à St Flattouine, qui nous avait préservé de ce genre d'ennui, nos chères Pan-pans étant dotées dès le berceau (moteur) d'un refroidissement par air très éfficace.
Une fois en Suisse, nous remarquons l'extrême rareté des véhicules Panhard.
Nous croisons à chaque virage des Mustang, Corvette, Can Am, des 4 x 4 de tous poils, une vieille Porsche,une Bugatti en réplique, des Mercedes 300 SL, et surtout des tractions...

Sur un parking de Zofingen, petite ville de Suisse Allemanique, nous en dénombrons prèsde 200. Si les Chevronnés appellent leurs voitures "véhicules de collection", comment qualifier alors ces Panhard dont l'extrême rareté a fait que nous avons plaçé, dès notre retour, les nôtres surun lit de plumes dans une pièce à température constante.
Je connais une vieille 15/6 Oléo, pour roulertous les jours, qui une fois retapée (choucroute et ripolin) remplaçera bien mon rarissime "break de chasse" PL 17 digne de tous les égards.
Après un dimanche placé dans la bonne humeur, la discussion étant polylinguiste, puisqu'on trouvait des Français, des Suisses, des Hollandais, des Anglais, des Belges, et même deux sympathiques Californiens, nous avons décidé d'essayer de regagner la France.
A quatre dans la 11 BL, avec nos baggges, nous n'étions pas vraiment très à l'aise, et dans notre mémoire, revenait le texte de la publicité de la PL Dynamique : (un salon sur la route, six vraies places, et un coffre spacieux.
Que diable sommes-nous venus faire dans cette légère ?

Le retour se fait à une allure très modérée, puisque nous aurons du mal à semer une Jag "E" qui n'avait pourtant qu'un nez court, et lorsque notre chauffeur appuyait sur le champignon, le bruit de succion au carburateur et le ronflement fatiguée du "4 en ligne", peu enclin aux efforts nous faisaient regretter le sifflement strident du bi-cylindres toujours prêt à bondir et jamais décidé à boire.

Et c'est pliés en 8 qu'on nous décharge devant nos domiciles.
Aujourd'hui, après avoir récupéré, nous pouvons quand même l'avouer : "Les Chevronnés" sont des gens bien sympathiques, les concentrations de T.A. ne manquent pas d'ambiance, et rouler en "Front Wheel Drive" comme le disait si bien nos amis Californiens, c'est toujours très loin d'être désagréable.

Moralité : Les Citroën anciennes, c'est très bien... Mais les Panhard c'est autre chose !

NDLR : Une grossière erreur de pagination nous a fait passer cet indigent article, en lieu et place d'un passionnant article sur l'évolution de la forme des pneus entre I934 et I957, sujet controversé s'il en est.
Nous vous prions de bien vouloir nous excuser, et une fois cet article soigneusement découpé, ce Petit Chevronné, pourra retrouver son honorable place dans votre bibliothèque.

&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&O&

TRUCS DE RESTAURATION

N'étant pas spécialiste ni en mécanique ni en carrosserie, je n'ai pas l'intention de faire un cours. D'autres bonnes âmes bien plus qualifiées que moi ont déjà pu vous apporter de précieux rensiegnements.
Je veux simplement préciser quelques détails qui me paraissent pourtant capitaux maintenant que je viens d'achever la restauration de ma II C de I956.

I) les portes : lorsque tout est démonté, brosser soigneusement l'intérieur de la porte (flexible et brosse tournante). Badigeonner ensuite avec un produit "mange-rouille" (limpifer ou Rustol). Passer une couche d'apprêt phosphatant (GP 2). Remplir ensuite la rainure de bas de porte avec du Rubson.
Il ne faut pas que l'eau puisse stagner dans cette petite gorge, c'est ainsi que l'on peut lutter contre les bas de portes rouillées et piquées.
Il n'y a en effet aucun moyen pour empêcher l'eau de glisser par l'extérieur de la vitre le long des coulisseaux.

Pour les cartons : s'ils sont récupérables, pas de problème. Tout est disponible chez DEPANOTO : tissus, agraffes, et toile meleskine, le tout d'origine.
S'ils sont pourris, prendre de l'Isorel 5mm, découper à la scie sauteuse selon l'ancien modèle.
Ne pas perdre de temps à faire les trous des agraffes, acheter du Velcros et faites le tour du carton. Coller ensuite l'autre morceau surla porte à l'aide d'une colle forte, etle tour est joué. De plus, vous pourrez démonter autant de fois que vous voudrez, cela tient parfaitement !

2) les ailes : Toutes les ailes sont percées sousles sabots. Il est indispensable de réparer consciencieusement cette partie, pour éviter que cela ne recommence, voici un truc infaillible.
Lorsque les ailes sont peintes et avant de reposer vos sabots tout frais polis, enduire largement à l'aide d'un composé au mastic silicone (Rubson ou autre) l'envers du sabot là où il s'appuie sur l'aile. Fignoler à la pulpe du doigt pour lisser. Fixer rapidement le sabot, enlever le masticen trop. L'eau glissera à l'extérieur sans glisser sous le sabot. Cette opération est à faire également pour les petits enjoliveurs de poignées de portes extérieures.

Voilà pour aujourd'hui, la prochaine fois je vous parlerai des joints, et il y a à dire !

J. P. CHARTON

LA BIBLIOTHEQUE DU "Chevronné"

Le précédent Petit Chevronné vous avait indiqué tous les ouvrages sur CITROEN et la TRACTION sur le plan historique et technique.
Aujourd'hui, nouscontinuons cette bibliographie par des articles parus dans des journaux plus ou moins spécialisés dans l'automobile ancienne.

- Un joueur génial, André CITROEN (Historia hors série n° II, I968)
- La légend e de CITROEN (Jean CAU - Paris Match n° I338 du I8/OI/75)
- André CITROEN, un grand patron, une grande époque (L'automobile - janvier 7
- Historique de toutes les Citroen (L'Automobile de mars à juin I968)
- CITROEN (Encyclopédie Alpha Autos n° 55 et56 tome IV avril 73)
- une reine de 35 ans (L'Auto Journal n° 7 du I5/04/73)
- Le cabriolet II N (Sport Auto n° I33 - février 73)
- La T.A. I5/6 de I954 (L'Automobile n° 346 du 04/I975
- La I5/6 (L'Auto Journal du 8/04/7I)
- Le gang des T.A. (Sport Auto n° I35 - 04/I973)
- Omnia (n° I68 nouvelle série de mai I934)
- Article sur les solutions techniques de la T. A. (Illustration du salon 34)

Articles parus dans "Le fanatique de l'automobile" :

- La I5/6 (Dumont n° 5I du I0/72)
- Les premières T.A. (Dumont n° 54et 55 des OI et 02/73)
- de la 7B) à la II D (Dumont n° 62 du I0/73)
- Les proto-tractions (n° I08)
- L'évolution des premières T.A. CITROEN (Rousseau n° I47 et I48 des I2/80 OI/

Articles parus dans "L'automobiliste" :

- La T.A. CITROEN (n° 37 et 38)
- Les 22 et I5/6 (N° 40)

- Le gang des T.A., la I5/6 de 38 à 56 (Traffic auto moto n° 62 - 04/80)
- Numéro spécial T.A. (Chromes et Flammes 06/8I)
- JAVEL numéros I-2-3 (janvier à mars I98I) : la 22, les faux-cabriolets, la traction à gaz, adaptation ID I9 P...
- L'Enthousiaste nos II,I3;I4 (I979: la I5/6 d'Y. HORNER, les 400 000 kms de LECOT
- Tous les numéros de "Traction Avant" (revue du C.T.U)
- Le bulletin d'information et de liaison du CLUB CITROEN FRANCE, et plus particulièrement les n° I2,I4,I9,20,22,23,24,25,26 et 29.

Et voilà hâtez-vous de compléter votre collection,car certains livres encore disponibles, ne le seront bientôt plus dans le commerce !
Quant aux plus anciens, on peut les trouver par petites annonces spécialisées, ou en courant les brocantes...

Bruno OUDRY

COMPTE RENDU DU VOYAGE A MONTHLERM AUX COUPES DE L'AGE D'OR

Ce dimanche 5 juillet, quatre Chevronnés se promènent sur le stand du CLUB CITROE FRANCE. Je remarque 4 cabriolets légers de I935, 36; 37 et 38, dont celui de Mr MATHIEU connu lors d'une sortie des Chevronnés en I980 à Chaourc e.
L'état de restauration des 3 premiers est très moyen vu la rareté du modèle. Je note que celui de I935 a été équipé d'une direction à crémaillère en I939.
Il y a deux berlines avant-guerre, une II BL I937 noire et une II B également de I937 mauve et noire appartenant à un spécialiste : Mr Fabien SABATES.
On trouve aussi de nombreuses après-guerre et bien sûr un bon éventail de I5 (ça c 'est Paris !) dont une majorité d'oléo-pneumatiques, (et même une familiale

Sur l'emplacement réservé aux Chevronnés, une seule traction, remarquée par sa casquette. Mais comme l'a déjà fait remarquer Aude BAGOEE (Président CETAC) "L'important est d'être représenté".
Au sujet des options spéciales, je note un pare-moustiques fixé sur le haut de la calandre, équipant la I5 H de Mr BAGOEE, la malle AEAT vue à notre anniversaire à DIJON, et des phares d'avant-guerre peints.

Une liste de commandes spéciales de I937 est parue dans la revue du CLUB CITROEN FRANCE, et l'espoir de la voir peut-être dans un prochain Petit Chevronné.
Je vois bien sûr d'autres CITROEN : SM, DS cabriolets, coachs Rosalie MANESSIUS NH, C 4, B I4 torpédo, C6 cabriolets, Rosalie I5, 2 CV Sahara (4 x 4 avec deux moteurs indépendants, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière), une Bijou (2 CV carrosserie spéciale de I959).

En résumé, cette sortie a été bénéfique et nous a permis d'admirer beaucoup de véhicules et surtout de faire connaissance avec le CLUB CITROEN FRANCE.
Nous les remercions pour l'apéritif offert, et nous serons sans doute plus nombreux l'année prochaine.

Jean-Marc TREXON

QUAND LES "Chevronnés" MARIENT L'UN DES LEURS

- Dis papa Philippe, dis-moi quand tu t'es marié avec maman Patricia ?
- Oh ! Tu sais fiston, à cette époque, je faisais partie d'un club de tractions, et j'avais invité tout le monde pour faire un peu de pub au club, qui en avait grand besoin, et puis aussi pour parler d'amitié (le père avait dit ces dernières paroles sur le ton de la confidence).
- Alors, t'avais plein de tractions au mariage ?
- Bof... oui et non...
- Pourquoi oui et non ? Ils avaient autre chose à faire ?
- Mais non fiston, ils n'avaient pas autre chose à faire ! Le club avait bien organisé un pique-nique le même jour, mais c'est pas ça : on ne fait pas toujours ce que l'on veut dans la vie. D'ailleurs Dominique ANTICH est allé en train à CHATILLON chercher sa traction uniquement pour notre mariage. CHOUETTE LE GARS !! et puis attends... Ah oui ! Bruno AUDI ou OUDI et enfin un passage de I5 six. Je ne me souviens plus très bien, de toutes façons, le club a fait ce qu'il a pu.
- Tu as l'air déçu papa ?
- Mais non ! Ta maman et moi, on s'aime toujours très fort, nous avons un bon petit bonhomme, et le reste n'a que peu d'importance... (long silence). Et maintenant, il faut dormir mon fils, il est tard ce soir. (puis comme se parlant à lui-même) C'est vrai que j'ai le coeur un peu lourd.

Propos recueillis par un non-participant
Denis MARTIN

COURRIER DE LECTEURS

Scandaleux !

Nous bondissons sur notre plume avant même de terminer la lecture du dernier Petit Chevronné pour vous dire notre indignation.
Comment de telles provocations, pour ne pas dire d'incitations à la débauche, peuvent elles paraître dans un journal apparemment sérieux, cela ne peut qu'offusquer la bonne moralité de la jeunesse française, à laquelle nous sommes fiers d'appartenir.
Analysons le texte de Mr CHARTON dans l'histoire de sa traction, car c'est bien sûr de lui qu'il s'agit : "La T.A. serait peinte en jaune PTT pour être discrèt"

Pourquoi se rire de cette admirable administration dont la seule devise est : "Des hommes qui relient les hommes".
Continuons : "Nous aurions mis également des bouteilles sur le toit pour simuler l'équipement de guerre". Depuis quand la guerre n'est-elle qu'une affaire de bouteilles ?
Ensuite, cet étudiant qui a acheté "sa traction pour une bouchée de pain", se réjouit de ne pas être astreint à payer une vignette, qui comme tout bon citoyen le sait, est la seule véritable obole au confort tant mérité de nos vieux.
Nous observons ensuite quatre tours, pas un de moins, sur la place Darcy, et ceci bien entendu de nuit et en échappement libre.

Ainsi, ce futur médecin se moque du sommeil de toute une ville, ne sait-il pas que des malades, des nourrissons, des travailleurs épuisés, profitent de la nuit pour dormir ? Pourquoi sacrifier l'harmonie de la cité à un égoïsme malsain ?
Ensuite "avec trois potes" (quel langage, mais passons...) ce voyou "mime entre Concorde et Glacier une scène de la vie courante" (seule phrase qui relève le niveau littéraire de l'article).

Comment ce futur président de la Traction Dijonnaise ose t'il affubler sa voiture d'un Jacob Delafon "récupéré" (bel euphémisme !). Nous frémissons à l'idée qu'il n'était même pas d'époque !!
Monsieur CHARTON a t'il seulement réfléchi à la portée de ses agissements. Y avait-il des étrangers parmi ces "touristes buvant leur menthe à l'eau à la terrasse des cafés" ?
Certainement. Que vont-ils penser du fameux raffinement français ?
Enfin et pour finir ; après avoir souillé presque toutes les valeurs morales de notre beau pays, l'auteur s'en prend aux gardiens de la paix venus mettre fin à cette lamentable exhibition. Je cite : "les képis débarquent" Pense-t'il vraiment qu'il n'y a absolument rien sous ces glorieux couvre-chefs ?

Seule la conclusion nous laisse espérer que Monsieur CHARTON est dans de meilleures dispositions d'esprit, heureusement, car nous aurions dû, sans cela, donner notre démission immédiate de l'association dont il est président.

Des jeunes "Chevronnés" en colère

HOLLANDE

C'est la semaine prochaine qu'aura lieu le 5ème RALLYE INTERNATIONAL CITROEN à BREDA en HOLLANDE. Le club hollandais attend plus de I500 Citroen de la TYPE A à la SM, en passant bien sûr par la traction.
Le club des "Chevronnés" y sera bien représenté, puisque I2 voitures vont participer à cette concentration.
3 groupes partiront séparément, l'un d'entre eux fera halte à MOLSHEIM pour assister au Centenaire BUGATTI.
Messieurs les grands voyageurs, Bonne Route, et ramenez-nous de quoi meubler nos soirées photos de l'hiver prochain.

PETITES ANNONCES

- VENDS ROVER 2000 - Très bon état - sellerie cuir - 5000 F
  Jean-Pierre PERAL - (80) 36. 80. 45 heures des repas.

- VENDS petit compresseur 20 litres avec accessoires, mano, pistolet... convient pour gonflage et petits travaux de peinture - 300 F
  Yves MEYNIEL - (80) 2I. 74. 57 après 20 Heures.

- CHERCHE 2 CV CITROEN 375 cm3 d'avant I953
  Christophe OUDRY - (80) 36. 05. 04 après 20 Heures.

CALENDRIER
==========

DIMANCHE 6 SEPTEMBRE : SORTIE PIQUE-NIQUE
Départ place de la République à DIJON à 9 Heures.
Au programme : parcours touristique jusqu'à MEURSAULT, visite de cave et dégustation, pique-nique à LA MONTAGNE DES 3 CROIX, avec vue panoramique, le site est très agréable, nous pourrons pique-niquer sous les pins, et un abri couvert est prévu en cas de mauvais temps.
L'après-midi, visite du chateau de Marguerite de Bourgogne à COUCHES. Nous vous attendons nombreux pour cette sortie de retrouvailles, familiale et sympathqieu.

D'autres activités sont prévues pour la fin de l'année, les dates restent à confirmer. SALON DE L'AUTO à DIJON, SOIREE PHOTOS, soirée CABARET RETRO,...

A noter : le CLUB 7I organise le DIMANCHE 25 OCTOBRE une grande vente de voitures anciennes et de pièces détachées. Notre club aura un stand de pièces, vous pourrez y déposer toutes les pièces que vous désirez vendre.

NOUVEAUX MEMBRES
==========

Mr GUENEAU Pierre - 4 bis rue de la Colombière - 2I000 DIJON

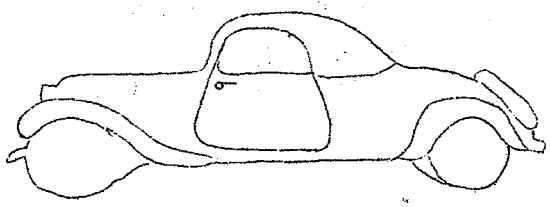
Mr VOILLEMIN Jean - ASNIERES LES DIJON - 2I380 MESSIGNY

Note de la Rédaction : Ce "Petit Chevronné" n'est pas tout à fait comme les précédents. En effet, afin d'alléger un peu le travail de notre secrétaire, déjà fort occupé, il a été décidé que la rédaction du journal mensuel du club serait confiée à une "équipe de rédaction" dont les membres s'engagent à fournir au moins, un article par mois... Cependant, et même plus que jamais, nous attendons votre courrier pour nous faire part d'anecdotes, de connaissances techniques ou historiques dont vous aimeriez faire profiter les autres membres du club.

Nous attendons également impatiemment de nouveaux membres à la rédaction, afin de compléter l'équipe actuelle, assez restreinte (même si vous n'avez que très peu de temps libre, peut-être pouvez-vousnous consacrer quelques minutes par mois ?
Nous vous quittons en vous laissant découvrir ce premier "Petit Chevronné" nouvelle formule, et en attendant votre courrier qui sera, je l'expère volumineux...

Bruno OUDRY

COMITE DE REDACTION :

Chef de rédaction : Bruno OUDRY - I5 route de Gray - VAROIS - 2I490 RUFFEY
lui adresser tous vos articles pour parution.

Ont participé à la rédaction de ce bulletin : J. P. CHARTON, Marc EVROT, J. M. TREXON, Denis MARTIN, B. OUDRY, Y. MEYNIEL.
Membres du COMITE DE REDACTION, outre les personnes pré-citées :
Mme AUGRAS, R. BROSSELIN, S. DOMATTI, J. P. PERAL - liste non limitative et non close. AVIS AUX AMATEURS !
Réalisation technique : Agnès et Yves MEYNIEL