



Le Petit Chebronné



Sortie D'automne 1985

JUILLET
AOUT 86

BULLETIN DE LIAISON DES «CHEVRONNÉS», CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE

Editorial

Chers Amis Chevronnés,

Voici arrivé le temps des vacances, et par la même le beau temps. Les T. A. roulent à Dijon et les environs ainsi que dans les autres départements (trois aperçues en une journée dans les Vosges, la semaine passée).

La période d'été, se trouve être propice aux sorties et concentrations. Je vous invite à lire le compte rendu de la grande exposition de Longecourt-en-Plaine du mois dernier organisée par un membre de l'Escargot Bourguignon et dont le niveau a été de tout premier ordre.

Plus modestement, la sortie de Chatillon S/S du dimanche 20 juillet a été également fort intéressante et a rassemblé 8 tractions de notre club (lire le compte rendu de notre ami Patrick Mangin).

Après le positif, le négatif: et là, je pense à la sortie sur deux jours à Consolation organisée par notre ami Henri Perrot-Minot qui n'a pas eu lieu en raison du manque de participants à la première journée. Un deuxième départ, le dimanche matin était prévu de Dijon avec nettement plus de Chevronnés mais, pour des raisons d'équilibre budgétaire, tout fut annulé. C'est très dommage car " Consolation " est

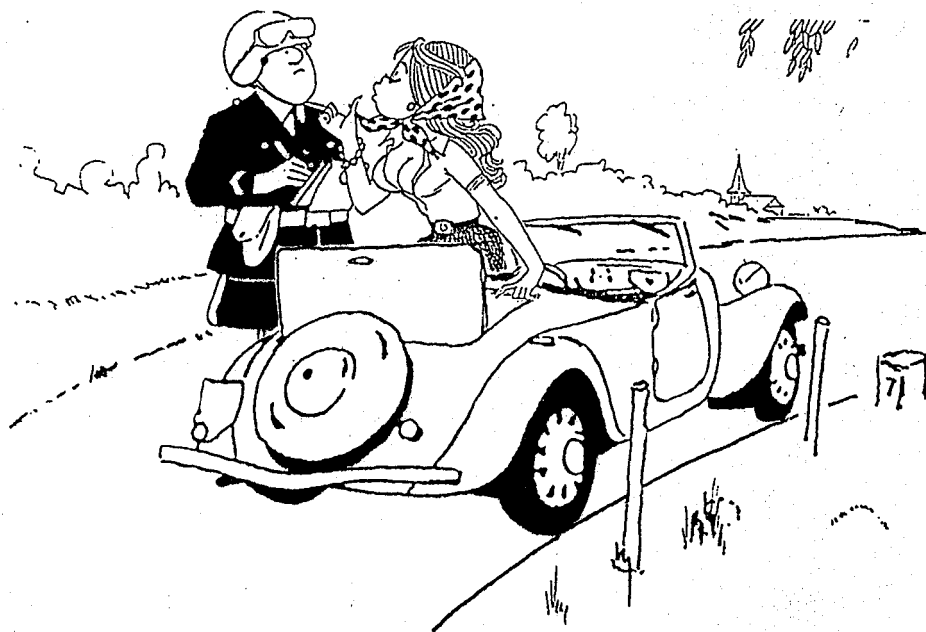
l'une des plus anciennes sorties du club. Malheureusement, et il faut bien l'avouer, c'est une sortie souvent "pluvieuse" et, maigre "consolation" pour le gagnant du concours photos il en aurait été de même cette année, car ce weekend là fut particulièrement mouillé.

Comme vous pouvez le lire dans ce bulletin, au mois d'août, tout le monde n'est pas en vacances et, notre trésorier organise une petite sortie sans prétention le 24 de ce mois. Le repas sera d'ailleurs tiré du sac.

Pour mémoire, je rappelle que la grande sortie annuelle aura lieu de concert avec nos amis de l'Escargot, du 71, du 7 - 11 - 15 et du club de Haute-Marne le dimanche 14 septembre dans la région de Chalon. En 1985, cette sortie avait rassemblé, outre le soleil, 50 voitures et 100 personnes.

A bientôt, et bonnes vacances..

J. Gauthronnet



— Réfléchissez bien, vous ne préféreriez pas me retirer autre chose que mon permis ?

Sommaire

Editorial du Président

Exposition bourse par J. Gauthronnet

Aviation et traction par Patrick Mangin

Lou dans le Bien Public

Javel: le dernier combat par Henri Heurté

Les chèvres et la traction par Yves Meyniel

Communiqué de J. Lemaud

Véhicules Anciens par Marc Jaudy

Petites annonces

Moins voitures par D. Loupey

Sortie d'automne

Les serrures de capot par le 34-57 Suisse

Sortie pour ceux qui restent

Deuxième randonnée en Pays du Der

Photos

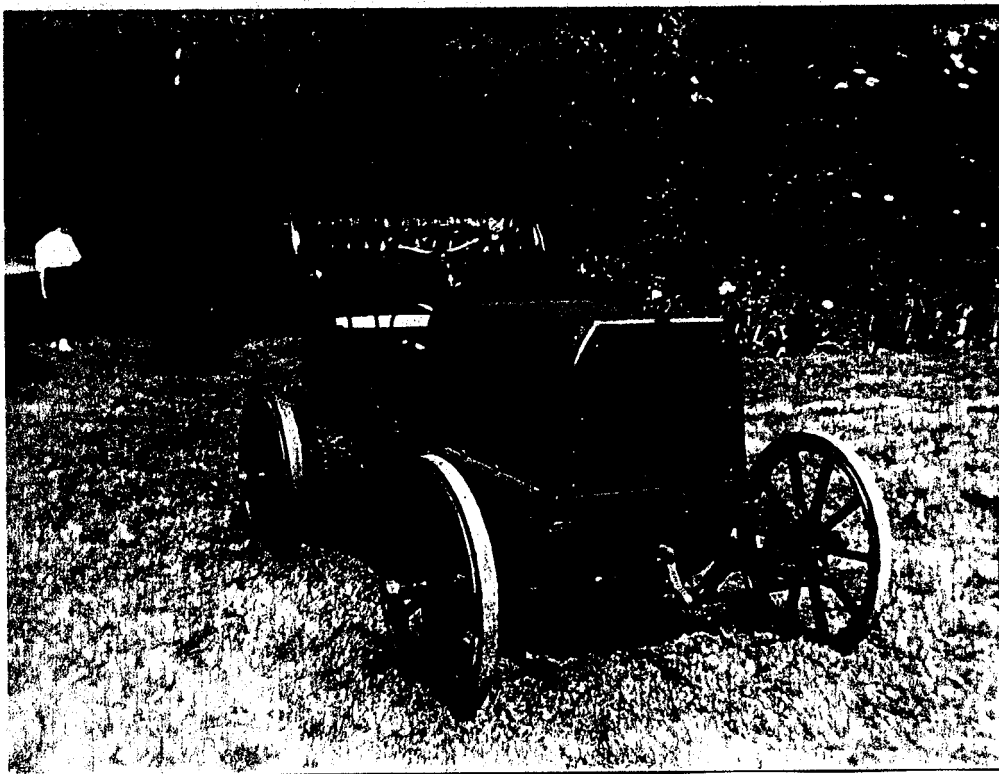
EXPOSITION BOURSE



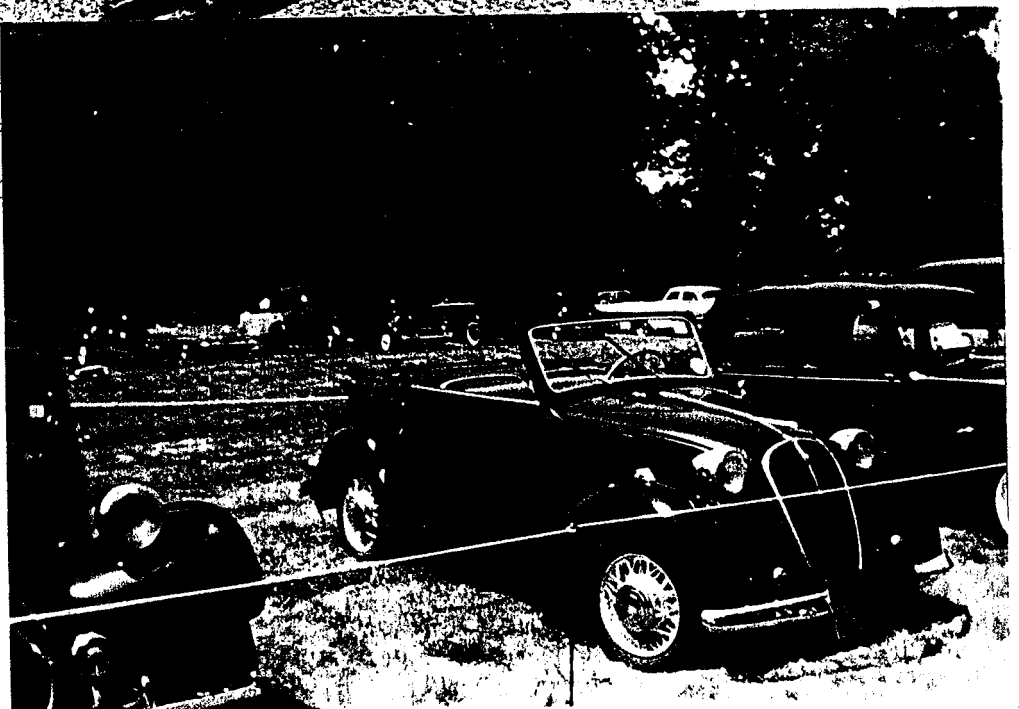
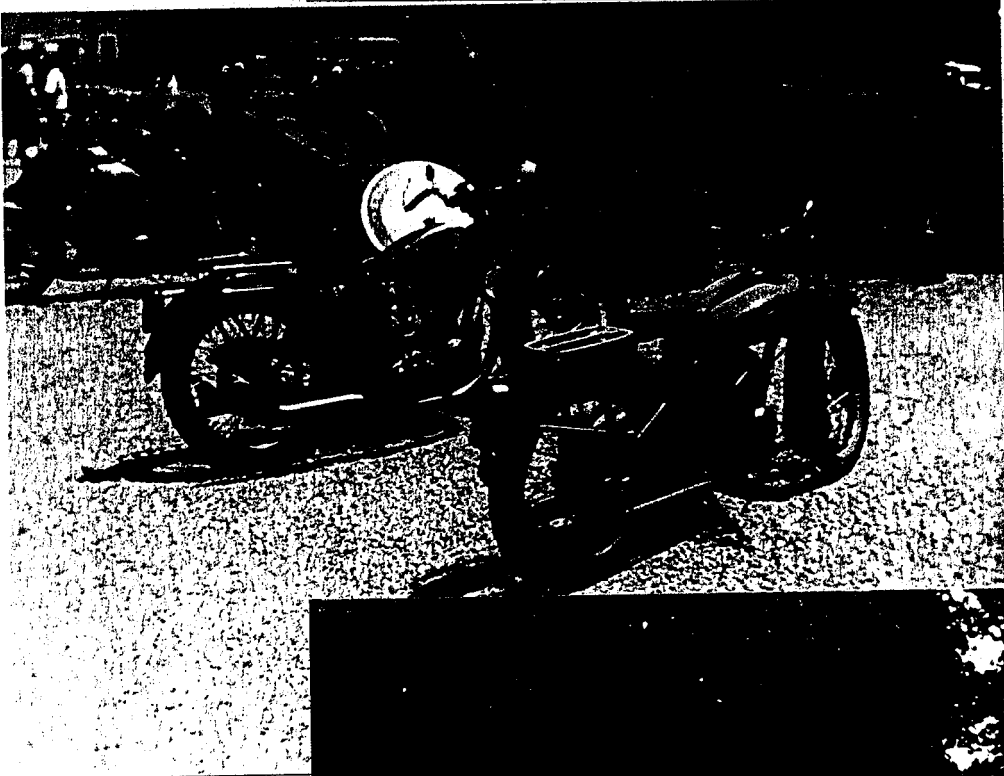
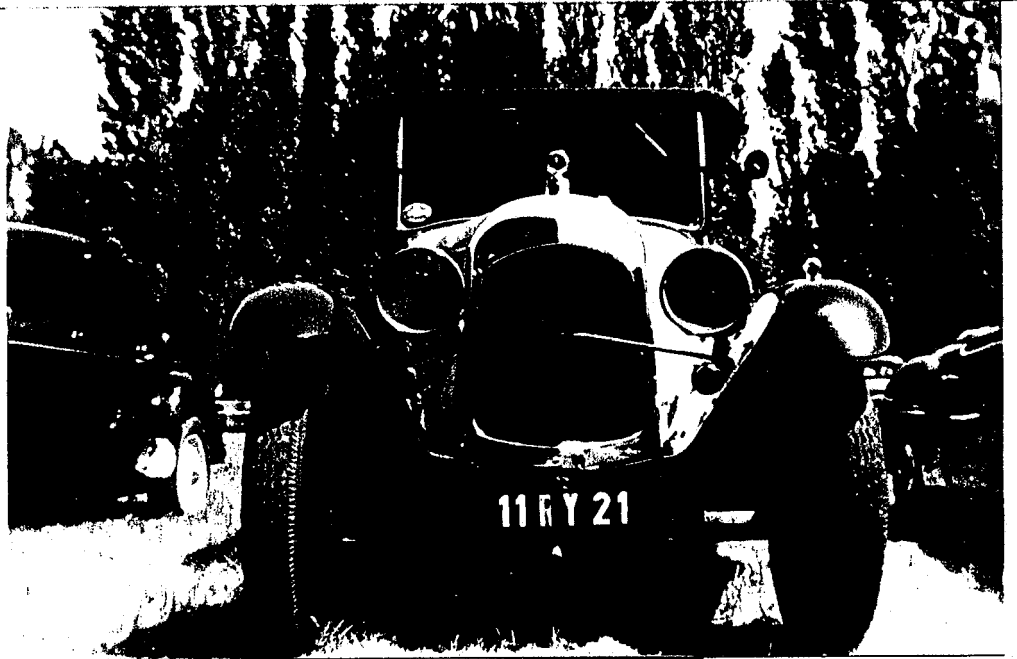
Château de Longecourt-en-Plaine par J. Gauthronnet

Il fait déjà très chaud, ce matin du dimanche 22 juin sur notre région de Bourgogne et, dès 9 h du matin, je croisais sur la route, et à Longvic, plusieurs voitures de " l'Escargot " qui se rendaient à " vive allure " au château de Longecourt en plaine pour une grande exposition organisée par Didier Goudot, membre de l'Abave.

A 10 heures, nous partîmes un petit groupe de 4 T. A. sous un soleil radieux et, 15 minutes plus tard, nous arrivons et trouvons sur place bon nombre de Chevronnés (Henri, Christian Cochois, Messieurs Got, Charmoille, Masson de Dole ainsi que Pierre Gibourg etc.)



... ET ÇA MARCHE !



Le stationnement des véhicules est prévu sur l'immense pelouse face au château. Outre les voitures de l'Escargot nous trouvons également des autos du club Autun Rétro, du club 7-11-15 de Mouchard (Ex T. U. de Besançon) de l'amicale Salmson, du club Icaunais d'Amateurs de Véhicules Anciens etc. en tout, pas loin de 100 véhicules, joli plateau.

De la Jaguar E à la B2 tout y était. Même une Rolls... la classe! Egalement une superbe Ferrari... à vendre (faites les fonds de tiroirs) des marchands de pièces, une buvette et un superbe soleil. Beaucoup de T. A. quand même et, pour sa PREMIERE sortie la très belle 15 malle plate de notre ami Lecomte de Ladoix-Serrigny : Tout vient à point... car voilà 5 ans que cette auto se trouvait en état de restauration. Eu égard à l'état de la voiture en 80, le travail effectué est tout simplement superbe (en outre une très belle sellerie) Voilà encore une belle " 15 " dans notre club... Bravo Lecomte!

A midi 30, l'apéritif est servi dans la cour d'honneur du Château. Didier Goudot remercie tous les participants et donne le programme de l'après-midi (Rallye Pédestre).

A la suite de quoi, nous allons déjeuner : sous un grand hangar se dressent de nombreuses tables. Plus de 200 repas à servir.

La quantité est imposante et la fraîcheur des produits incontestable.

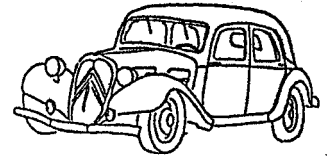
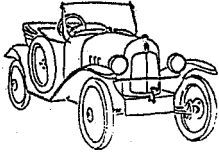
Les discussions sont animées entre les anciens du club (Pierre Gibourg et moi-même et les nouveaux: Marc Jeudy et Bernard Laurain) surtout que le Champagne bien frappé est le bien venu par cette chaleur. En résumé, une bonne ambiance amicale entre collectionneurs de tous poils.

L'après midi, une foule estimée à plus de 3000 personnes se presse autour des voitures, protégées toutefois par un cordage.

Le succès de ce rassemblement est incontestable: Bravo à l'organisateur Didier Goudot. Les Chevronnés ont répondu présent à l'invitation de l'Abave, puisque sur le parking j'ai dénombré 17 " Tractions " de notre Club sans compter les nombreux membres venus en " visiteurs " l'après midi.

CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, AUDI, DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, BORGWARD, LANCIA, PORSCHE,

BMW, LANCIA, PORSCHE, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, AUSTIN, JAGUARD, ROVER, PANHARD, VOLVO, FIAT, ALFA ROMEO,



Christian Augras

GARAGE

DU

CENTRE

11, avenue du Stand, 21000 Dijon

Téléphone : 80.66.31.74

R.C. 74 B 26

AGENT



CITROEN

réparations toutes marques

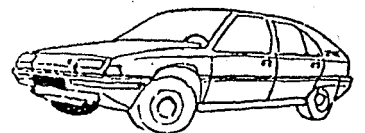
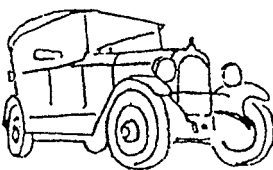
remise en état mécanique

véhicules anciens



ventes neufs

et occasions

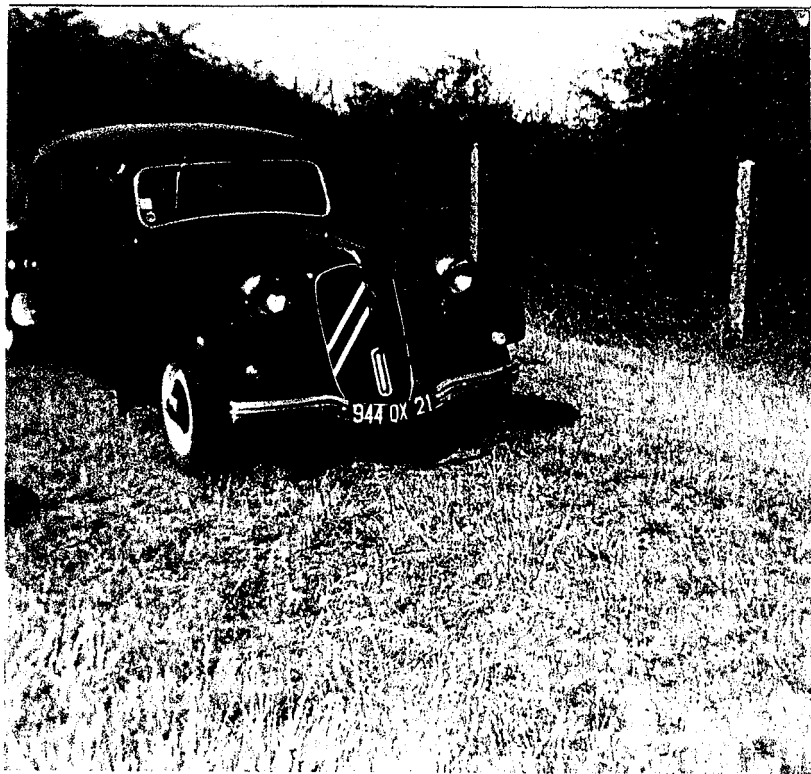


DELAGE, SIMCA, DAF, SAAB, SEAT, BORGWARD, MERCEDES, VOLVO, FIAT, ALFA ROMEO, FORD, VOLKSWAGEN,

FIAT, ALFA ROMEO, FORD, AUSTIN, JAGUARD, ROVER, PANHARD, DELAGE, VOLKSWAGEN, BMW, LANCIA, PORSCHE, OPEL, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT, TALBOT, AUDI

aviation et traction

par Patrick Mangin



9 H 30 ce dimanche 20 juillet. Il fait très beau sur Dijon. Le président avait donné rendez-vous devant les établissements " Meublex " sur la route de Troyes et à l'heure dite, cinq T. A. prirent le départ pour Chatillon S/S (Nono Grassi, Dominique Jeanpetit, Jacky, Maurice Chenneveau son épouse et sa mère, la famille Soupey et moi-même)

Les 90 km qui séparent Dijon de Chatillon sont avalés à bonne vitesse et à 11 heures, nous rentrons sur le petit aéro-club où nous attend Monsieur Dulac le sympathique président organisateur. Là nous attendaient 3 autres T. A. dont celle de notre ami Jean Antonel le Chevronné local.

Ballade en ville et concert de Klaxon pendant une petite demi heure. Après quoi le sympathique patron du grand café situé sur la place centrale, nous offrit l'apéritif accompagné de plusieurs plats d'excellentes frites.

A 13 heures, sous le grand hangar de l'aéro-club un repas nous est servi. Il fait très bon mais, l'ardeur du soleil est tempérée par une légère brise. L'après midi la fête aérienne bat son plein. Plus de 1000 personnes purent apprécier les exploits réalisés par les pilotes et autres parachutistes. J'ai même gagné un baptême de

20

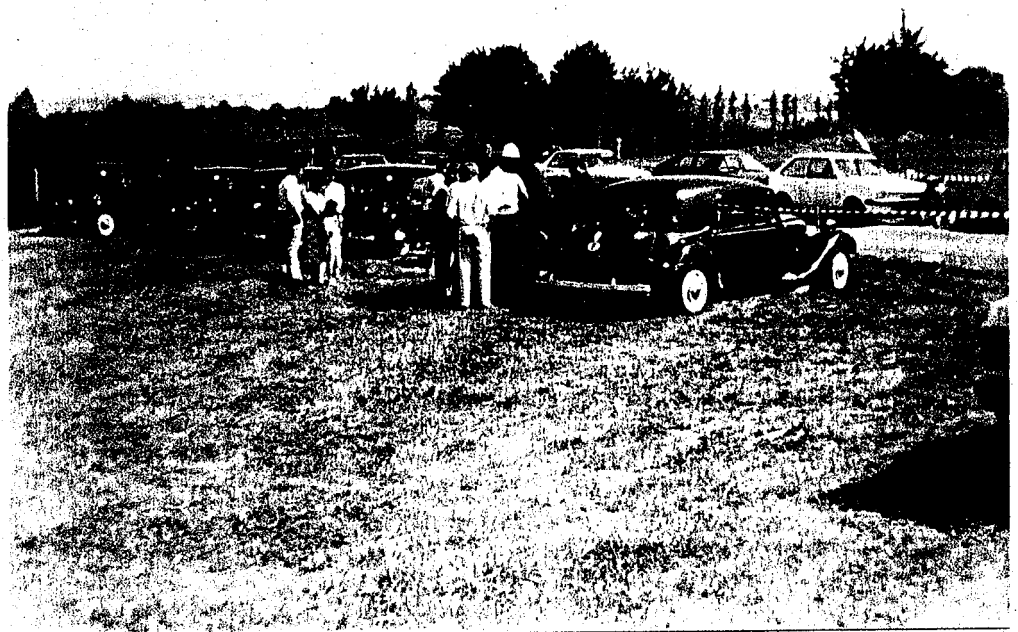
l'air en découvrant la date de création de l'aéro-club: comme par hasard 1934 (voilà une date qui me rappelle quelque chose !)

A 18 heures, nous nous retrouvons chez notre ami Antonel qui nous fit visiter son superbe garage. Jacky fit l'essai d'une DS 23 pallas (à vendre) qui ne rechigna pas à atteindre rapidement le 160. A la suite de quoi, Dominique Antonel apporta plusieurs plats d'excellentes cotellettes que notre grand chef du jour " Nono Grassi " nous fit chauffer juste à point.

Le Champagne coula à flots ainsi que le café et le pousse café... enfin bref, la soirée se termina très tard. Mais, ce n'était pas fini, car après un retour sans problème (mais à vitesse soutenue) notre ami Dominique fit couler le Corton Charlemagne dans sa cave, si bien que les T. A. ne retrouvèrent les garages qu'à 1 H du matin.

Voilà une excellente petite sortie entre bons amis du club où la chaleur du soleil n'avait d'égal que la chaleur de l'accueil que nous réserva les gens de Chatillon et plus particulièrement la famille Antonel.

Patrick Mangin



Lu dans le Bien Public

Plus d'un millier de spectateurs réunis par l'ADMR et l'aéro-club pour un gala de... haute voltige

Que donne la conjugaison des trois A ? (amitié, aéro-club, ADMR). Plus d'un millier de personnes ont pu s'en rendre compte, dimanche, à l'aéro-club de Châtillon : une fête magnifique. A la grande joie de tous, le beau temps était au rendez-vous. Lunettes de soleil sur le nez, jumelle en bandoulière, les spectateurs ont pu apprécier la variété du spectacle.

Tout d'abord avec la patrouille des Tempêtes, pilotés par Jean-Pierre Gruet et Maurice Lerminier, ces avions de 90 cv peuvent aller jusqu'à 200 km/heure. Et, en plus, ils ont la particularité d'avoir été fabriqués par des constructeurs amateurs : les pilotes eux-mêmes.

Comme ils étaient attendus, les parachutistes de Saint-Florentin ! Plus d'un spectateur s'en souviendra pour avoir scruté le ciel, loin, si loin... Ils étaient à deux mille mètres juste au-dessus de l'aérodrome, comme des tout petits points. Christian Laloué, lui aussi a fortement impressionné la foule aux commandes du CAP 10. Renversements, piqués, un véritable ballet aérien pour cet avion de voltige de 180 cv, qui passait parfois pas très loin de nos têtes.

Mais depuis le début de la fête, tout un chacun pouvait le voir : le Marcel Dassault 312. Visites guidées de l'appareil en statique et

tour du cockpit étaient commentés par M. Colin, ancien navigant de l'aéro-navale.

Il s'agit d'un avion provenant de l'armée de l'air qui a été déclassé et revendu. Le propriétaire actuel est une association : « Air Memorial », qui s'est chargé de sa remise en état de vol. Autrefois avion de transport de l'armée, le MO 312 finit sa carrière fort honorablement lors de présentations en vol et meeting aérien, pour le plus grand plaisir de tous. Son équipage, MM. Parsaud et Renon, nous offrait une jolie démonstration. Mais quel effet lorsque le MO 312 passait à trente mètres au-dessus du public.

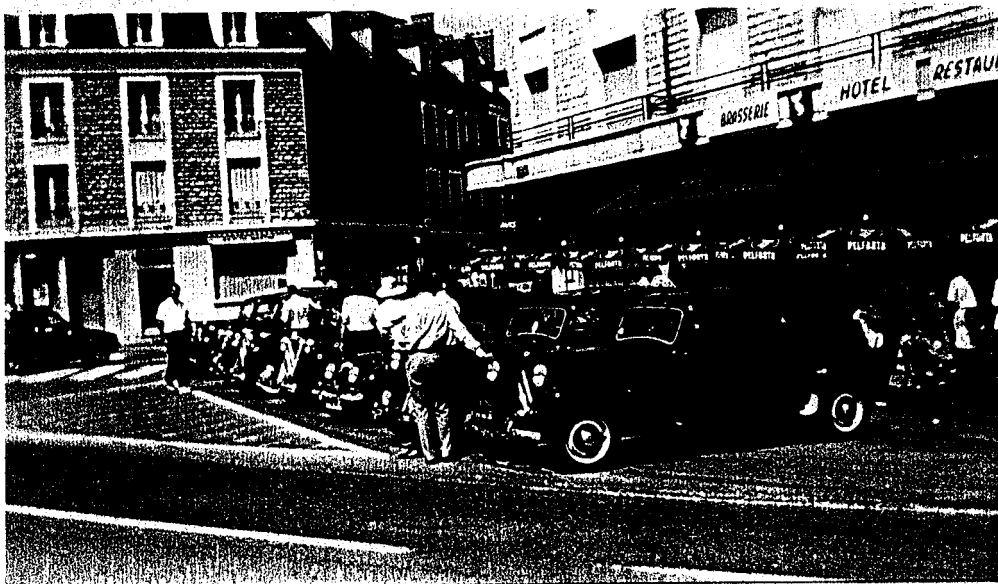
Les organisateurs, très satisfaits de cet événement qui a demandé une longue préparation, étaient cependant très affairés. Chacun, en effet, a pu se désaltérer, croquer dans une gaufre et, bien sûr, jouer avec Irène Colas et Jean-Louis Oliver, au podium, pour

gagner de fort beaux lots en musique, grâce à la présence de la radio locale.

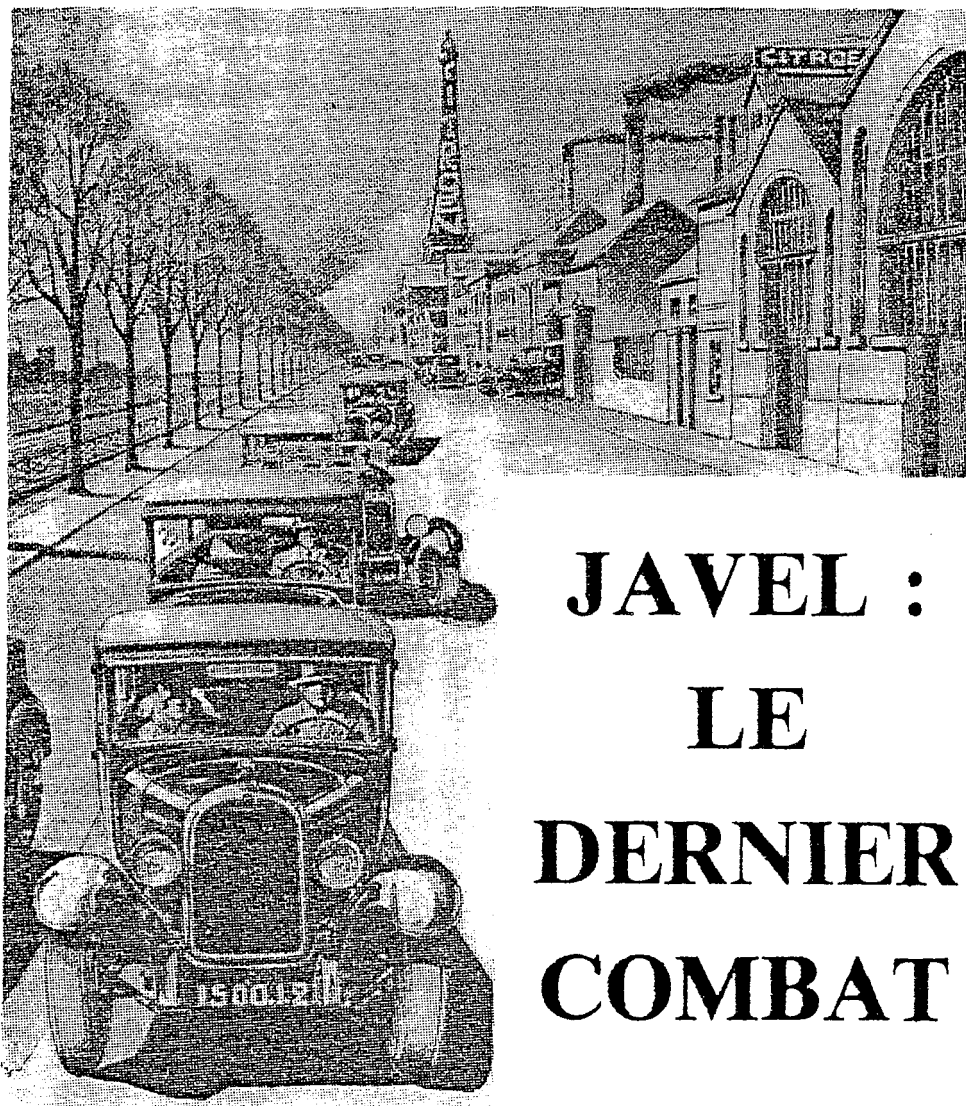
Les amateurs de sensations fortes s'en sont donné également à cœur joie : baptême de l'air et parachute ascensionnel ont eu un franc succès, grâce à la disponibilité des membres de l'aéro-club.

Une grande réussite pour la collaboration de l'aéro-club et de l'ADMR et M. Dulac, président de la section cantonale de l'ADMR ; Cormier, président de l'aéro-club, et Mme Grivotet, présidente départementale s'en félicitent. On notait la présence de MM. Sordel, sénateur maire, et Dabbé, conseiller général, ainsi que plusieurs maires des communes avoisinantes.

Le Club des chevrons présentait quelques tractions qui ont fasciné les amateurs de voiture. Enfin, une belle journée dont tout le monde se souviendra.



UNE PETITE "VERTE"
AU MILIEU
DES "NOIRES"



JAVEL : LE DERNIER COMBAT

Nous publions ci inclus un article tiré de la revue L. V. A. au sujet de la destruction des usines de Javel.

J'ai personnellement eu une longue conversation téléphonique avec les parents d'Henri Heurté (24 ans) qui se préoccupent de la sauvegarde de ces usines. Mais il semble bien que malgré leurs efforts, la cause soit entendue...

Le Petit Chevronné

PEU-T-ON encore sauver Javel ? Vous vous rappelez ? Nous avons publié, dans L.V.A. N° 15 du 10 avril 1986 un appel de Henri Heurté qui s'était ému de la destruction des usines Citroën du quai de Javel. L'appel a été entendu, puisque 700 signatures ont été réunies et Henri Heurté, depuis, n'a pas chômé. Il a

pris son bâton de pèlerin et, un peu comme "K" cherchant à rejoindre, mais sans jamais l'atteindre, le château du roman de Kafka, il a entrepris de se rapprocher de notre administration pour mettre un frein à la machine infernale de la démolition. Cette action débouchera-t-elle sur un résultat positif, même partiellement ? Il n'est pas encore possible

de l'affirmer mais une chose est sûre : Javel ne s'éteindra pas complètement incognito.

Henri Heurté nous a fait parvenir un long courrier organisé en deux parties : d'abord une description de la procédure suivie pour l'obtention du permis de démolir, que nous résumons ici, et ensuite les démarches qu'il a entreprises.

GENÈSE D'UNE DÉMOLITION

"En vue de la démolition d'une construction d'un niveau sur terre-plein, anciennement à usage d'atelier". C'est la définition extraite du permis de démolir N° 8527685 du 22 août 1985, concernant une "construction" sise au numéro 2 de la rue Napoléon Chaix, qui n'est autre que l'ensemble des usines Citroën.

"Construction anciennement à usage d'atelier", quel assemblage de mots réducteurs, indique Henri Heurté, au vu du cycle presque complet de production qui se bouclait à l'intérieur de ces 12 halles, dont 10 d'une longueur de 223 mètres, d'une superficie totale de 43.500 m², qui au terme des chaînes d'assemblage et de montage ont "sorti" dans un passé pas si lointain 759.123 Traction et la plus grande partie des 1.330.775 DS.

Le dictionnaire "Petit Robert" donne six définitions du mot "atelier". Celle qui semble se rapprocher le plus du sens approprié à l'espèce infirme bien le sens trompeur induit par cette définition : "section d'une usine où des ouvriers travaillent à un même ouvrage". "Section" et non pas "ensemble".

Cette définition est donc contestable, car c'est celle qui faisait partie du dossier affiché officiellement en mairie du XV^e, pour informer les administrés. Telle quelle, elle ne risquait pas d'éveiller la curiosité. Contestable également la période d'affichage, du 22 août au 22 septembre :

Qui peut, au mois d'août, se soucier de l'"Atelier" de la rue Napoléon Chaix ? poursuit H. Heurté. Actuellement, le dossier est visible à la direction de l'Urbanisme et des Equipements, 17, boulevard Morland, au deuxième étage.

Joint au dossier, les avis des autorités consultées, dont celui de l'Architecte des Bâtiments de France dont la mission est d'appliquer la réglementation relative à la protection du patrimoine historique. Son rôle est de contrôler si la disposition de l'immeuble est de nature ou non à affecter l'aspect d'un monument historique environnant (ainsi, en théorie, si toutes choses étaient égales par ailleurs, si on décidait de détruire la Tour Eiffel, le visa émis ne pourrait être défavorable, non pour la valeur intrinsèque de la tour, mais que dans la mesure où il serait porté atteinte à l'aspect du palais de Chaillot, par exemple).

Or, bien qu'il ait répertorié deux monuments historiques le pont Mirabeau et l'église Saint-Christophe de Javel, dont le champ de visibilité couvre les usines de Javel, il n'a pas jugé que la destruction de ces usines affectait leur aspect, puisque son avis a été favorable.

Il n'a pas non plus, comme il aurait pu le faire pour conserver un porche, une façade ou une partie des bâtiments, limitant ainsi les dégâts, édicté de prescription. Alors qu'il était inscrit noir sur blanc sur le formulaire que l'opération projetée était "La réalisation d'un espace vert dans le cadre de la Z.A.C. Citroën-Cévennes", ce qui rendait virtuellement toute prescription moins contraignante.

En bref, le permis de démolir a été accordé, et, selon toute apparence, suivant une procédure hâtée et volontairement discrète.

Mais ce qui précède est la genèse de l'histoire. Passons maintenant aux actions entreprises par Henri Heurté et qu'il énumère ci-dessous. Les juristes vont boire du petit lait et ceux qui ne le sont pas pourront suivre avec intérêt la ligne retenue pour tenter d'obtenir un classement.

POUR UN CLASSEMENT

La loi de 1913 et ses multiples modificatifs prévoient deux types de protection à titre des monuments historiques : la procédure visant à obtenir un classement, destinée "aux immeubles dont la conservation présente au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public", et celle aboutissant à l'inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, pour les immeubles présentant "un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation".

Le classement est, sauf exception, de la compétence du ministre de la Culture, et l'inscription de la compétence du préfet.

Le régime et les garanties offertes par ces deux protections diffèrent notablement.

C'est la première procédure qu'a choisi Henri Heurté, pour la sauvegarde d'une partie des usines et du portail de la rue Napoléon Chaix. Dès le 10 mars, lettre recommandée avec AR est envoyée à la direction du Patrimoine, suivie d'autres, suivie de coups de téléphone. Sans succès jusqu'au 21 mai où un courrier m'informe que la demande est bien parvenue dans les services de la direction mais que depuis le 1^{er} janvier 1985, date d'entrée en vigueur du décret du 15 novembre 1984, l'inscription des immeubles sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques est de la compétence du préfet, Commissaire de la République de la région où est situé l'immeuble, qui statue après avoir recueilli l'avis de la commission régionale du patrimoine historique, archéologique et ethnologique (COREPHAE).

Bref, deux mois pour rendre une décision d'incompétence et pour transmettre le dossier à M. le Commissaire de la République de la région d'Ile-de-France afin qu'il le fasse instruire par les services de la

Direction régionale des affaires culturelles, qui est un service extérieur du ministère de la Culture. L'acte est signé par un délégué du ministre.

Nous contestons le choix fait par la direction du patrimoine en faveur de cette procédure, qui, premièrement offrirait moins de garanties de conservation, et d'autre part semble être beaucoup plus longue, puisque, nécessitant la consultation de la COREPHAE qui peut ne siéger que trois fois par an, (par chance, une session était prévue pour le 3 juin).

Juridiquement, une éventuelle mesure de protection des usines de Javel ne devait intervenir que par voie de classement pur et simple, parce que :

— Au sens du premier alinéa de l'article premier de la Loi du 31 décembre 1913, on peut dire que la conservation de cet immeuble présenterait au point de vue de l'histoire ou de l'art un "intérêt public" : en effet, les usines Javel ont été les premières dans le monde à "sortir" en série des voitures à carrosserie monocoque tout acier, etc... De plus, en 1984, la direction du Patrimoine a subventionné une étude qui leur a été consacrée.

— L'article premier du décret du 15 novembre 1984 semble modifier les critères déterminant la procédure de classement applicable tels qu'ils découlaient de la loi de 1913. Il apparaît à sa lecture que ce n'est plus le critère de l'"intérêt public" qui est prédominant, mais la typologie dans laquelle vient se ranger l'immeuble.

Or l'usine de Javel entre bien dans la liste des immeubles susceptibles d'être classés : aux termes de l'alinéa 3 de l'article premier de la loi de 1913, sont classés par le ministre de la culture "d'une façon générale, les immeubles nus ou bâtis situés dans le champ de visibilité d'un immeuble classé".

Le fait a été établi lors de la procédure d'octroi du permis de démolir : l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France avait répertorié deux immeubles protégés au titre des Monuments Historiques, vis-à-vis desquels l'usine de Javel se situait dans le champ de visibilité : le pont Mirabeau, classé, et l'église Saint-Christophe, inscrite à l'inventaire supplémentaire.

La missive du 21 mai m'informait enfin que le dossier était actuellement en possession des services de la Direction régionale des affaires culturelles, auprès de laquelle on pouvait "obtenir tous les renseignements complémentaires sur la constitution du dossier et le déroulement de la procédure". Rendez-vous est pris par voie téléphonique, pour le 29 mai à 11 h.

Mais entre temps, à Javel, le temps des deux mois pris par la Direction du Patrimoine pour donner suite à l'affaire, le massacre avait continué. Le 27, le hangar cen-

tral n'était plus en mesure de résister aux sollicitations des chalumeaux et des grues, lesquels ouvraient un espace béant de plus de quarante mètres de longueur. Restait encore trois halles intactes et le portail de la rue Chaix.

Nous étions trois à nous rendre au rendez-vous, MM. Moreau et Laforge, lecteurs de "La Vie de l'Auto", ainsi que moralement, les 700 signataires des lettres et pétitions qui m'ont été adressées. Nous avons été reçus très aimablement par M. le Conservateur régional des monuments historiques, à qui le dossier de doléances fut est présenté.

L'entrevue a duré une heure et quart. L'importance tant historique qu'architecturale de l'ensemble a été soulignée à nouveau, et l'état actuel des lieux, ce qui était "sauvable", établi. Il est à noter que M. le Conservateur s'était rendu à Javel le matin même. A partir du plan des usines figurant dans la revue

"Coups de volant", nous retranscrivons la partie à conserver sur un plan d'urbanisme de la Z.A.C., plan destiné au public, que je m'étais procuré au siège de la société d'aménagement. La compatibilité de ce maintien envisagé avec la destination future du terrain est claire. M. le Conservateur promet seulement de soumettre ce projet à la CORE-PHAE, qui se réunissait le 3 juin.

Bien que je n'aie reçu depuis lors aucun document officiel écrit m'informant du rejet de ce projet, j'ai appris, par voie officieuse qu'il n'avait soulevé aucun enthousiasme parmi les membres de la commission.

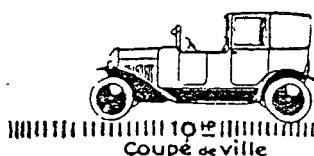
Voilà où nous en sommes. A Javel, les travaux se sont arrêtés une journée et demi, et ont repris depuis. Tout porte à croire, qu'en fait de classement, c'est le dossier qui est en passe de l'être.

Je remercie les sept cent personnes qui ont apporté leur soutien à

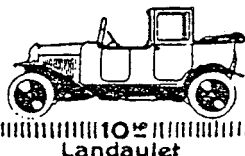
cette action. L'ensemble des signatures a été montré à M. le Conservateur. La petite onze a fait à nouveau le tour du monde : j'ai reçu le soutien du Club de voitures anciennes de Tahiti, l'"A.S.T.O.N.". Cela est à la mesure de tout le symbole de cette action. Nos voitures peuvent rester fière sur leur quatre roues. Il ne sera pas dit que Javel a été détruite de façon anonyme, dans l'obscurité d'un dossier poussiérier et derrière une pancarte "chantier interdit au public", par des promoteurs qui pensent pouvoir disposer librement de notre patrimoine national, sans que personne ne s'élève contre. Hier, les ateliers Salmson, aujourd'hui l'usine de Javel, demain le premier atelier de Louis Renault, peut-être. Nous y ferons obstacle.

Henri HEURTE
30, rue Bonne Aventure
78000 Versailles
Tél. (1) 39.53.67.42

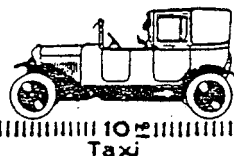
LA VIE DE L'AUTO



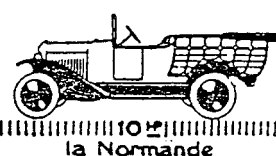
Coupe de ville



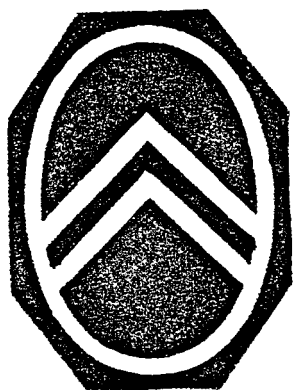
Landaulet



Taxi



la Normande



Les Chèvres et la Traction (histoire vraie) par Yves Meyniel

C'était un de ces après-midi du printemps 83 où la journée était un peu dure à tirer, cette année-là il y avait du soleil.

De passage à Chagny, je profite de l'occasion pour aller dire bonjour à mon ami Jacques Lameloise, restaurateur de renom.

Il vient de finir son service et me dit : "si tu as une heure à perdre, je t'emmène voir une traction, je ne sais pas ce que c'est comme modèle, mais je sais que ce n'est pas très courant".

Pas la peine d'en dire plus, je suis du voyage. De plus, on y va en Lancia Aurélia Cabriolet !

Nous voilà donc partis sur les routes de Saône & Loire, de petites routes en chemin, nous arrivons dans une cour encadrée de vieux bâtiments, en pleine campagne.

Les chèvres gambadent autour de la Lancia. Le son poussé d'un transistor nous indique que le propriétaire des lieux ne doit pas être loin.

Effectivement, un solide octogénaire assis sur un vieux tabouret de bois surveille d'un oeil ses chèvres.

Les fromages s'égouttent sur la pierre d'évier. Ici l'horloge du temps n'a pas tourné à la même vitesse qu'ailleurs ; on se croit quelques décennies en arrière.

Jacques parle de chose et d'autre, fait une première tentative : "je suis avec un Ami, et on aimerait bien voir votre traction"

- quelle donc traction ?

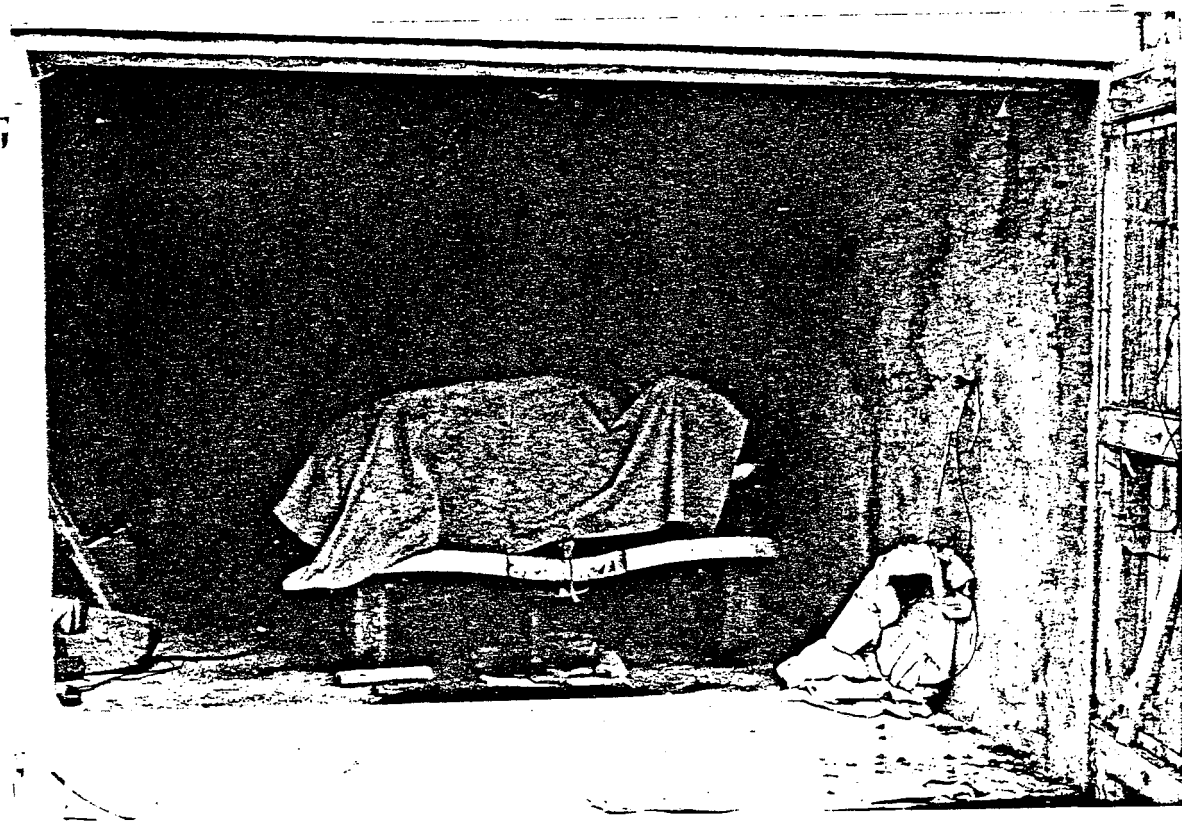
Ma tenue cravate-costume n'inspire pas confiance.

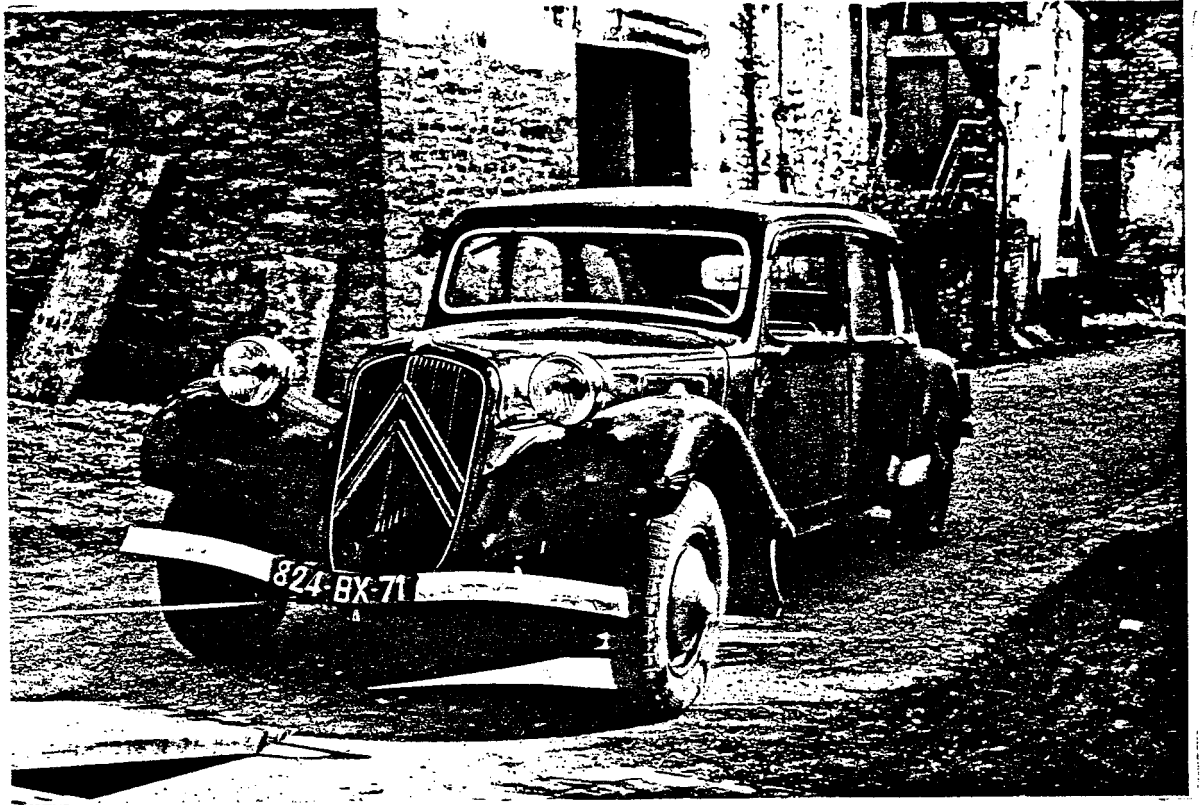
Trois quart d'heure plus tard, deuxième tentative :

"Et votre voiture, toujours au garage ?"

- Quel donc garage ?

Juste avant de partir, troisième essai, c'est le bon !





Bien, je vais vous la montrer. La clé grince dans la serrure et la vieille porte de la grange s'ouvre sur une immense bâche verte d'où dépasse un pare-choc sans banane.

Premier coup d'oeil intéressé, je lève un peu la bâche, calandre avec chevrons peints, le capot confirme avec deux volets.

Je pousse l'indécence jusqu'à lever la bâche plus haut encore, surprise, deux trappes d'auvent, ça palpite dur, j'aurais dû amener un toni-cardiaque !

Je soulève le capot pour voir l'échappement traverser le jambonneau et j'aperçois alors la plaque des mines : 11 A.

- une question : 34, 35 ou 36 ?

Je fonce à l'arrière, le coffre s'ouvre, 35 ou 36 ?

Mais cette bâche est bien longue, je lève au milieu : 6 glaces et des portes symétriques. La date du bloc moteur me donne confirmation Septembre 1935. Le tout parfaitement conservé.

Le propriétaire s'inquiète de me voir noter le n° de série.

Question bête à ne pas poser, cette voiture n'est pas à vendre !

Monsieur Dodille a acheté cette 11 A Limousine sortie des chaînes de Javel fin 35, le 17 Octobre 1937 pour 16.500 F.

Il l'utilise pour faire les voyages Paris - Couches les Mines où il a une maison de campagne.

Dans les années 60, début de sa retraite, il est élu maire de Saint-Jean de Trézy et passe donc plus de temps en Saône & Loire. Son épouse est hospitalisée et décède malheureusement très rapidement.

A ce jour, la 11 A est remise au garage, symbole et témoin de toute une vie particulièrement heureuse à deux. Elle ne sortira plus, remplacée par une Ami 6 toute neuve.

Pendant de longues années, Mr. Dodille ne touchera plus à sa traction, il a pris cependant toute précaution : vidange, chromes protégés, mise sur cales, un chargeur est installé à demeure sur la voiture pour entretenir la batterie.

Dans les années 80, lorsqu'il marche plus difficilement, il donne son Ami 6 à un proche voisin qui lui assure ses courses indispensables. Ne pouvant plus se rendre sur la tombe de son épouse, sa traction est pour lui le meilleur endroit pour se recueillir.

AVRIL 86 : à la suite d'une mauvaise chute, Mr. Dodille doit être hospitalisé, puis vivre ensuite à la maison de retraite voisine. Sa maison est cambriolée, ce qui le décide à trouver un refuge pour sa traction.

Comble de bonheur, il se souvient de notre visite et fait téléphoner à Jacques.

Deux jours plus tard, la 11 A Limousine dort en sécurité au côté d'une 11 BL 53.

Mr. Dodille a laissé partir sa voiture les larmes aux yeux, cinquante et un ans de souvenirs, ça ne s'efface pas comme ça.

Il m'a fait promettre de faire rouler sa traction et d'en prendre soin.

Chose promise, chose due ...

Rendez-vous dans le prochain Petit Chevronné pour l'histoire d'une remise en route après 20 ans de vacances.

Yves MEYNIEL

Communiqué

par Papa Lanmaud :

Comptoir du Frein - route de Beaune - 21000 Dijon.

Cet établissement possède un additif spécial " Traction " dans son catalogue, avec toutes les références.

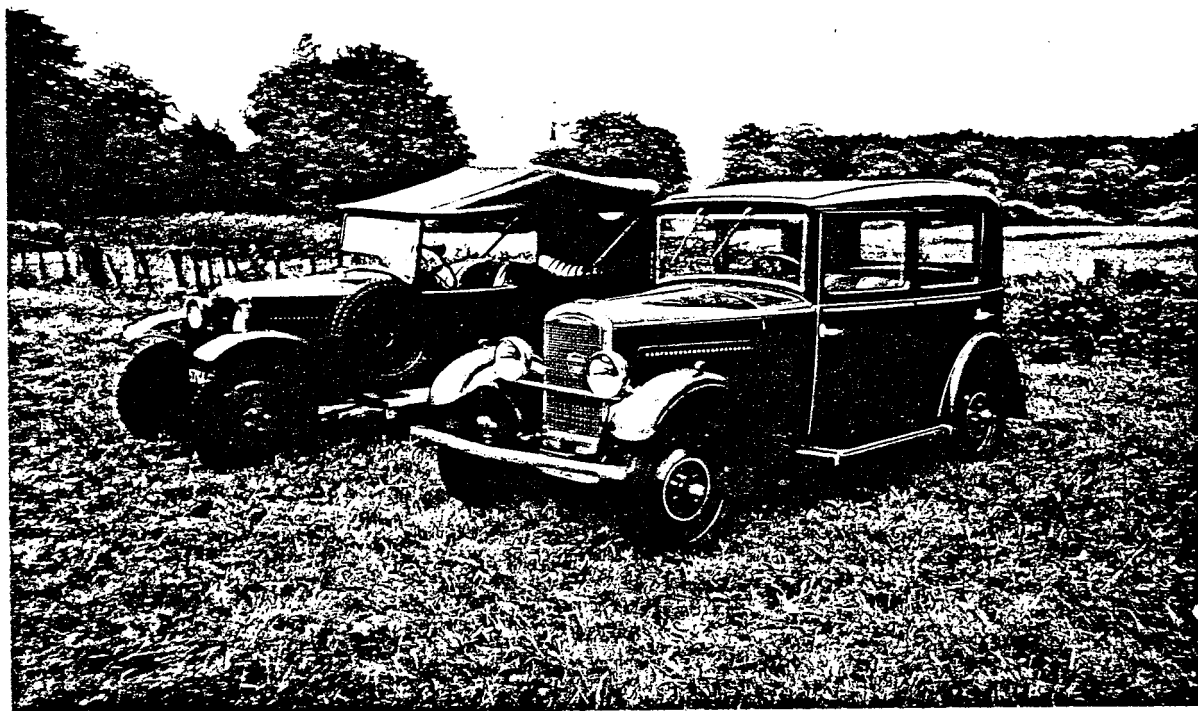
Exemple : Un jeu complet de coupelles avec les cache-poussière

(Pour les 4 roues) : 95 F TTC.

Véhicules Anciens

à Maxilly-sur-Saône

par Marc Judy



C'est dans une ambiance de Kermesse fort sympathique que c'est déroulé à Maxilly S/Saône le 6 juillet 1986, le défilé d'une trentaine de voitures anciennes de toutes marques, précédé d'un défilé de chars fort bien réussi par l'amicale St-Martin.

C'est après un sympathique repas pris en commun avec différents clubs dont le 71, que nous nous sommes tous rendus à nos véhicules pour former un magnifique Défilé en direction de Pontailier, Vonges, Lamarche. Le passage de ces 30 voitures anciennes toutes rutilantes fut très remarqué dans la traversée de ces villages.

Participaient également à cette journée des " Customs " qui ont fait une démonstration sur la route D'Heuilley.

Après un passage devant un jury, des prix furent attribués par classe et groupe de 10 ans d'âge.

Ainsi, 4 coupes furent offertes aux heureux gagnants, ainsi qu'une médaille à chaque participant (Une coupe fut d'ailleurs remportée par une T. A. du club des Chevronnés)

Bravo aux organisateurs de cette agréable journée, qui se termina autour d'une omelette géante de 2500 Oeufs....

Marc Jeudy

PIETTTTES ANNONCES

A vendre :

- un pneu 155/400 Michelin 20% d'usure : 150 F
- 4 jantes ID - DS fixation par écrou central : 60 f pièce.
- coffre et porte arrière de 2 ch. (année 70 env.)
50 f pièce.
- Un poste à Souder électronique jusqu'à 3.5 mm
bon état : Prix 550 F.

Monsieur Laurent : Tél 80 73 28 98 (entre 12 et 13 heures).

Recherche :

Citroën Traction " 15 " - bon état de mécanique et châssis.
de préférence malle plate.

Monsieur J.C. Burgisser - 1263 Crassier S/Nyon - Suisse.

A Vendre :

Deux pneus Michelin " Rechapage Laurent " 165/400 jamais montés.

Prix : 500 F la paire.

Un pneu " Bergougnan " 155/400.

Un attelage pour Traction 11.

Mr Jean-Pierre Péral : Tel 80 23 80 45 (soirée).

Recherche :

Une paire de Phares de T. A. 11 légère.

Mr Robert - 16, rue alexandre - 39500 Tavaux.

A Vendre :

TRACTION 11 B. L. 1954 - dans son jus - Prix 12000 F à débattre.

Mr ROBERT 16, rue alexandre - 39500 Tavaux (écrire uniquement).

A Vendre :

Deux pneus Michelin 155/400 usés à 30%.

Un démarreur neuf de Tube Citroën.

Mr Dominique Jeanpetit - Tel 80 56 67 70.

A Vendre :

TRACTION 11 commerciale 1956 - Parfait état - Peinture neuve -
traitee - intérieur neuf - Prix à débattre.

Mr Dominique Jeanpetit - Tél : 80 56 67 70 (soirée).

A Vendre :

Traction 11 B. L. 1952 (malle plate) - Superbe état, entièrement
reconditionnée - Tél 22 88 23 77 ou 22 88 30 53.

Prix non communiqué.

A vendre :

Citroën DS 23 électronique Pallas Cuir 1973 - moteur refait
très saine et très belle - Grise métal.- Prix: 18000 F.

Jean Antonel Tél 80 91 12 82 (Chatillon S/Seine).

1/43e

MINI VOITURES

Nouveautés

Vous avez déjà eu une liste de voitures au 1/43e dans notre Petit Chevronné de mars-avril.

Aujourd'hui, quelques informations supplémentaires et quelques rappels pour ceux qui ont oublié.

AUTOMANY : DS cabriolet phares nouveaux, transkit 75 f. et fourgonette C 15 kit complet 165 f.
Toujours le faux cabriolet 1938, la 11 BL avec calendrier genre ET, marchepieds et roues spéciales.
Une Licorne Rivoli 1939 avec carrosserie de T.A.

FROBLY : DS 19 toute montée 395 f.

JEMMPY : Visa Lotus kit complet 140 f.

SIBUR : Premier véhicule de la Croisière Jaune avec décal pour faire la série complète, deux autres modèles vont sortir, tout monté 195 f.

MICAROLA : C 4 Kégresse pompier, militaire et civil, tout monté 138 f.

M. H. modèles : Toute une série de T.A. et DS, un peu chère mais originale.

et 1/86e

Une échelle moins connue qui correspond aux trains HO (1/86e)

BREKINA : 15-six, 24 f.

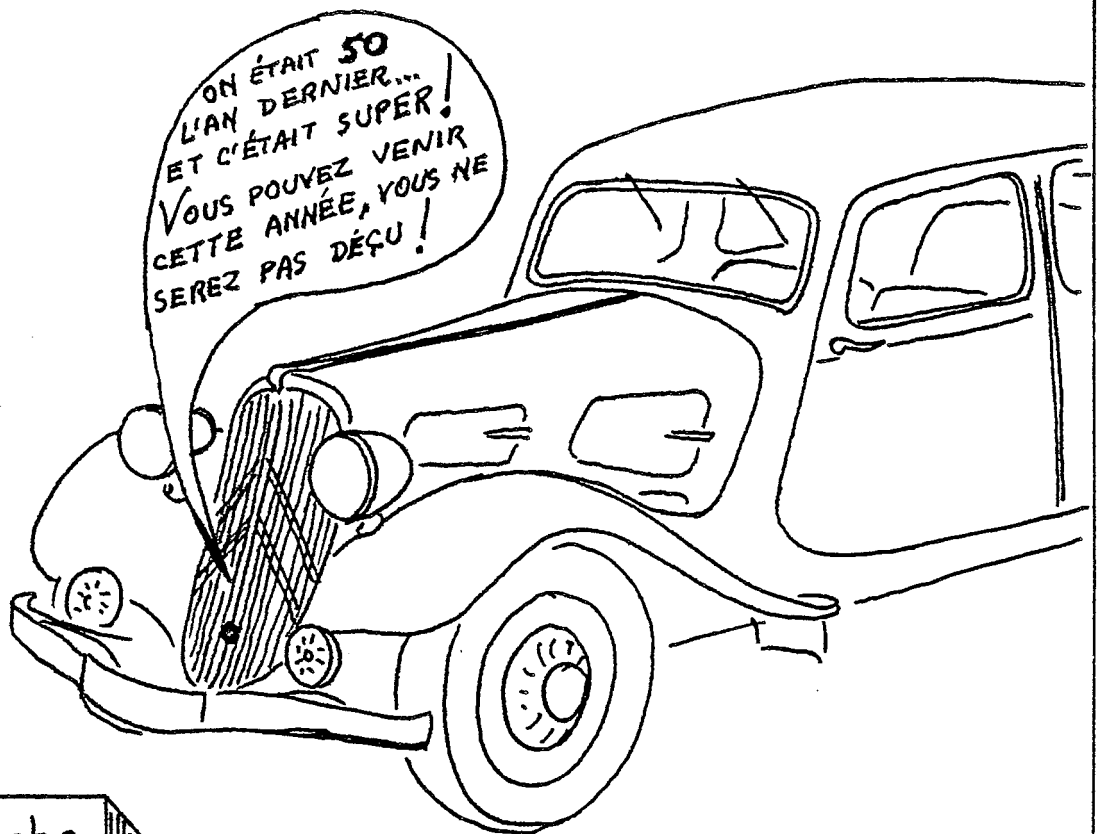
PRALINE : Tub Poste, Police, Pompier, etc., 24 f.
J5 et C25 Sernam, Air France, ambulance, 24 f.

WIKING : 15 six, 25 f., Borgward Isabella, 24 f.

ALPHA : Camion Berliet Gazelle de l'armée française, kit tout métal, 145 f.

LE TRAIN JAUNE : Fourgon Peugeot D4B, kit à 50 f.

Comme d'habitude, vous trouverez ces modèles à Maquette 21 qui fait 10 % de remise aux Chevronnés.



sortie
d'automne

l'Escargot, le Club 71, les Chevronnés

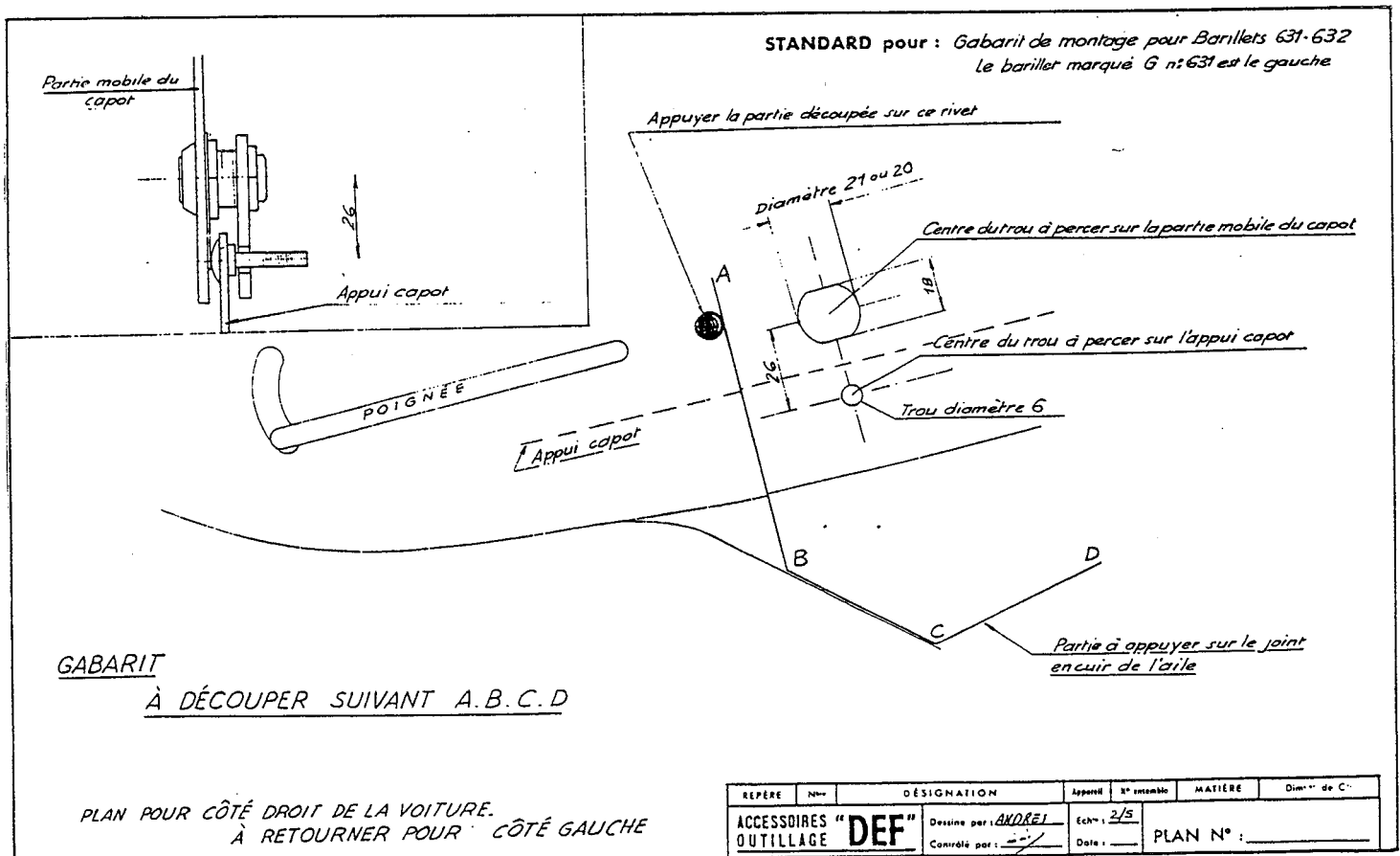


Les serrures de capot par



Parmi les différents systèmes de blocage du capot de moteur, la plupart sont introuvables ou difficiles à recopier ou à monter comme le fameux S.E.R. qui bloque à la fois les pédales, le levier de vitesses et le capot. Aussi j'ai été rebuté par ce problème jusqu'au jour où j'ai rencontré le système DEF RONIS qui n'a pas ces inconvénients.

Ce fabricant bien connu des barillets de contact et de poignées de TA réalisait aussi, à l'époque, des serrures de capot pour nos autos.

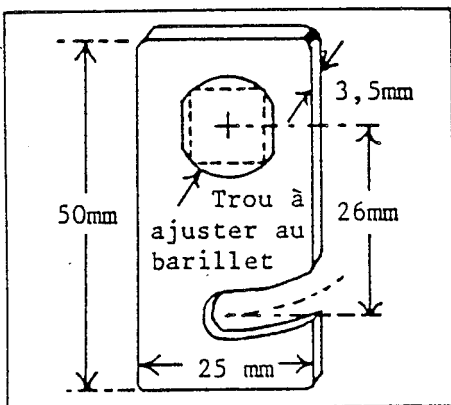


Je suis tombé par hasard en possession d'un de ces kits avec sa notice d'origine, et la pratique a démontré qu'il était efficace et relativement facile à monter. Ces kits sont bien sûr pratiquement introuvables aujourd'hui, mais RONIS ainsi que VACHETTE vendent toujours des serrures dites de boîtes à lettres. Aussi vous pourrez réaliser facilement l'ensemble par l'achat des serrures et la simplement confection par vous-même des taquets et du gabarit à l'aide des dessins ci-joints.

Voyons maintenant ces dessins et le montage: Le grand plan (à l'échelle de 2/5) donne une vue du capot droit au niveau de sa poignée arrière, et son cartouche en donne la vue de coupe au niveau du barillet.

Ce barillet est monté un peu en avant de l'axe de la poignée, c'est-à-dire du rivet, et son logement n'est pas facile à réaliser sans l'emporte-pièce adéquat : il faut pour l'obtenir percer à 18, puis augmenter à la lime pour obtenir les méplats et le diamètre hors-tout de 20 ou 21 (selon le barillet).

La vis de loquetage se voit bien sur le dessin de coupe : c'est une vis de 6mm à tête extra plate ou bombée, de 3cm de long environ. Elle vient dans un trou de 6mm percé dans la joue d'appui du capot (de référence 298005, page 406 du catalogue), trou situé à 26mm en dessous de l'axe du barillet.



Ensuite le taquet dessiné ci-contre vient se fixer sur le barillet, et l'emboîtement de l'un sur l'autre se fera par une sorte de carré à adapter au barillet (ce qui n'est pas nécessaire avec le matériel Vachette dont le taquet fourni convient tout à fait). Cette pièce est d'une tôle d'environ 3,5mm.

Enfin le traçage est élémentaire grâce au gabarit fourni avec le plan, à mesurer au rapporteur et à reproduire à l'échelle 5/2, puisque le plan est reproduit ici à l'échelle de 2/5 par économie de place dans la revue. Et alors:

La ligne AB doit tangenter le rivet représenté par le point gras près de A, la ligne CD s'appuie sur le jonc d'aile et la ligne BC suit la jointure entre la joue d'appui de capot et la coque. Il ne reste plus qu'à pointer, percer, limer et monter !

QUELQUES CONSEILS :

Acheter si possible une serrure chromée au inox d'une longueur de 3cm et d'un diamètre de 20mm avec un épaulement d'au moins 23mm; si ses dimensions sont autres, il faudra réviser les cotes données par le plan, mais la distance d'entre-axes de 26 restera impérative.

Utiliser de la Loctite pour éviter le dessérage des écrous justement bien connu dans les boîtes à lettres.

Et monter selon vos propres plans des serrures similaires à l'avant si vous désirez une double sécurité !

sortie
pour
ceux
qui restent

le
24
août

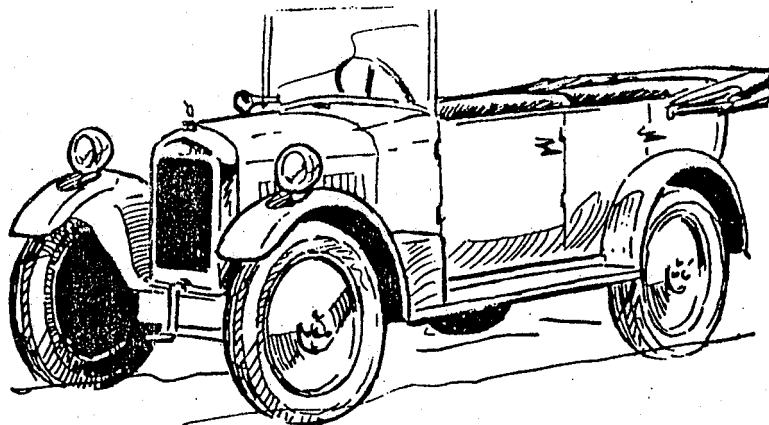
1986

Prenez-vous devant l'hôpital général
le matin à 9 heures

Prenez tiré du sac!

2^{ème} RANDONNÉE
EN PAYS DU DER

DIMANCHE 31 AOUT 1986



Chers Amis,

Pour la seconde année consécutive, les amateurs de voitures anciennes sont cordialement invités par Christian et Claudine SENOT (membres de l'A.A.V.A. et de "Rétro 52"), à la Randonnée en Pays du Der qu'ils organisent le Dimanche 31 AOUT 86

Cette sortie pique-nique amicale sera entièrement gratuite, et aucune notion d'âge des véhicules n'est imposée (il serait cependant souhaitable que les voitures aient 20 ans, au moins) - Un seul critère pour que cette journée soit réussie : apporter votre bonne humeur !

AU PROGRAMME :

- A partir de 9 H.15 = Rassemblement Place de l'Hotel de Ville à MONTIER-EN-DER (Hte-Marne), située à une trentaine de kilomètres de Vitry-le-François et une vingtaine de Saint-Dizier ; exposition des véhicules.
- A 10 H. = Départ pour un petit circuit touristique vers la Forêt Domaniale du Der, puis retour à Montier-en-Der.
- à 12 H. = Vin d'honneur sous les Halles de l'Hotel de Ville, offert par la Municipalité Dervoise.
- vers 12 H.30 = départ vers un lieu champêtre proche, où nous prendrons notre repas, tiré du sac de chacun ; prévoyez vos chaises et tables pliantes (une solution de repli à l'abri est prévue en cas de mauvais temps).
- vers 14 H.30 = départ pour une randonnée vers le LAC DU DER-CHANTECOQ (le plus grand lac artificiel d'Europe !); plusieurs arrêts sont prévus, pour visiter les principaux sites. Ce circuit comportera environ 50 kms.
- à 17 H. 30 = retour à Montier-en-Der, pot de l'amitié et d'adieu, offert par les organisateurs ; dislocation.

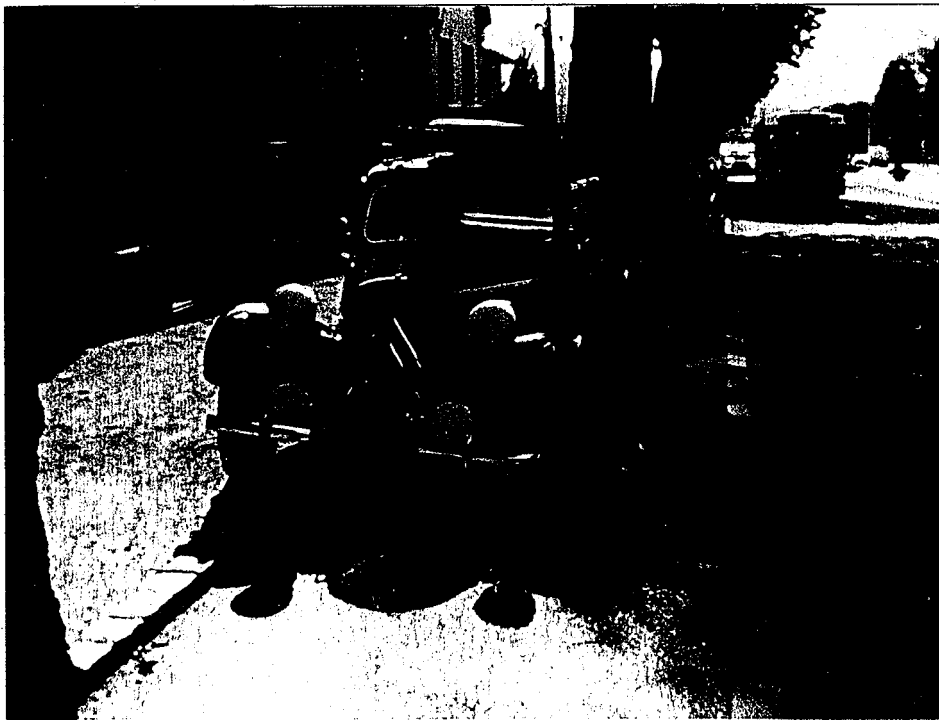
Bien que cette Randonnée soit entièrement gratuite, vous faciliterez l'organisation et la réussite de cette journée, en renvoyant le bulletin d'inscription ci-dessous pour le 20 AOUT 86, à : Christian SENOT, 20 Avenue de Champagne, 52220 - MONTIER-EN-DER (Tél. 25.04.22.68 heures bureau seulement). Merci d'avance et à bientôt !

DIMANCHE 31 AOUT 86 - RANDONNÉE EN PAYS DU DER - ENGAGEMENT :

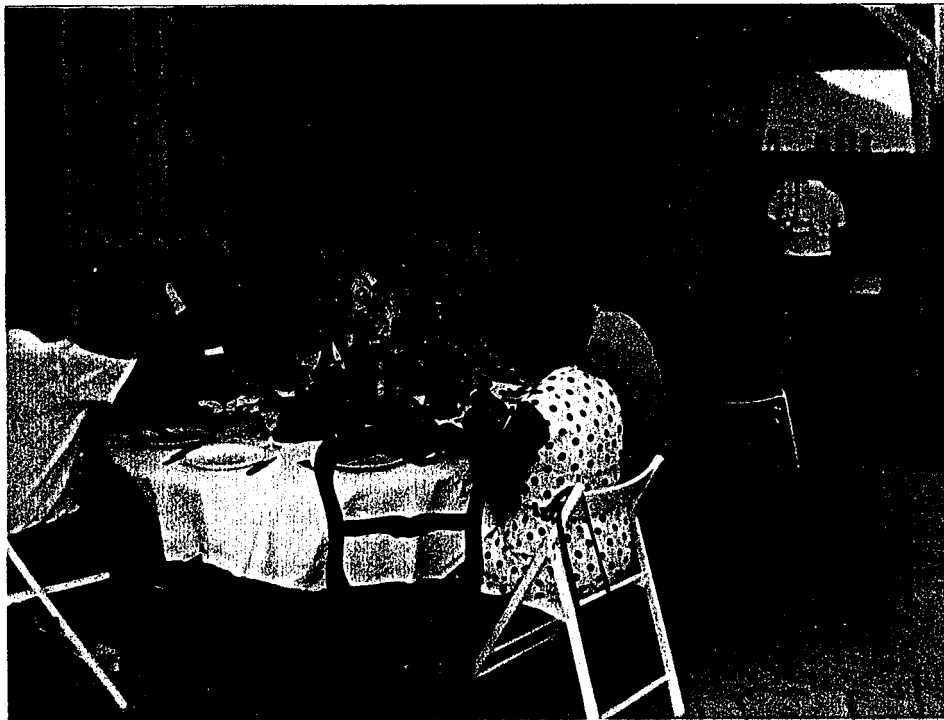
M..... demeurant à

NOMBRE DE PERSONNES VOITURE

PHOTOS



Surprise le 30 juillet 1986... quelques jours avant le grand départ d'un petit groupe de T.A dijonnaises



Le 20 juillet à Châtillon sur Seine, chez Jean Antonel
... de l'ambiance!