



Le Petit Chevronné



Inauguration Boulevard Jeanne-d'Arc - Dijon 1949
Photo Archives Le Bien Public

MARS 1983

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

editorial

Amis Chevronnés, BONJOUR !

Les jours se suivent mais ne se ressemblent pas, les éditoriaux aussi, tant mieux !

Tout d'abord, une explication concernant la décision que j'ai prise, appuyé par tout le Bureau, au sujet de notre contrat d'assurances ; ce qui m'a mis "la puce à l'oreille" c'est le problème posé par l'assurance d'un ami chevronné. J'ai donc demandé à voir les conditions particulières de ce contrat. Au cours d'une réunion de bureau avec tous les détails dont notre secrétariat était en possession, et après étude de ceux-ci, c'est véritablement un sentiment de panique qui nous a possédés.

En effet, le bureau était garant d'un contrat dans lequel les différents membres (faisant confiance au bureau) n'étaient pas assurés pour toutes leurs promenades en famille, ou entre amis qui sont si sympathiques.

Le bureau, à l'unanimité, a décidé de rompre le "contrat d'assurances". Roger et moi avons eu une longue conversation avec Mr GROZ qui nous a confirmé être couverts pour toutes nos sorties privées et de groupe, mais quand je lui ai demandé de me consigner toutes ces affirmations, il a refusé, pourquoi ?

Monsieur GROZ, vous qui lirez cet article, je voudrais que vous compreniez le désarroi dans lequel le bureau s'est trouvé quand nous avons narré notre conversation avec vous et que par ailleurs nous avons lu les "conditions particulières" officielles de votre assurances. Vous connaissez certainement le vieux proverbe : "dans le doute, abstiens-toi !", c'est ce que nous avons fait, car les informations écrites, officielles, et consignées en matière juridique et pénale, sont seules valables en face des paroles. Un autre défaut vous accable Monsieur GROZ : comment se fait-il que contrairement à ce que vous prévoyez dans le 1er paragraphe du chapitre II des conditions particulières, vous assurez, dans une police du CLUB DES "Chevronnés", des véhicules dont les propriétaires ne font pas partie de notre association.

Je ne suis pas encore en mesure de vous donner des détails précis en ce qui concerne notre 3ème ANNIVERSAIRE, mais ça ne saurait tarder.

La sortie de printemps "autour de LANGRES" est semble-t'il bien engagée : le parcours est déjà reconnu et des contacts sur place vont bon train. Là aussi, quelques surprises attendent les participants sur le parcours.

Le CATALOGUE DES PIECES sera vraisemblablement modifié quant à sa présentation et son contenu. Devant la grande diversité des pièces, des références, et des fournisseurs, nous nous bornerons à donner pour chaque pièce les fournisseurs possibles, ceux-ci ayant une liste, référence détaillée de chaque article.

Les beaux jours approchent, les feuilles qui ont disparu à l'entrée de l'hiver vont bientôt sortir des bourgeons, telles nos T.A. qui vont sortir de leurs garages dans lesquels elles sont restées tout l'hiver !

Alors VIVE LE PRINTEMPS !

Le Président

Jean-François MITANCHEY

- 2 -
ST.-PAUL FIRE and MARINE INSURANCE COMPANY

(Gérard GROZ)

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE
"LES CHEVRONNES"
4 ter, cours du Général De Gaulle
21000 DIJON

POLICE N° 6 416 191
EFFET : 1er MAI 1981
ECHEANCE : 01.05

VOIR EDITORIAL

CONDITIONS PARTICULIERES

I - SOUSCRIPTEUR

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE
"LES CHEVRONNES"
4 ter, cours du Général De Gaulle
21000 DIJON

II - OBJET DE L'ASSURANCE ET USAGE DES VEHICULES

Le présent contrat a pour objet de garantir les véhicules désignés à l'annexe jointe, appartenant aux membres du CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE "LES CHEVRONNES" et ce, à compter de la date d'effet figurant en regard de chaque véhicule.

Il est formellement convenu entre les parties, que les véhicules sont garantis uniquement pendant les rallyes de vieilles voitures, les expositions et rassemblements, les manifestations commerciales ainsi que pendant les trajets pour s'y rendre et en revenir.

De ce fait, toute utilisation autre que celles précisées ci-dessus, entraînera la non assurance de la Compagnie.

III - RISQUES GARANTIS

- A - Responsabilité Civile En Circulation,
- B - Responsabilité Civile Hors Circulation,
- G - Défense et Recours.

IV - EXTENSION - LOI DU 7 JANVIER 1981

Par dérogation partielle aux Conditions Générales et afin de satisfaire aux dispositions de l'Article L 211-1 alinéa 3 du Code des Assurances (Loi du 7 Janvier 1981) la garantie Responsabilité Civile est étendue aux dommages subis par les membres de la famille de l'Assuré ou du conducteur et ce, à compter du 1er JUILLET 1981.

V -- PRIME

La prime nette annuelle par véhicule est fixée à F 345,00 H.T. plus taxes par véhicule à compter du 1er MAI 1981.

Elle est portée à F 364,00 à compter du 1er JUILLET 1981 par suite de l'extension rendue obligatoire par la loi du 7 Janvier 1981. Il en résulte une prime nette annuelle globale au 1er JANVIER 1982 de F 5 520,00 plus frais et taxes.

D'autre part, au 1er MAI 1982, la prime nette annuelle par véhicule sera portée à F 400,00 plus taxes soit une prime nette annuelle globale de F 6 400,00 plus frais et taxes.

CARTES DE MEMBRES

Nous tenons à rassurer les nouveaux membres n'ayant pas encore reçu leur CARTE DE MEMBRE.

En effet, celles-ci sont en cours d'impression, suite au retard de l'imprimeur, nous ne serons en mesure de les expédier que d'ici une quinzaine de jour.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

Dans "Le Petit Chevronné" d'AVRIL, "LE BIJOUTIER ET LA DAME A LA LIMOUSINE" - extrait d'une nouvelle parue en 1939.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

Charades

Mon 1er est le prénom d'un célèbre gangster
Mon 2ème est dit au cheval pour qu'il avance
Mon 3ème est un savant es astrologie
MON TOUT A TOUJOURS UNE CERTAINE AVANCE

Mon 1er est une note de musique
Mon 2ème aussi
Même les guerriers se reposent
dans mon 3ème

MON TOUT A SERVI A FAIRE DES
HOUSSES POUR TRACTIONNS.

Mon 1er est au fond du tonneau
Mon 2ème est au milieu du pain
Mon 3ème est un amas
Mon 4ème est au bout de la gaule
ON DOIT RESPECTER MON TOUT MEME EN T.A.

Mon 1er est rond
Mon 2ème est cité
Mon 3ème est une exclamation
enfantine.

MON TOUT EST DU SPECTACLE

REPONSE : CI, car CICERON
NE, car NECESSITE
CINEMA MA, car MASSENA

de Marc EVROT

ASSEMBLEE GENERALE F.F.A.E.

ET CONTACTS CLUBS CITROEN

C'est avec Roger BROSELIN, que j'ai fait le voyage de PARIS, et nous avons assisté ensemble aux réunions ainsi qu'au repas où les conversations ont d'ailleurs été fort intéressantes.

Dès notre arrivée à l' HOTEL DES INGENIEURS des ARTS ET METIERS, nous sommes accaparés par Monsieur FEVRE, président du CLUB CITROEN FRANCE qui nous parle de la mise en place depuis quelques jours d'un projet de la fameuse AMICALE DES CLUBS CITROEN. Après un bon quart d'heure de "bourrage de crâne" où il fut question d'une réconciliation avec le CETAC, de notre rapprochement vers le CLUB CITROEN FRANCE et bien d'autres choses encore, il nous a été remis une charte en quatre articles pour notre adhésion éventuelle à l'Amicale.

C'est aussi un bon quart d'heure qu'il nous a fallu pour remettre les choses en place, et reprendre notre indépendance de "Chevronsés" qui semblait bien compromise.

L'arrivée de Aude BAGOEE et la conversation qui a suivi nous a apporté une autre version des choses, ce qui nous a permis de conclure que l'Amicale au sens propre du terme n'était pas encore prête à prendre le jour dans les prochains mois.

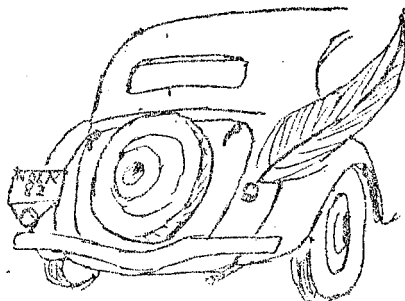
C'est en fait avant l'Assemblée Générale de la FFAE que les conversations avec les CLUBS CITROEN FRANCE, TRACTION D'OCCITANIE, CETAC et nous-mêmes ont constitué la réunion qui devait avoir lieu l'après-midi. Ceci nous a permis de pouvoir visiter RETROMOBILE.

Revenons à l'Assemblée Générale FFAE, comme dans toutes ces manifestations : introduction du Président, lecture du rapport financier, lecture du rapport moral, et bien sûr approbation de ceux-ci à l'unanimité. Les élections ont été sans surprise : en effet, il y avait 3 membres sortants et un nouveau. Les 3 sortants ont été réélus dont le président LAPORTE. Les questions diverses proposées ne nous concernaient pas directement : problème de circulation avec des véhicules sans freins avant, légalité ou non d'utiliser le frein à câble. Plusieurs questions avaient rapport aux déclarations d'impôts des grosses fortunes ; nos véhicules ne sont pas du tout concernés ni par les freins ni par les grosses fortunes.

Il faut vous dire que nous étions en minorité avec nos anciens véhicules modernes, comparés au CLUB BUGATTI, CERCLE DE DION BOUTON, CLUB HISPANO-SUIZA, CLUB PANHARD ET LEVASSOR... etc. Le Président LAPORTE a souligné l'arrivée de nouveaux clubs et les a encouragés à poursuivre leurs efforts, en insistant particulièrement sur le CLUB VEDETTE créé par une équipe de jeunes, et le ROLLS ROYCE ENTHUSIAST CLUB" pour prouver (s'il était encore besoin de le faire) que tous ont une place au sein de la FFAE du plus modeste au plus prestigieux et qu'ils y sont accueillis avec autant de chaleur.

C'est un repas fort sympathique qui a clôturé cette assemblée.

J. F. MITANCHEY



L'HISTOIRE DE MA TRACTION

En 1937, j'avais onze ans et j'accompagnais mes grand-parents qui s'offraient quelques jours de vacances près de SAULIEU. Ma "distRACTION" favorite consistait à m'asseoir bien sagement en bordure de la N 6, dans le virage de LA GUETTE - aujourd'hui heureusement disparu - et là, la grande "atTRACTION" était de pouvoir admirer ces fameuses tractions sans châssis, qui fondaient au moins à 40 kms/Heure, en négociant cet S dangereux dans un crissement de pneus mémorable - performances nettement supérieures à celles de la torpédo DONNET-ZEDEL paternelle. En ces beaux jours de septembre, il m'arrivait d'en dénombrer au moins quatre ou cinq dans l'après-midi, presque toutes immatriculées à PARIS.

C'est à la même époque, qu'un ami Beaunois de mon père fit l'acquisition d'une très spacieuse familiale bleue d'une longueur démesurée, dans laquelle j'eus la joie et la fièreté d'effectuer mon baptême des 100 kms à l'heure au compteur évidemment, et bien sûr, en ligne droite et à plat sur 1 km 500 au moins. 45 ans après, j'ai l'impression que c'était hier.

J'avouerai, moi aussi, que je suis assez fier de ma TA, car elle a vu le jour en 1937 et qu'elle possède encore sa peinture d'origine (genre vert olive) sauf hélas pour les garde-boue, les ailes étant réservées aux voitures modernes. En fait, je n'ai que peu de mérite à la posséder, c'est tout simplement la voiture de mes beaux-parents, achetée par eux en 1950 à un neveu qui la tenait lui-même du premier acquéreur qui avait réussi mieux que d'autres à camoufler sa 4733 DU 3 sous la paille dans sa grange pendant l'Occupation.

C'est cette 7C que j'ai eu le plaisir de piloter pour me rendre confortablement et rapidement à PARIS, trois fois en deux ans. Personnellement, je possédais une SIMCA 5 évidemment sans comparaison, j'avais même réussi, sans mérite d'ailleurs, à me garer place de la Concorde, de sortir le jerrican d'essence de la malle et d'en transvaser le contenu dans le réservoir pour éviter la panne sèche, ce n'est ni un rêve, ni un conte.

En 1967, le moteur atteignant les 100 000 kms, fut donc refait entièrement et la voiture en rodage repartait pour un deuxième tour de compteur, lorsque deux ans plus tard, ma belle-mère âgée de 70 ans, et conductrice chevronnée qui effectuait allègrement ses 1 500 kilomètres annuels et sans accident, eut la prétention de la faire démarrer "à la manivelle", pratique ô combien dangereuse surtout lorsque l'avance est mal réglée ; conséquences prévisibles : un poignet cassé et la voiture immobilisée pour longtemps. Le ferrailleur de passage en offre 50 F (aurait peut-être été jusqu'à 100 F), c'est alors que je me permets d'intervenir. Je propose donc la même somme, que je ne règle d'ailleurs jamais et je mets la voiture sur cales, vidange le moteur, le remplis d'huile neuve et durant douze années, je tourne de temps en temps la manivelle. Je passe les offres successives et en hausse d'éventuels acheteurs que je décourage, jusqu'au jour où l'un de mes neveux décide de convoler et me demande de remettre la I67 J 2I en service à l'occasion de son mariage.

Après tout, pourquoi pas ? Je la gratifie de quatre bougies neuves, d'une batterie de six volts trouvée dans les rebuts de mon garagiste mais rechargée à bloc et après avoir nettoyé le carburateur et la tête de delco, je tire sept fois sur le démarreur et le moteur tousse, éternue et finalement tourne rond.

.../...

J'ai fait remplacer les tuyauteries des freins, c'est plus prudent, un bon coup de polish et le 25 juillet 1981, après un voyage sans histoire, mais non sans soucis - 38 kms sans escale après douze années d'immobilité - nous déposons les jeunes mariées devant l'église de TALANT sous les applaudissements des parents et amis.

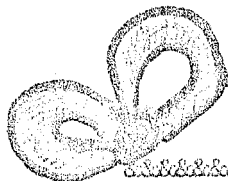
Et puis en 1982, "les Chevronnés" se rassemblent à BEAUNE, quelques-uns poussent jusqu'au château de SAVIGNY, le Président BROSELIN et son Etat-Major en tête. La suite est très facile à deviner, ce jour-là, je suis entré à mon tour dans la grande et accueillante famille.

Cette formalité accomplie, je fonce à mon garage chercher la rescapée pour lui faire faire connaissance à elle aussi avec ses très sympathiques consocieurs.... Eh bien, je vous le donne en mille.... c'est la seule fois où elle m'a refusé de se mettre en route, même à la manivelle !

C'est dire qu'elle a toujours eu mauvais caractère, comme les vieux chevaux, et qu'elle ne doit pas être faite pour vivre en société.

Cröyez-moi, je vous promets de faire l'impossible pour essayer de l'améliorer !

Maurice VOLLOT



~~~~~

|   |                                                        |   |
|---|--------------------------------------------------------|---|
| & |                                                        | & |
| & | La FAMILIALE de Philippe et Patricia LANDRY est très   | & |
| & | impatiente d'accueillir le berceau du petit CEDRIC     | & |
| & | né le 3 MARS dernier à la clinique de Chenove.         | & |
| & | Nous souhaitons une bonne santé au bébé et à la maman, | & |
| & | et félicitons l'heureux et fier papa.                  | & |
| & | Eh... au fait... Philippe, il reste encore 6 places    | & |
| & | de libre... alors BON COURAGE !                        | & |
| & |                                                        | & |

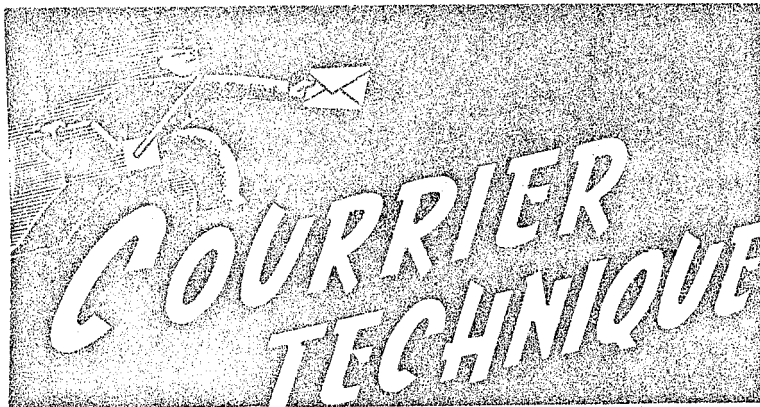
~~~~~

REBONDISSEMENT..... DANS L'AFFAIRE "PORTE-BAGAGES" ET DENOUEMENT.

Vous vous souvenez sans doute de l'épisode du porte-bagages, lors de la dernière réunion mensuelle : Jean-François MITANCHEY (la victime) cherchait à échanger un porte-bagages de BL contre un de B. Noël GRASSI (le coupable) lui précisait qu'il suffisait de retourner les pattes de fixation pour passer d'un modèle à l'autre. Notre Président, de retour chez lui, s'empressa de mettre les conseils à exécution. ZUT ! CA N'ALLAIT PAS !

CONCLUSION : Les porte-bagages pour TA étant un accessoire, ils ont été fabriqués par plusieurs marques différentes et certains sont réversibles d'autre pas.

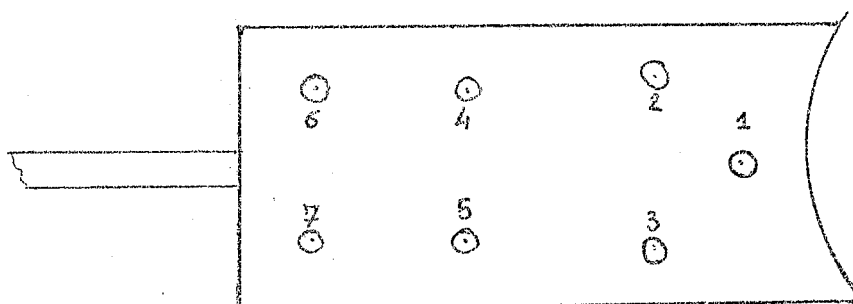
JF MITANCHEY, honteux et confus, jura, mais un peu tard, qu'on ne l'y prendrait plus.



La deuxième partie du dossier allumage, paraîtra dans le prochain chevronné.

En effet, à la demande de plusieurs chevronnés, en peine avec le branchement de leur commutateur d'éclairage (comodo) et le branchement de klaxon supplémentaire, m'ont demandés des conseils.

Jugeant que tôt ou tard n'importe quel tractionniste sera amené à rencontrer ce problème, c'est pour cette raison que je tiens à rendre mes quelques conseils publiques.



1 - Fil grosse section embout rouge, + général, pris en principe sur ampèremètre en passant par la plaque à borne sous la planche de bord.

2 - Fil grosse section embout blanc, alimentation du klaxon ville (première position de poussée du levier).

3 - Fil grosse section embout noir ou bleu, alimentation du klaxon route (deuxième position de poussée du levier).

4 - Fil petite section embout vert, alimentation des veilleuses arrière et éclairage tableau de bord (première position en tournant le levier en haut ou en bas).

5 - Fil grosse section embout jaune, alimentation des phares (deuxième position en tournant, levier en haut).

6 - Fil petite section embout rouge, alimentation des veilleuses avant (première position en tournant, levier en haut).

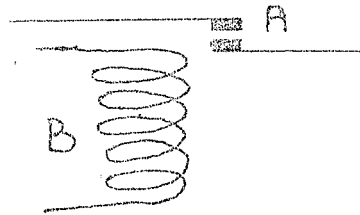
7 - Fil grosse section embout bleu ou vert, alimentation des codes (première ou deuxième position en tournant, levier en bas).

BRANCHEMENT DES KLAXONS AUXILLIAIRES;

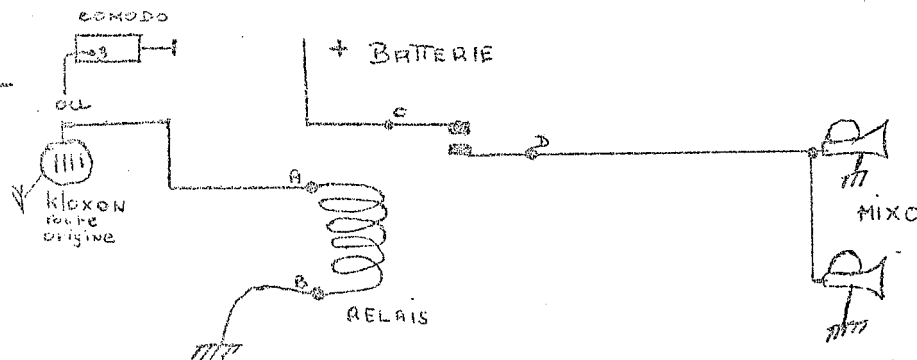
Il est nécessaire d'alimenter ces klaxons par l'intermédiaire d'un relai car les contacts du comodo ne sont pas assez gros, ils risqueraient de se souder.

LE RELAIS

c'est un interrupteur électrique. Il est constitué d'un bobinage B et d'un jeu de contact A. En alimentant le bobinage, il se produit un champ magnétique, celui-ci attire le jeu de contact.



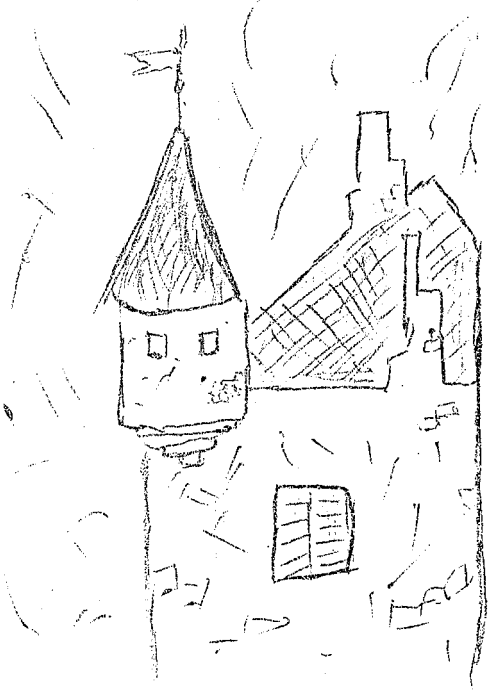
SCHEMA



L'extrémité A du bobinage du relai est branchée sur le klaxon route d'origine, ou sur la borne 3 du comodo. L'autre extrémité B du bobinage est branché à la masse. La borne C du jeu de contact est branchée sur un + de la batterie par exemple avec un fil de grosse section. La borne D est branchée à votre klaxon supplémentaire (MIXO ou à dépression). N'oubliez pas de mettre ses klaxons à la masse.

Je pense avoir fait le tour de ce problème, je reste à l'entière disposition de ceux qui auraient des difficultés au niveau électrique.

PH. GAUDILLIERE



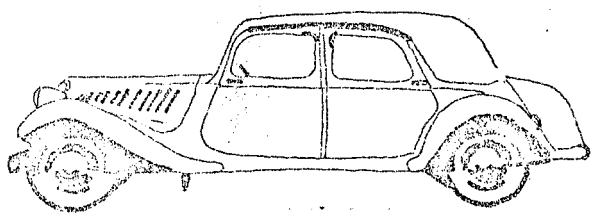
Echauguette
rue du Petit-Cloître

BALLADE autour de LANGRES

Le plateau de LANGRES est une vaste table calcaire dont l'altitude dépasse constamment 400 m. Coupé par les vallées de la Seine, de l'Ource et de l'Aube ; il prolonge les Monts de Bourgogne au Nord-Est, et forme la terminaison sud-orientale du Bassin Parisien. Les forêts (qui le couvrent sur la presque totalité de sa surface), le climat (froid et humide), les villages isolés au fond des clairières donnent à ce pays un aspect sauvage et secret.

DIMANCHE
24 AVRIL

Au cours d'une croisière très animée de 200 km environ, nous vous proposerons de découvrir ou redécouvrir les sources de l'Aube et de la Seine, la cascade d'Etuf, la grotte de Sabinus, la cité fortifiée de LANGRES ainsi que les monuments légués par les siècles à l'infinie profondeur de ces cinquante cinq mille hectares de forêts.



Denis MARTIN.

Non vraiment, RETROMOBILE 83 n'a pas trahi le titre de "TEMPLE FRANCAIS DE LA VOITURE ANCIENNE" que j'avais avancé dans "Le Petit Chevronné" de janvier, et le grand prêtre Nicolosi avait bien organisé l'office, même si certains officiants n'étaient pas de vrais enfants de coeur et avaient la hausse facile... !

Dès l'entrée, dans l'exposition, deux pôles d'attraction attiraient l'oeil du visiteur ; a gauche ALFA ROMEO exposait dans un cadre somptueux, tout de rouge, de noir et de glaces, quatre beaux modèles :
- monoplace I58 (I947) - spider 8C (I93I) - super sprint Touring (I956) - 6C I950 Zagato (I930)... ; à droite, dans un cadre austère, une magnifique AVIONS VOISIN "Lumineuse" de I927 laissait bien augurer du reste de la visite.

Et, en effet, tout au long des allées (qui semblent rétrécir d'année en année), les pièces de qualité étaient nombreuses et je ne peux que vous en citer quelques-unes parmi celles qui m'ont frappé le plus :

- pour les Américaines : un magnifique roadster LA SALLE dont l'aspect HISPANO a dû en leurrer plus d'un, CHRYSLER Woodie, CADILLAC Eldorado, CHRYSLER 300 C...
- pour les Anglaises : MG TC, TWIN CAM, JAGUAR SS I00 et XK, ROLLS ROYCE...
- Du côté Allemand : j'ai surtout retenu une BMW 328, une PORSCHE 356 cabriolet et la belle (et moderne) MERCEDES C III.
- je terminerai par les Françaises : DELAHAYE I35 "Coupe des Alpes", HISPANO-SUIZA, SIMCA GORDINI I947, FACEL HK 500 et coupé FACEL 6, plusieurs BUGATTI, sans oublier une PEUGEOT 402 DARL MAT, RENAULT NERVASPORT présentée en épave... dans un poulailler (stand LVA), tracteur d'artillerie RENAULT très impressionnant, et enfin... une superbe DELAHAYE I35 MS I947 dont la carrosserie due à FRANAY ne pouvait laisser indifférent !

Oh j'allais oublier deux CITROEN immatriculées : un cabriolet DS et un cabriolet TA II Léger joliment restaurés, même si les glaces placées sous la traction m'ont paru superflues, les dessous m'ayant semblé moins admirables que ceux de certaines TA "Chevronnées"...

Outre les habituels stands de CLUBS, miniatures et pièces détachées, le visiteur pouvait admirer, cette année, les oeuvres d'une dizaine de peintres de différents pays. Pour terminer, je ferai deux remarques :

- certains prix, notamment au niveau miniatures m'ont paru plus corrects que les précédentes années.
- Plus d'épaves ou de "bidouilles" : RETROMOBILE est devenu une exposition de qualité, même si l'on se prend parfois à regretter l'aspect "amateur" et "brocantes" du temps de LA BASTILLE !

PETITES ANNONCES

VENDS II B I956 - ENTIEREMENT RESTAUREE D'ORIGINE
MOTEUR I00 KMS - (FACTURES) PRIX : 22 000 F
Monsieur RABY - I6 (77) 56. 49. 96 après 20 Heures

