



Le Petit Chebronné



Vive les vacances - Photo Jean-Pierre CHARTON

MARS 27
AVRIL

Le mot de la Présidente

Chers Amis,

Après les épines, les fleurs. Fleurs à ceux qui, malgré la distance, malgré leur travail quelque fois, sont venus à la dernière réunion, je pense aux Chalonnais, Beauhois ou Graylois. Ce qui prouve qu'avec un peu d'intérêt on peut créer les occasions de retrouver les amis ou les gens qui ont la même passion. Je ne dis pas virus, car tout le monde n'est pas atteint au même degré.

Pour répondre à la lettre de notre ami Chevronné, Vincent Boillot, je répète qu'une carte de Chevronné ne remplace pas une attestation d'assurance sur le pare-brise et que le club n'a jamais signé un contrat d'assurance circulation véhicule.

Tout nos remerciements aux organisateurs, Roger Guillaume et Paul Chavet, pour la journée des classes en 7 à Mâcon, le dimanche 29 mars. Notons que cette journée n'a rien coûté aux Chevronnés qui se sont déplacé, mis à part l'essence pour y aller...

Retenez tous la date du 1^{er} mai pour le VII^e anniversaire du club.

A bientôt.

Tractionnement vôtre.

Sommaire

Le mot de la présidente

Calendrier

En résumé, réunions des 13 février et
13 mars dernier

Lettre de Vincent Boillot

Réponse du trésorier

Une randonnée qui se corse,
par Bertrand Daubie

Contrôle technique,
lu dans la L.V.A.

Vive la classe en 7,
par Annick et Paul Chavet

VII^e ANNIVERSAIRE en Charollais

Inscriptions pour l'anniversaire

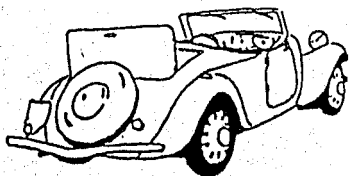
Réunions

Jeu des huit erreurs

Petites annonces

CALENDRIER

Sorties du Club



- Dimanche 12 avril, exposition des voitures du Club 71 à Chalon-sur-Saône, le long des quais.
- 20-21 avril, Rallye des Cloches à Aiguerive.
- 1^{er} mai, VII^e ANNIVERSAIRE du club et réunion mensuelle en Charollais.
- 28-31 mai, Tour de Bourgogne avec l'Escargot.
- 28-31 mai, Tour de Belgique des anciennes Citroën
- 30-31 mai, course de côte de voitures anciennes à Tonniens (Loiret).
- 6-7 juin, course de dragsters à Dijon-Prenois.
- 7 juin, vente aux enchères de voitures à Dijon.
- 12 juin, réunion mensuelle.
- 20-21 juin, Coupe de l'Age d'Or à Monthléry.
- 5 juillet, FIN de la construction de la traction Anniversaire avec un Paris-Saint-Malo.
- 10 juillet, réunion mensuelle.
- 9 août, sortie pour ceux qui restent... et passage du Club de la Traction de Nîmes.
- 14 août, réunion mensuelle.
- 4-6 septembre, VII^e I.C.C.R. à Loreley en Allemagne.
- 11 septembre, réunion mensuelle.
- 9 octobre, réunion mensuelle.
- 13 novembre, réunion mensuelle.
- 6 décembre, assemblée générale et repas des Chevronnés
retenez bien cette date !

en résumé

REUNION DU 13 FEVRIER 1987

Comme à l'accoutumée, la salle Balzac accueillait les Chevronnés à partir de 20 H 30. 23 membres étaient présents, et reçurent le Petit Chevronné à l'entrée. Le stock d'écussons du club a diminué, mais il en reste, des blancs et des transparents.

A 21 heures, Maryvonne ouvre la séance, puis c'est notre Vice-Président, Charles Grandjean, qui se fait entendre pour exposer les sujets à l'ordre du jour :

1) Rétromobile : le bus est annulé, le nombre de participants étant trop réduit, même en comptant sur d'autres clubs. Déjà 7 personnes partiront ensemble par le train, pour bénéficier d'un tarif réduit de groupe.

2) La sortie de Mâcon : le quota était rempli, 15 voitures, un beau succès.

3) Pour l'Ascension, ce sera le Tour de Belgique : avis aux amateurs. D'ailleurs, Monsieur Léopold KAISER offre à notre club une pipe et un carbu inversé. Merci, dit Yves... qui trouve là ce qui lui manquait.

4) Les courriers reçus :

- Du Club 52 : une sortie est prévue le 24 Mai, où les Chevronnés sont invités (rallye en costumes...).

- Du Club 7.11.15 de Franche-Comté, qui demande notre calendrier (chose faite).

- de l'Amicale Citroën qui propose l'adhésion du Club pour 250 F, un stand à Rétomobile, participation à l'ICCR en Allemagne, et un "raid" à Saint-Malo (anniversaire de la sortie de la dernière Traction).

Pour ce qui est de l'adhésion à cette amicale, les points suivants sont arrêtés à l'unanimité : adhésion, oui, mais plus tard, au vu du réel sérieux de l'amicale, et des propositions concrètes qui seront faites. Chat échaudé craint l'eau froide... Notons cependant que les dirigeants ne sont plus les mêmes... Wait and see... Nous attendons beaucoup, pour notre part, des relations clubs-Sté Citroën...

5) Le 7ème ICCR "LORELEI", les 4 et 6 Septembre : nous attendons des informations (tarifs...).

5) Le Petit Chevronné : Daniel Soupey propose une page couleur. Au vu des coûts, aucune décision n'est prise, mais attendons !

7) Les réunions "décentralisées" : tout le monde semble d'accord. En premier lieu, sans doute Châlon, avec casse-croûte, ou repas. Et puis, peut-être, Gray, Beaune, le Jura ? Nous attendons vos propositions...

8) Notre photocopieuse est mise à la disposition de l'Escargot Bourguignon pour des dépannages.

REUNION DU 13 MARS 1987

En présence de 28 membres (plusieurs s'étaient fait excuser) Maryvonne ouvre la séance, fidèlement assistée de Charles Grandjean.

Lecture fut aussitôt faite de différents courriers reçus ou échangés :

- Lettre de Monsieur Hébert, qui propose des pièces (voir dans ce numéro).
- Rappel de la sortie bordelaise, le 21 Mars, mais la date est vraiment proche !
- L'A.F.D.S.M., à Dôle, organise une course de motos et de dragsters à Prenois les 6 et 7 Juin (Pentecôte), avec participation de voitures anciennes. Coût : 200 F par voiture...
- A TONNEINS, les 30 et 31 Mai : course sur circuit.
- Le Club Rétro 52 fera sa sortie annuelle le 24 Mai, et songe à partir pour l'I.C.C.C.R. avec les Chevronnés.
- L'assureur ROLLET propose des tarifs (voir plus loin).
- du 28 au 31 Mai, c'est le tour de Belgique, pour l'Ascension : 1 000 km, et 2 200 F par équipage de 2 personnes ; déjà 4 Chevronnés inscrits.
- A propos de l'I.C.C.C.R. : Dijon ville-étape (accueil, regroupement). Que les Chevronnés libres ce jour-là se manifestent : nous aurons besoin de bonnes volontés. De plus, les 100 derniers kilomètres pourraient être faits ensemble par toutes les Tractions de France.
- Fête des Conscrits le 29 Mars à Mâcon : départ groupé à 8 H 45, puis à 9 H 20 au parking du péage de Châlon Sud.
- Les 11 et 12 Avril : exposition du Club 71 à Châlon.
- Un Chevronné écrit au bureau : voir dans les pages suivantes.
- La prochaine réunion (10 Avril) aura lieu à Châlon, grâce à Yves Meyniel : rendez-vous, pour groupage dans les voitures, Vendredi à 19 H 00, Avenue du Stand.
- L'anniversaire du Club : même jour que la réunion mensuelle ; en clair, la réunion se fera pendant la sortie-anniversaire.
- En Juin, un pique-nique est prévu.
- Jean Lanaud rappelle que la randonnée alpine du Club 34-57 Suisse aura lieu du 27 au 31 Juillet.
- Paris-ST Malo, c'est du 2 au 5 Juillet, ça coûte 1200 F par personne, et c'est organisé par l'Amicale Citroën.

A ce propos Monsieur Laurent de Rocheprise, qui s'en occupe, est un nouveau Chevronné, et nous expose les buts de l'Amicale nouvelle formule : organisation de sorties, relations entre Clubs, représentation des Clubs dans les expositions (comme Rétromobile), et prouver à la Société Citroën que les Clubs existent et sont représentatifs. La décision d'adhérer à l'Amicale n'est pas prise. A suivre.

Prochaine réunion, donc, à Châlon, le 10 Avril.

Le Secrétaire

Marc EVROT

lettre

de l'un de ceux qu'on ne voit jamais

Beaune le 18 Février 1987

Puisque la parole est donnée, je vais la prendre.

L'envie m'en démange depuis longtemps, depuis que de plus en plus souvent on voit dans le bulletin du Club apparaître plus ou moins clairement des attaques dirigées contre les absents.

C'est le rôle du bureau évidemment d'essayer de rassembler les troupes afin que le club soit actif et puisse continuer à organiser des rencontres.

Cependant, mesurez vos paroles.

Vous ne pouvez nier que dans tout groupe il existe des actifs ou des passifs.

Passifs par nature ou par obligation.

Oui je fais partie du club et suis toujours absent.

Pourquoi?

Pour raisons professionnelles tout simplement; je travaille tous les soirs et tous les week ends, de sorte qu'il m'est tout de même difficile d'assister aux réunions et aux sorties non?

Cela veut il dire que je ne m'intéresse pas à ce qui se passe au club?

Pas du tout. Je suis avec beaucoup d'attention les événements qui en font sa vie. Le seul trait d'union étant le bulletin, celui ci est lu avec attention.

Les commentaires de sorties collectives ou de découvertes individuelles sont intéressants, font regretter de ne pas y participer, mais j'aime à voir que vous y prenez plaisir.

Les pages techniques sont bien rédigées, sans trop de jargon, accessibles à tous, même à un néophyte.

A ce propos, si l'on n'est pas mécanicien, mais seulement amateur de traction, il est difficile de s'inclure à un groupe qui parle beaucoup d'arbres (à cames), de nez (de boîte), de fourchettes, de paliers et autres jambonneaux. A ne plus savoir où on en est. (Ce n'est pas une critique, seulement une constatation)

Parce que tout de même, j'ai assisté depuis mon adhésion à 2 sorties et 3 réunions!! Mais oui!

D'accord, en 4 ans c'est peu, mais quand même!

Par le bulletin on découvre un peu les membres du club, avec leur personnalité, leurs coups de coeur et leurs coups de gueule...

Vous voyez qu'on peut être passif tout en étant intéressé par ce qui s'y passe.

Que peut on dire à un absent?

"La seule chose que vous fassiez dans l'année est de verser une cotisation. Après, tchao."

Et alors?

Ce n'est déjà pas si mal.

Dernier Petit Chevronné Janvier Février 87, article "En résumé"

A propos de Rétromobile 87:

"L'entrée de l'exposition serait offerte par le club aux participants"

Très bien, Bonne initiative, Mais vous pouvez peut être le faire parce que des gens paient leur cotisation et ne viennent pas. Parce que si tout le monde venait, il n'y aurait peut être pas assez d'argent.

Auquel cas il faudrait augmenter la cotisation.

Auquel cas vous auriez peut être moins de monde donc moins d'argent

J'ai lu aussi, dans un article déjà ancien, qu'il était anormal que les absents puissent bénéficier de l'assurance du club.

Je ne vois pas le rapport.

Pénalisez comme ceci la moitié du club et vous verrez les résultats

Je pense que ce n'est pas parce que certains sont toujours restés invisibles qu'ils prennent plus de risque avec leur voiture.

Sans être fou amoureux, j'en prends soin et serais fâché d'avoir un accident par ma seule imprudence.

Entre nous c'est une assurance sans grands risques sachant que les véhicules sortent peu par rapport à la normale, que les utilisateurs en prennent soin tant mécaniquement qu'au point de vue de la conduite.

Donc je ne vois pas ce qui peut gêner.

Considérez peut être cela comme un échange de bons procédés.

La cotisation à fonds perdus contre un seul des avantages offerts par le club.

Et profitez en, vous, de cette cotisation; vous qui participez avec un grand P

Je n'en suis pas jaloux, moi.

Qu'est ce qui pousse à entrer dans un club de voiture ancienne sans être passionné au point d'en rêver nuit et jour?

La possession du véhicule tout d'abord, et l'envie qu'on peut avoir d'en apprendre plus et de rencontrer des gens ayant le même intérêt.

Ensuite, lorsqu'on dispose de temps, pouvoir participer à des sorties sortant de l'ordinaire. J'avoue que c'est impressionnant une caravane de tractions au soleil, toutes plus belles les unes que les autres (même si chaque propriétaire est persuadé qu'il possède LA traction)

C'étaient mes motivations au printemps 83.

Mais les circonstances ont changées. Je ne participe plus à cela que par lecture. C'est déjà ça.

C'étaient quelques réflexions en vrac. j'espère qu'elles vous éclaireront un peu. Tant que je ne peux rien changer, il en sera ainsi.

On prend ou on laisse

Mais par pitié arrêtez cette chasse aux sorcières.

J'envoie cette lettre à un membre du bureau personnellement.

Si vous voulez la publier je n'y suis pas opposé, que tout le monde en profite après tout.

Lointainement vôtre

Vincent BOILLOT

réponse

du trésorier

Enfin, il m'est agréable de répondre à notre ami Vincent Boillot qui a prit son manche de stylo !
Merci donc à ce Chevronné qui expose ce que beaucoup pense en coulisse... Tout n'est pas faut dans ces affirmations. Mais en tant que trésorier je voudrais "apporter un peu d'essence à nos tractions".

S'il est vrai que les cotisations des inactifs peuvent payer certaine chose aux actifs on peu le concevoir... mais nous, Chevronnés, nous préférons chercher l'argent ailleurs (soirée disco, cartes postales, maillots, etc.) et avoir beaucoup d'actifs !

Lorsqu'un ou plusieurs membres du club se dévouent pour organiser une quelconque sortie ou autre, la seule façon de les remercier et de les encourager c'est de participer.

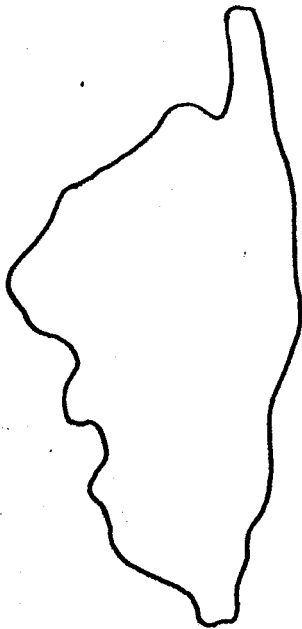
Il y a quelque temps, en 1984, Jean Lanaud, trésorier, et Yves Meyniel, président, avaient fait le calcul du prix de revient (carte, secrétariat, Petit Chevronné) pour un membre, soit 130 F. Les augmentations des frais et le prix de la cotisation actuelle ne doivent pas être loin de faire la balance.

D'autre-part si le club possède une assurance responsabilité civil pour les soirées et réunions, il n'y a pas d'assurance groupée pour les véhicules. Chacun prend l'assurance qui lui convient le mieux en fonction de la valeur à assurer et des risques encouru par rapport au kilométrage parcouru (quoique ce ne soit pas toujours vrai).

Amis Chevronnés et Chevronnées, qui avez quelque chose à dire, n'oubliez pas que Le Petit Chevronné est votre bulletin et que vous pouvez apporter beaucoup à sa rédaction par l'intermédiaire d'un simple stylo !

Merci à tous d'y penser.

Daniel Soupey



Une randonnée qui se corse

avec l'autorisation de Pétro 52

Septembre 1982 ! ...dans le courant de l'année j'avais décidé de me rendre dans l'Île de Beauté (curiosité qui vaut le détour et même pour tout dire, un voyage projeté tout exprès), afin d'y apprécier le soleil et soulager mon frère du dépaysement qu'il endurait depuis de long mois pour son travail.

Le voyage devait être effectué, vous avez deviné, en traction (type 11 BL 1953). A son bord, l'inamovible chauffeur-mécanicien, auteur de ces lignes, et une

passagère aussi confiante qu'insouciante, sa mère. Les deux seules places disponibles de la voiture transformée en break étaient donc prises, les bagages et autres fourbis (outils, pièces de rechange etc...) occupaient tout l'espace arrière.

Une mécanique bien révisée et un temps stable et clément le jour du départ annonçaient un voyage paisible. C'étaient sans compter sur les insoupçonnables caprices d'une traction, même en bon état apparent et de la météo bien sûr.

Le voyage s'annonçant sans histoire, je décidais de l'agrémenter en traversant les Alpes, route Napoléon oblige... vu qu'on allait en Corse, le pèlerinage s'imposait. La traversée en bateau avait été réservée deux mois auparavant, au départ de Nice à 21 h 30.

Le jour J, à l'heure H, nous partîmes donc de bon matin pour être à Nice le soir à 20 h 30, délai de rigueur imposé par la Compagnie de transport maritime. J'avais calculé le temps du trajet en fonction d'une moyenne de 60 km/h, deux heures pour les arrêts, et une heure de battement.

Tout se passa bien jusqu'à Dôle, où je remarquais que l'aiguille de l'ampèremètre descendait dangereusement pour atteindre la position zéro puis finalement se stabiliser sur "décharge". Ma mère, que j'avais réussi à persuader non sans mal de la fiabilité de cette voiture, montrait des signes d'inquiétude ! Je la rassurais en lui disant que c'était la courroie qui patinait.

Vérification faite : c'était moi qui patinait la courroie était bien tendue et la voiture ne chauffait d'ailleurs pas. Comme j'avais emmené une dynamo révisée et un régulateur neuf, je prévoyais sereinement de changer ces pièces en espérant perdre le moins de temps possible, les pannes n'étant pas prévues au programme de la journée. Chose presque aussitôt faite que pensée, car l'heure dévolue au casse-croûte fut dévolue au chan-

gement de la dynamo, près du lac du Bourget, à côté d'une 2 CV, en panne d'ailleurs avec trois filles désespérées, à qui j'expliquais que mon temps était compté et qu'elles ne devaient pas compter sur mon aide.

La faim au ventre mais nourri d'espoir, je remis la voiture en marche, mais la nouvelle dynamo ne rechargeait pas non plus !

Nous reprîmes la route, ma mère ne cessant de m'invectiver, et moi persuadé que c'était le régulateur qui avait lâché progressivement. Il ne me restait plus qu'à changer le régulateur; sûr de moi, je m'arrête à nouveau, démonte le régulateur, me précipite dans la voiture pour prendre l'autre, et m'aperçois avec stupeur que dans la hâte des préparatifs, je me suis trompé de boîte: j'ai pris une pièce hors d'usage dans une boîte à côté de la même boîte contenant un régulateur neuf ! L'erreur était permise, mais pas acceptée par ma passagère qui redouble de colère, jurant ses grands dieux que l'on ne l'y reprendrait pas de sitôt de circuler dans une vieille bagnole, etc...

Une demi-heure de mangée sur l'horaire, pour rien, et l'auto n'était toujours pas réparée. Et nous voilà repartis en croyant au miracle que peut-être, un dimanche, on trouverait un électricien-auto en service qui aurait sur une étagère poussiéreuse la pièce neuve stockée depuis longtemps et qui nous faisait cruellement défaut. Toujours est-il qu'il fallait s'accomoder d'une vieille bagnole qui ne chargeait plus. Inutile de nous dire l'ambiance de fête qui régnait dans la voiture ; après tout, on était en vacances... Qui plus est, la traversée des Alpes nous retarda bien plus que prévu. Quelle bonne idée j'avais eue!

La région des Alpes de Haute-Provence qui venait d'être gratifiée de six mois de sécheresse ininterrompue crut bon de nous arroser de pluies diluviennes ! Comble de malchance, car l'essuie-glace ne fonctionnait

que sur la batterie, c'est-à-dire qu'il effectuait un aller-retout en une minute. Ma mère fut donc obligée, au lieu de vociférer, de manoeuvrer l'essuie-glace à la main ...durant deux heures. Ah le charme des anciennes ! Mais c'était tout de même pas l'allégresse, loin s'en faut. La fin de journée fut des plus épiques : le voyage se transforma en Rallye de Monté-Carlo. Deux impératifs s'imposaient : arriver avant la nuit car il n'y avait plus d'éclairage sur le véhicule, et avant le départ du bateau, sinon les vacances étaient foutues. Au dernier pointage, il me fallait faire les 100 derniers kilomètres en une heure !

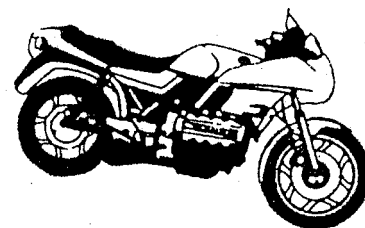
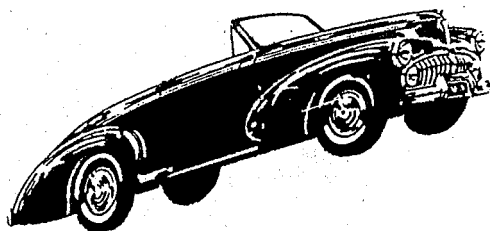
L'inquiétude avait depuis longtemps laissé place à l'angoisse; je me reverrai toujours fonçant autant sur la voie de droite que sur la voie de gauche pour doubler, me rabattant juste pour éviter les voitures en face, l'aiguille du compteur bloquée sur 110-120 avec crissement des pneus dans les virages pris en catastrophe, (heureusement que c'était une traction !). Les tout derniers kilomètres furent franchis dans un temps canon, chronomètre en main, sans éclairage alors que la nuit tombait très vite et très tôt du fait qu'il s'était remis à pleuvoir. Nous arrivâmes à 21 h 25 sur le quai d'embarquement, juste pour nous engouffrer sur le bateau. Ouf ! pari gagné ! La nuit fut agitée ; la voiture redémarrerait-elle ? Oui, elle redémarra au trente-deuxième de tour.

Je pus par la suite trouver un régulateur sur l'île. Ma mère fut heureuse de repartir en compagnie de mon frère qui, lui, avait une voiture moderne, ce qui ne les empêcha pas de tomber en panne sur l'autoroute à la hauteur de Mâcon : panne électrique introuvable... remorquage et réparation.

Et vivent les vacances en traction !

Bertrand DAUBIE

PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE
PEINTURE AUTOMOBILE
PEINTURE PERSONNALISEE



Didier CORREIA

8 bis, rue des Vignes - 21.800 Quetigny

Téléphone 80.46.33.34

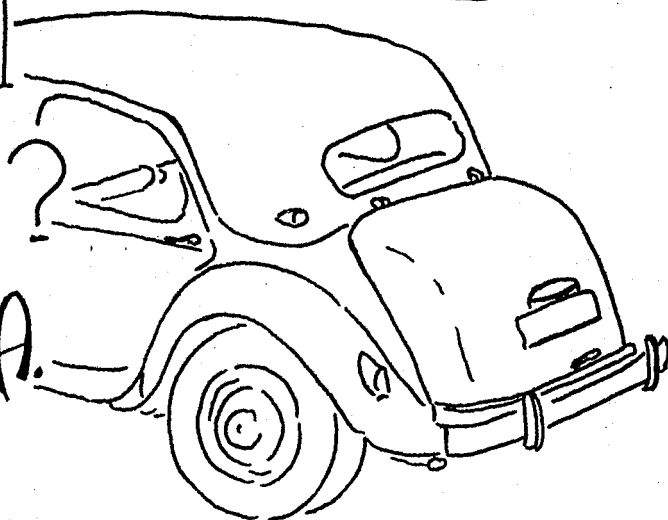
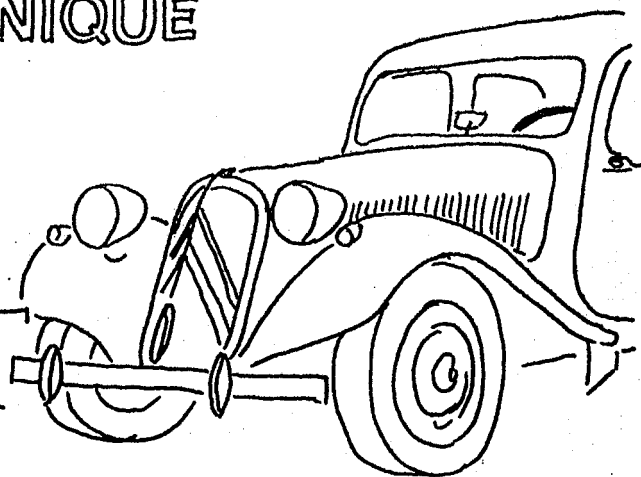
vans
motos
voitures
anciennes

toutes décorations sur carrosserie

LE CONTRÔLE TECHNIQUE

QUAND COMMENT POURQUOI LE PASSER ?

Avec l'autorisation de L.V.A.



Il arrive souvent que nos lecteurs nous questionnent à propos du fameux "Contrôle technique", examen obligatoire effectué sur toute automobile de plus de cinq ans possédant une carte grise normale, en cas de changement de propriétaire : y-a-t-il une limite d'âge pour cet examen ? Un véhicule non roulant peut-elle le passer ? Que se passe-t-il en cas de C.G. de collection ? etc...

Guy Burnat, expert en automobile agréé auprès des compagnies d'assurances, directeur du centre de contrôle agréé de Courtine, de l'Automobile club du Vaucluse (il vient d'effectuer son 1.000ème contrôle !) et également président d'honneur de la Fédération française des automobiles d'époque, a bien voulu faire pour nous le point complet sur ce sujet. Voici ce qu'il en dit :

LES TEXTES

C'est tout d'abord un Arrêté du 04/07/85 du Ministère de l'urbanisme, du logement et des transports qui stipule :

"Arrêté du 4 juillet 1985 relatif aux visites techniques de certains véhicules automobiles de plus de cinq ans d'âge.

Le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 106, R. 110, R. 112, R. 113, R. 118, R. 121 et R. 122 ; Vu l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules ;

Sur proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux véhicules automobiles visés au titre II du code de la route, mis en circulation depuis plus de cinq ans, d'un poids total autorisé en charge n'excédant pas 3,5 tonnes et faisant l'objet d'une mutation ou d'un changement de loca-

taire dans le cas d'un véhicule en location de longue durée ou avec option d'achat, à l'exception des véhicules de collection au sens de l'article 23 de l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules.

Art. 2. - L'obtention du certificat d'immatriculation dans une série normale (carte grise) des véhicules visés à l'article 1^{er} est subordonnée à l'exécution d'une visite technique où sont effectués les contrôles prévus par la norme française NFX 50-201 (édition de novembre 1980).

Les visites techniques visées à l'alinéa précédent sont effectuées dans des centres de contrôle agréés par le commissaire de la République du lieu de leur implantation (préfet de police pour Paris), dans les conditions fixées par le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Ces agréments sont donnés pour une durée n'excédant pas cinq ans et sont renouvelables.

Dans tous les cas, la visite technique doit être effectuée par un tiers.

Art 3. - Les frais de la visite prévue à l'article 2 sont à la charge du demandeur.

Art 4. - Les commissaires de la République fixent par arrêté préfectoral la date de mise en application du présent arrêté dans leur département.

Toutefois, cette date ne peut être antérieure au 1^{er} septembre 1985 ni postérieure au 31 décembre 1985.

Art. 5. - Le directeur de la sécurité et de la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 4 juillet 1985.

Paul Quilès"

Ce texte est suivi d'un autre du 05/07/85 précisant que pour obtenir le certificat d'immatriculation (donc la carte

grise) dans une série normale, le demandeur doit fournir en plus des pièces habituelles (certificat de vente, de non gage, ancienne carte grise,...) un certificat remis par un centre de contrôle agréé attestant que conformément à l'article 2 de l'Arrêté du 4 juillet 1985 précité, une visite technique a été effectuée sur ce véhicule par ce centre de contrôle, etc...

QUE FAUT-IL RETENIR DE CES DEUX TEXTES ?

A/ Les véhicules possédant une carte grise "véhicule de collection" sont dispensés de visite technique.

Certains ont assez vilipendé cette fameuse carte grise pour que l'on reconnaisse qu'elle est dans ce cas un avantage, que son existence légale est profitable et qu'un coup de chapeau à ceux qui l'ont mise sur rail n'est pas déplacé.

B/ Il existe donc deux documents :

Le premier, se nomme **Rapport de contrôle**.

Il précise la liste des 52 contrôles à effectuer par le technicien, l'identité du véhicule, la date et, après exécution, doit être signé par la personne qui a présenté le véhicule à contrôler ; celle-ci peut très bien ne pas être le propriétaire du véhicule.

C'est sur ce document, et seulement sur celui-là que sont énumérés les défauts du véhicule dans les rubriques de gauche, impliquant une remise en état dès que possible ou immédiate.

Le Contrôleur doit vérifier également "la conformité des plaques d'immatriculation du véhicule à la réglementation en vigueur" et il a la faculté, mais n'en a pas l'obligation, de vérifier le N° de série. En effet le Manuel de contrôle et la circulaire qui y est jointe, stipulent textuellement :

"L'identification du véhicule (plaque et inscriptions) peut également être vérifiée".

Le contrôleur est libre de ses appréciations dans le cadre de ses compétences et des directives qu'il a reçues.

Le chapitre "observations" figurant sur le rapport de contrôle est destiné aux renseignements complémentaires ou à l'explication des croix figurant dans la liste des contrôles exécutés. Ce chapitre est important, nous y reviendrons.

Le deuxième document se nomme : **Certificat de Passage**.

Il est le seul document destiné à la préfecture.

Il ne doit mentionner aucune autre indication que l'identité du chef de centre, du centre lui-même et les caractéristiques du véhicule contrôlé, un point c'est tout, sans rature ni surcharge.

APPLICATION AUX VÉHICULES ANCIENS

Deux cas de figure peuvent se présenter :

1^{er} cas : La voiture est roulante. Le vendeur (ou l'acheteur, ou un tiers) la présentera au contrôle, en marche, après avoir de préférence pris rendez-vous et expliqué le cas.

Le contrôleur effectuera ses opérations en tenant compte de l'âge de sa "patiente" et des performances originales.

Il est bien évident que les résultats du passage d'une Celtaquatre sur un banc de freinage laisseront apparaître des données sans aucune relation avec ceux enregistrés sur une Renault 20.

Mais les indications d'une mauvaise répartition entre essieux, ou une dissymétrie droite-gauche seront toujours bienvenues.

Il en sera de même pour la suspension, encore que selon le système du banc de suspension, on peut facilement obtenir des résultats faussés par la "sècheresse" des ressorts à lames.

Il est patent que, sauf exception ou voiture relativement "moderne", le résultat du contrôle sera décevant au regard des normes AFNOR.

Le contrôleur mentionnera les défauts constatés, c'est son métier, rien à dire, au contraire.

Mais nous pensons qu'il ne doit pas, au chapitre "observations" employer les mêmes adjectifs que ceux dont il usera

à juste titre, lorsqu'il aura constaté une plateforme tordue, un longeron fendu, ou des freins inexistantes sur une voiture moderne.

Une Renault 16 dont les longerons sont mangés par la rouille provoquée par les sel des routes de montagne est un véhicule dangereux ; une C4 avec ses freins à cables est un véhicule roulant dont les caractéristiques et les performances ne peuvent atteindre les critères indispensables à l'obtention des normes actuelles.

Si le contrôleur est un homme qui déteste les voitures anciennes (cela peut-il vraiment exister ?) il formulera alors le commentaire de son choix sur le "Rapport de Contrôle" mais il ne peut pas refuser de délivrer le "Certificat de Passage" vierge de toute observation, hormis, comme nous l'avons vu plus haut, son identité et celle de la voiture. Or c'est de ce seul document dont le collectionneur a besoin pour son dossier de changement de carte grise (le problème de l'assurance est tout autre et ne fait pas l'objet de nos réflexions de ce jour).

2^e cas : La voiture n'est pas roulante. Il convient de prévenir le contrôleur au préalable, comme dans le cas précédent, pour prendre rendez-vous et expliquer le caractère particulier de l'opération.

On présentera la voiture sur un plateau ou sur remorque, papiers en règle bien entendu. (Ne jamais s'essayer à l'obtention du certificat de complaisance sans la voiture avec seulement la carte grise, un contrôleur bien né et de qualité le prendra plutôt mal et sera très vexé que vous ayez pu le confondre avec d'autres).

Descendu de sa remorque ou de son plateau, le véhicule fera l'objet d'un contrôle qui, bien-sûr, sera exceptionnel par son caractère ; nous ne pensons pas qu'un contrôleur puisse refuser son principe, qui se limitera à des opérations plus succinctes ou écourtées.

Le rapport de contrôle mentionnera les caractéristiques de la voiture et il sera stipulé le cas particulier au chapitre "Observations".

En ce qui nous concerne et l'exemple n'est pas limitatif, nous usons de la formule suivante : **Véhicule présenté sur plateau ; aucun contrôle possible en l'état. A restaurer entièrement.**

Le contrôleur fera signer le propriétaire et délivrera le "Certificat de Passage" comme indiqué dans le cas précédent vierge, lui, de tous commentaires, ratures ou surcharge.

CONCLUSIONS

Les collectionneurs ont, plus que jamais, à ne pas attendre pour procéder aux formalités administratives usuelles en cas de vente ou d'achat.

Il faut souligner, et beaucoup ne s'en rendent pas compte, que nous bénéficions encore d'un régime administratif libéral qui risque de se rétrécir lorsque l'obtention des certificats sera subordonnée à la remise en état, comme cela se pratique dans les autres pays de la C.E.E.

A ce moment-là nous serons bien contents d'avoir une porte de sortie avec la carte grise de collection, si quelques irresponsables ne l'ont pas torpillée. Car ne vous leurrez pas, une voiture de plus de 25 ans, quel que soit le soin apporté à sa restauration, ne peut pas passer avec succès un contrôle sérieux effectué sur des appareils modernes programmés pour les voitures contemporaines.

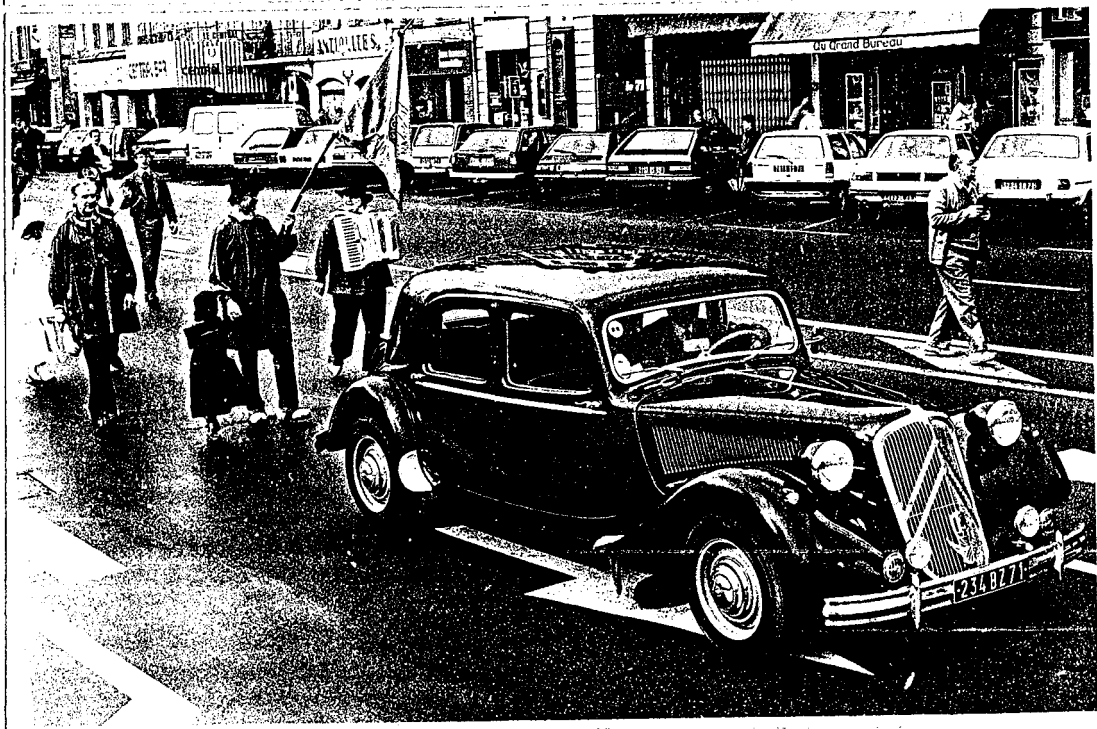
Pour revenir au contrôle technique actuel, compte tenu de ce que la voiture d'époque a toujours été proche des Automobiles Clubs, les amateurs peuvent avec profit se rapprocher d'eux, même en l'absence de difficultés, car tous possèdent des Centres fixes ou mobiles. Ils effectuent ce travail depuis quarante ans et sont agréés pour délivrer les certificats.

La marche à suivre proposée ci-dessus décharge le contrôleur de sa responsabilité puisqu'il précise bien que le véhicule n'est pas conforme ni dans un cas ni dans l'autre, mais la porte n'est pas fermée à l'établissement d'un dossier administratif.

Leur expliquer votre problème éventuel, c'est probablement un commencement de solution.

G. Burnat

B.P. n° 1, 84004 Avignon Cédex. Tél. 90.86.28.71.



1^{re} Mâcon 87
sortie

Vive la classe en 7

par Annick et Paul Chavet

Dimanche 29 mars, jour de la fête des conscrits de Mâcon est arrivée.

14 tractions Chevronnées de Dijon et ses environs sont attendus pour la fête. 9 h 45 c'est sous un ciel gris que nous montons les accueillir au péage de l'autoroute Mâcon Nord. En arrivant, 4 tractions nous attendent déjà, dont le vice-président du club, les autres arrivent à intervalle régulier. Tout le monde est présent, sauf une 7 qui arrive quelque instant plus tard. Nous rejoignons le quai Lamartine, point de départ du défilé.

Déjà beaucoup de monde s'agitent, moment de flottement, seul nos "chevrons de feu" restent impassibles. Nos tractions par trois sont mariées au cortège, qui s'ébranlent aux premières notes de la fanfare de Replonges et aux pas cadencés des majorettes, qui au dire d'un Chevronné, "qu'elles vont avoir les lèvres gercées...". Car il fait vraiment froid !

Nous faisons un circuit dans les rues du centre ville où beaucoup de badauds nous regardent avec envie. Petite halte pour le dépôt de la gerbe au monument, nous repartons ensuite à travers la ville

nouvelle halte place de la Barre, face aux porteurs (hommage aux viticulteurs).

A midi, après avoir "groupé" nos tractions sur les quais, nous allons boire le pot de l'amitié. 13 h, rendez-vous à la Maison des Vins pour déguster l'andouillette, la choucroute ou le petit salé offert par les conscrits.

Vers 15 h nous reprenons la route pour aller boire un digestif à Vergisson, sans oublier de passer devant le "menhir" cher à ce village. Un petit arrêt à quelques mètres de la roche de Solutré d'où nous avons une vue magnifique de Mâcon et sa région.

Nous filons ensuite à l'église de Julienas pour déguster un beaujolais-village, puis direction Chaintré où nous buvons un saint-vérand excellent.

Retour à Mâcon, sous la neige, au palais des Congrès pour manger le dessert et boire une coupe de champagne, au son de quelques notes de musique jouée par l'un de nos amis Chevronné qui se prend pour quelques instant pour Bourvil.

Après cette collation beaucoup de nos chères tractions reprennent le chemin du retour. Ce n'est que quelques Chevronnés qui restent pour le bal.

Nous tenons à remercier tous nos amis Chevronnés et en particulier nos amis Dolois qui nous quittèrent à 2 h 30 du matin, et bien sûr Roger Guillaume qui a eu l'excellente idée de nous faire participer à ses conscrits.

Une bonne journée pour tous et bien remplie, dommage pour le soleil !

Annick et
Paul Chavet

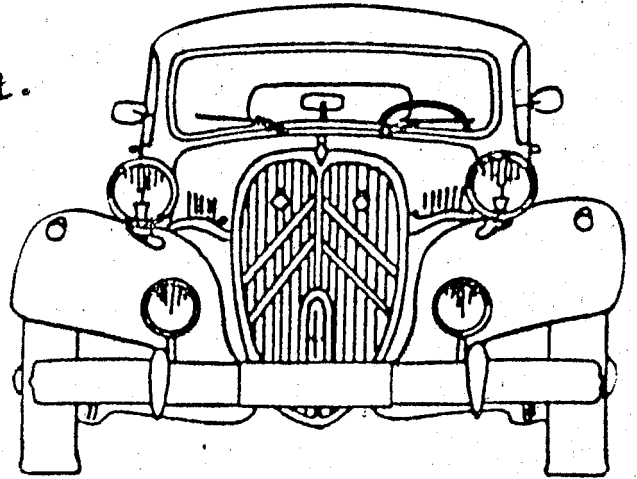
P.S. : Nous vous disons à tous au 1^{er} mai pour l'anniversaire du club organisé par nos amis Charles et Annie Grandjean.

VII^e ANNIVERSAIRE

en Charollais

1^{er} mai

Départ de Dijon, aux allées du Parc, entrée parc de la Colombière à 8 h 45 précise. Sortie direction Beaune, Chalon et Genouilly où vin, café et brioche vous attendront. Départ pour Salornay-sous-Guye pour déjeuner (montée par Mont Saint-Vincent), vers 11 h 30. Ensuite départ vers 14 h 30 pour Brançon et visite du château. Retour à Genouilly pour un vin d'honneur offert par le Comité des Fêtes et remise de coupes (salle polyvalente, parking), vers 17 h 30.

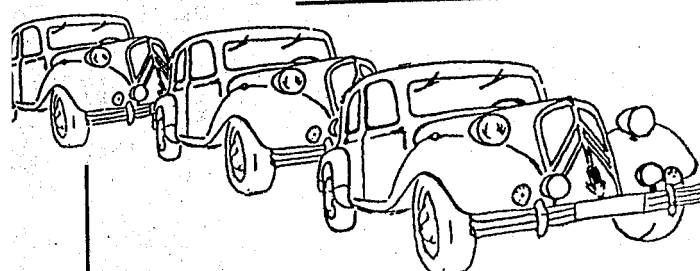


Inscrivez-vous rapidement pour avoir votre plaque rallye (quantité limitée). 70 km de Genouilly à Genouilly.

Prix: voiture plus chauffeur= 140 F.
personne supplémentaire= 80 F.
enfants jusqu'à 12 ans= 60 F.

Envoyez votre inscription et votre chèque à Daniel Soupey
2 bis, rue Berthelot
21.100 Dijon

soyez tous présents



VII^e
ANNIVERSAIRE
en Charollais
1^{er} mai

Inscriptions

M. _____

participera au VII^e Anniversaire et sera accompagné
de _____ personne(s), _____ enfant(s) jusqu'à 12 ans.

Je joins un chèque de _____

réparti comme suit : chauffeur+voiture....140 F

personne(s) à 80 F = _____

enfant(s) à 60 F = _____

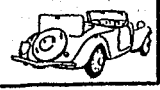
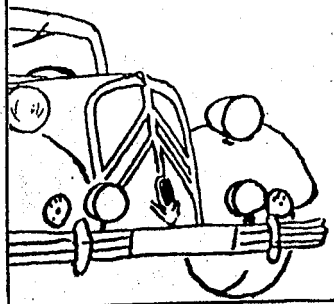
TOTAL..... _____

A découper, ou à photocopier, (avant le 20 avril),
et envoyer à Daniel Soupey, 2bis, rue Berthelot
21.100 DIJON

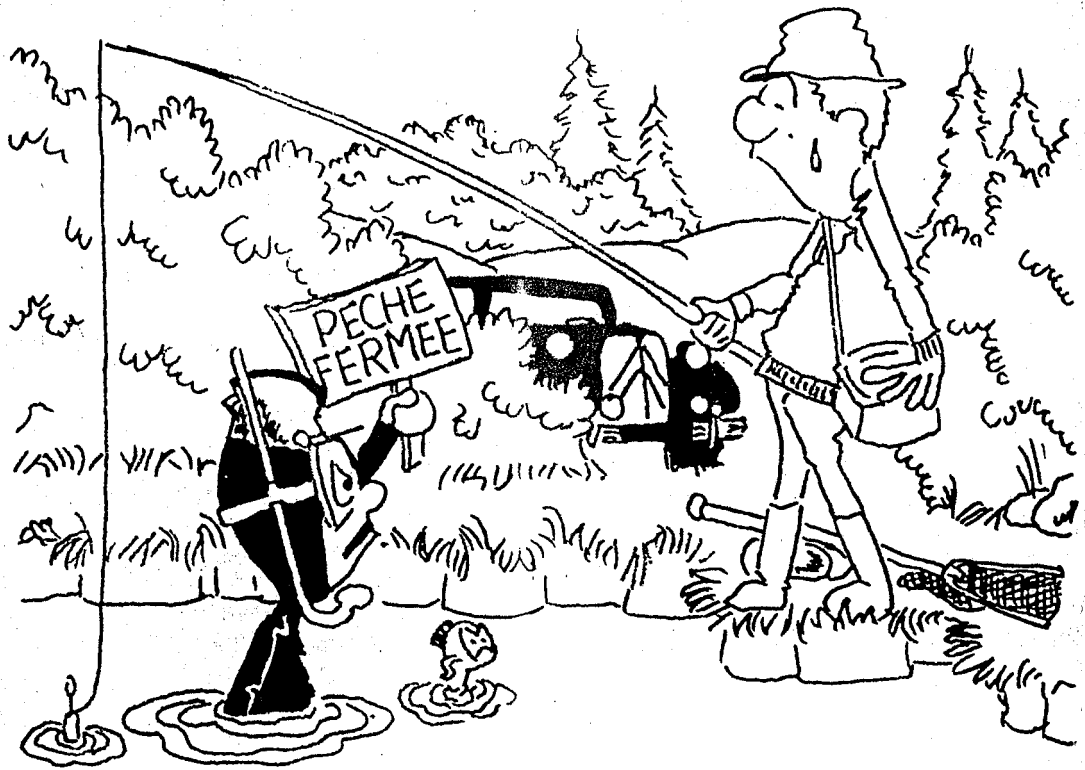
REUNIONS

PROCHAINES REUNIONS DU CLUB :
1^{er} MAI, ANNIVERSAIRE.
12 JUIN, réunion mensuelle.

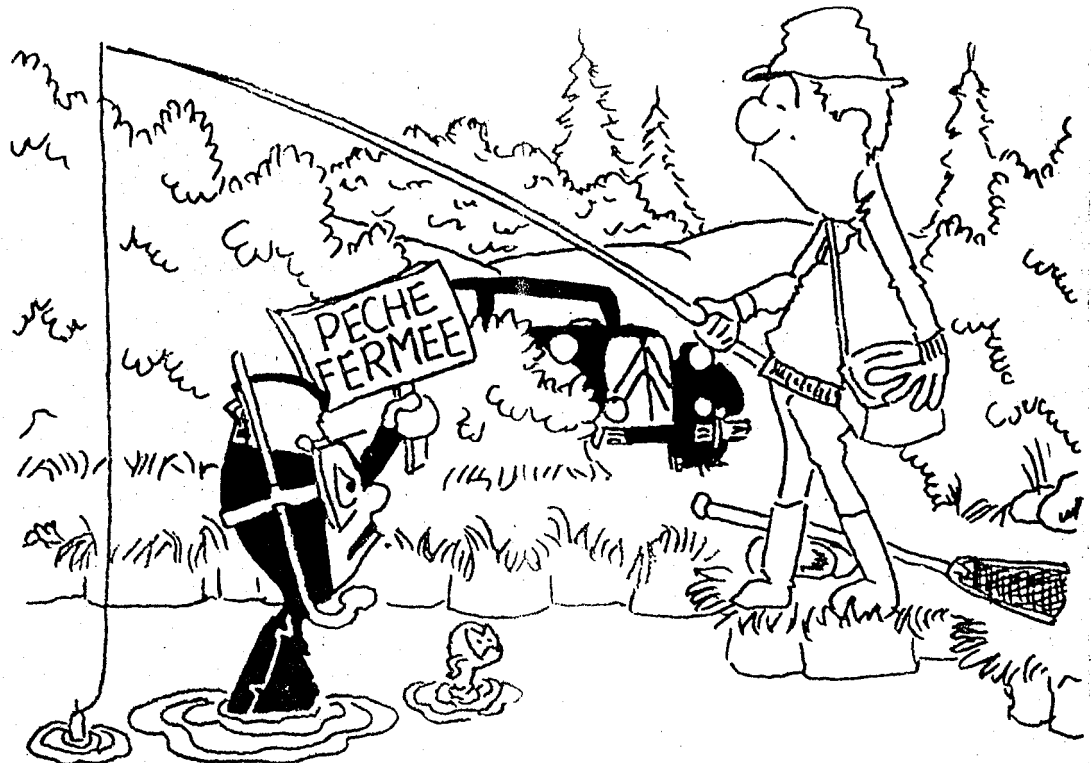
RETENEZ BIEN CES DATES !



Jeu des huit erreurs



8 erreurs se sont glissées dans la reproduction du dessin original.
Saurez-vous les retrouver ?



PIETTTES ANNONCES



CHERCHE toutes documentations sur l'automobile à Dijon:

- automobiles fabriquées à Dijon
(Terrot, Cottereau, C.I.D., Panhard Rafale, etc.).
- garages
- photos de véhicules dans les rues de la ville.

Contacteur Bruno Oudry, 14, rue du 4-Septembre
21000 Dijon, tél. 80.73.34.54.



A VENDRE Simca Ariane 1960, 7 cv, bleue, en état de marche. Freins à voir, enjoliveurs de phares et paraboles à changer. Prix à débattre.
M. Jupille à Chalon, tél. 85.48.36.62.

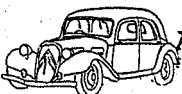


CHERCHE antiviol neuf pour traction. A vendre de nombreuses pièces détachées.

M. Hébert, 6, parc de la Varenne, 76.130
Mont-Saint-Aignan.



A VENDRE poste de radio complet pour mettre dans la boîte à gants. Retiré d'une traction de 1953.
Prix 700 F. M. J.-M. Khan, tél. 80.30.32.71,
(le soir).



A VENDRE 11 BL 1946, bon état d'origine, saine et tournante. Prix à débattre.
M. Bernard Besson, tél. 80.73.61.47,
le soir.



A VENDRE 15 H 1956, saine, bon état général.
Prix à débattre.
Christian Augras, 11, avenue du Stand,
Dijon, tél. 80.66.31.74.

