



Le Petit Chebronné



Photo Marc EVROT

NOVEMBRE
DECEMBRE

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

Le mot de la Présidente

Chers Amis

23 mars 1934 : André Citroën présente aux concessionnaires sa nouvelle voiture, qu'il veut déjà produire à 1.000 exemplaires par jour. La Traction avant dite "7 CV". Une folie !

C'est l'objectif que les descendants en affaire du grand homme se sont donné pour la dernière née de la gamme actuelle, la petite AX.

Révolutionnaire ! C'est toujours le slogan.

Révolutionnaire, cette voiture dans laquelle on ne monte plus, mais on descend pour s'installer, mono-coque, freins hydraulique, moteur culbuté, roues indépendantes...

Je ne vous ferai pas l'injure de me transformer en vendeur et de vous énumérer toutes ces innovations qui pour la première fois rassemblées ont fait LA TRACTION. De plus je préfère laisser les fous que vous êtes parler de leur folie.

Il est vrai que si le double chevron est l'emblème de Citroën, c'est surtout celui de la traction, donc de notre club qui bouclera bientôt sa 8^e année et qui rassemble toujours des fanas de tous horizons mais qui n'ont qu'une seule idée commune : LA TRACTION !

Merci.

Tractionnement votre.

Maryvonne Augras

Sommaire

- Le mot de la Présidente
- Cinquantenaire de la 15 SIX
- Le mot du Trésorier
 - Remerciements
 - Naissance
 - Mini Trac
 - Prière en la mémoire d'André Citroën par Jean-Claude Milli
 - L'I.C.C.C.R. par Sylvain Domatti
 - L'I.C.C.C.R. par Agnès Meyniel
 - Grand Prix Historique de Bourgogne par Bruno Oudry
 - L'irrésistible éclat des plaques émaillées lu dans l'Argus de l'Automobile
 - Raid International
 - 4^e édition de la Randonnée Alpine par Roger Brosselin
 - Calendrier
 - Des livres pour votre bibliothèque par Bruno Oudry
 - En résumé
 - JOYEUX NOËL

Le mot du Trésorier

Chers Amis tractionnistes,

Je vous présente succinctement les comptes du club. L'année 1987 se termine bien, et de ce fait, les cotisations restent toujours au même tarif : 160 F par an. Une inscription de 100 F pour les nouveaux adhérents. La plaque Chevronné est 70 F, inscription du type de la voiture comprise.

Voici donc quelques chiffres qui parlent mieux que tout discours.

En caisse au 6 décembre 1986 : 16.310,93 F
Total des entrées 1987 : 24.261,16 F
Total des sorties 1987 : 24.001,95 F
Avoir net au 6 décembre 1987 : 16.570,14 F

Il faut noter 73 cotisants dont 9 nouveaux adhérents qui ont payés 12.600 F.

Il reste encore 11 plaques rallye.

Cette année fut très calme et le trésorier ne note aucune dépense ni rentrée d'argent importante. Le trésorier se tient à votre disposition avec ses livres pour toute information supplémentaire. Il espère trouver un successeur pour la nouvelle année.

Bonne fin d'année à tous.

Bien amicalement.

Daniel Soupey

Remerciements

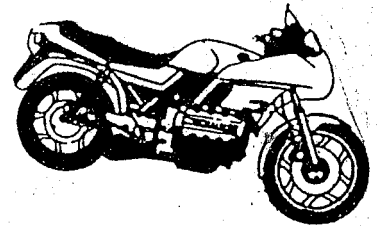
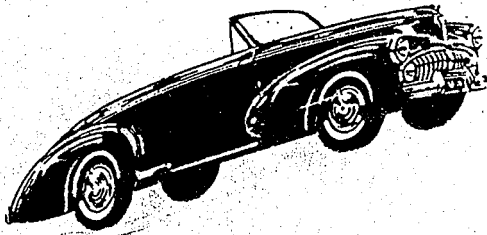
Je remercie tous les Chevronnés et Chevronnées qui m'ont permis de vous présenter un

Petit Chevronné

suffisamment étoffé pour toute l'année 1987, et principalement, Jean Lanaud, Sylvain Domatti, la famille Meyniel, Bruno Oudry, Roger Brosselin, la famille Chavet, Jean-Claude Milli.

D.S.

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

Naissance

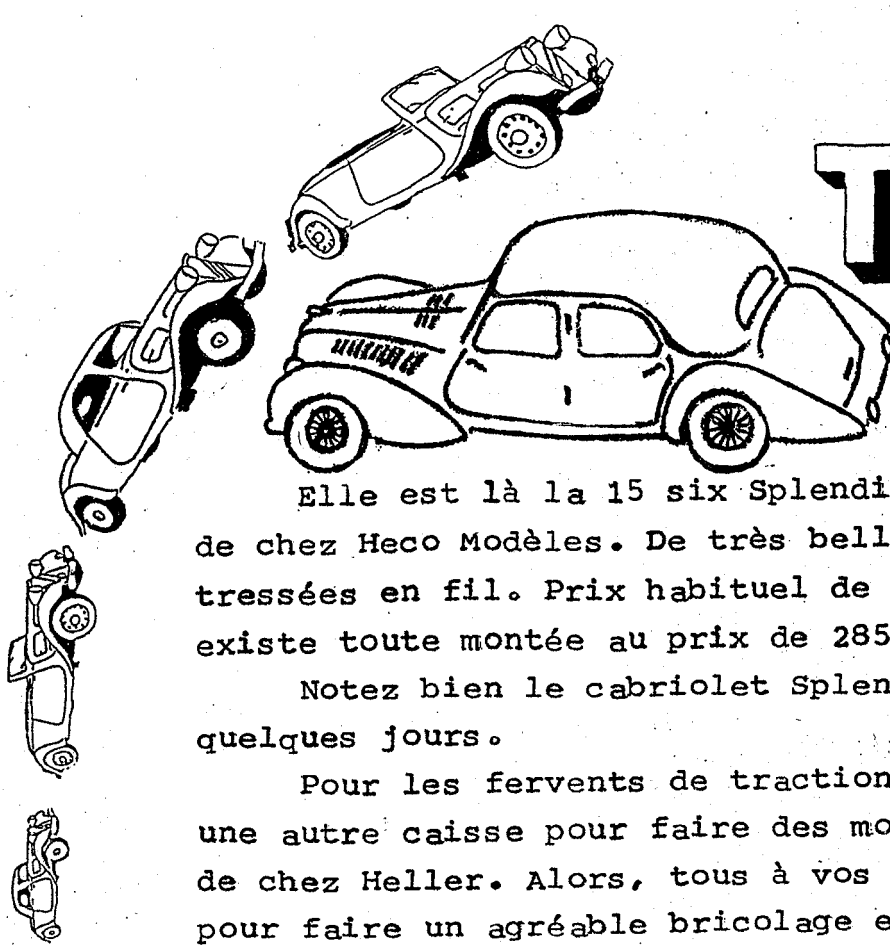
En date du 23 octobre 1987, nous apprenons avec joie la naissance de Tanguï de Rocheprise, un futur tractionniste, fils de Odette et Laurent de Rocheprise.

Bonne santé à Tanguï et à la maman.

Félicitations pour cet heureux évènement.

MINI TRAC

par Daniel Soupey



Elle est là la 15 six Splendilux, échelle 1/43 de chez Heco Modèles. De très belles roues à rayons tressées en fil. Prix habituel de 185 F en kit; elle existe toute montée au prix de 285 F.

Notez bien le cabriolet Splendilux qui sort dans quelques jours.

Pour les fervents de traction, on peu acheter une autre caisse pour faire des modifs sur une 11 L de chez Heller. Alors, tous à vos scies et limes pour faire un agréable bricolage et une voiture introuvable dans le commerce.

A bientôt pour de nouvelles Citroën !

Prière en mémoire d'André Citroën

par Jean-Claude MILLI

Je vous salue, André, plein d'astuces,
vous êtes génie entre tous les constructeurs,
et le double chevron,
le fruit de votre travail, est béni.
Saint André, père de la traction avant,
a inventé pour vous, pauvres réims,
la suspension hydropneumatique.
Ainsi soit André.

Notre André, qui est au quai de Javel,
que votre nom soit sanctifié,
que votre double chevron règne,
que votre volonté soit faite
chez Citroën comme chez Moilli,
pardonne-nous nos Renault,
comme nous pardonnons aux Calbots
qui nous ont doublé,
ne nous soumetts pas à la tentation
des japonnaises,
mais délivre-nous
du ressort à lames.
Ainsi soit André.

Par Sylvain Domatti



Première partie

"Le 7^e ICCCR se déroulera les 4 5 et 6 septembre au Rocher de la Loreley en Allemagne !" C'est à la suite de cette annonce faite par Maryvonne lors de l'assemblée générale du club en décembre 86 que l'idée d'y participer a fait son chemin dans mon esprit...

Un coup d'oeil à la carte: 500 kms environ, Langres, Toul, Pont-à-Mousson, Saarebruck, Saint-Goar, soit tant de litres d'essence à 5 F + une inscription d'environ 200 F plus, plus... Il faut compter un budget de 1.000 F. Bon, remplissons la tirelire. Reste un obstacle la rentrée des classes, date non fixée, est approximativement à cette époque. Le véhicule ? J'ai le choix: traction, trop commun! La GS pourquoi pas si je dois faire un voyage rapide, mais finalement pour résoudre les problèmes de camping mon bon vieux "Tube" fera l'affaire d'autant plus qu'il est parfaitement sûr depuis 5 ans qu'il nous transporte sur les routes des vacances d'été. Mon épouse ne souhaitant

pas faire un voyage aussi long et rapide, j'irai donc avec mon grand fils comme "co-pilote".

Le temps passa, les vacances d'été arrivèrent, la rentrée étant fixée au 7 septembre, ma participation au 7^e ICCCR devient possible mais écourtée du dimanche consacré au retour, je fis refaire nos cartes d'identité et j'envoyai mon inscription. Entre temps une dizaine de Chevronnés manifestèrent la même envie que moi. Le club organisa sa participation.

Mon bon vieux fourgon ayant parcouru les routes de France jusqu'à l'île d'Oléron était prêt à prendre la route de l'Allemagne après un coup de torchon. Une dernière réunion pour définir l'horaire du départ, le passage par Saarbruck devient étape organisée par "l'Amicale Citroën". Je partirai donc le vendredi matin à 7 H 30, une heure avant les Chevronnés qui me rejoindront à l'étape de midi.

Le jeudi est consacré à l'embarquement du couchage et de la bouffe, des vêtements et de la caisse à outils; les pleins sont faits. Après une brève nuit agitée nous partons sous des trombes d'eau; la circulation est fluide. Nous trouvons enfin le beau temps passé Langres alors que nous roulons depuis une heure. Kilométrage parcouru 72 kms. Je tiendrai la même moyenne durant tout le voyage, roulant à 80km/h maximum au compteur. Brave bovidé le "Tube" tourne comme une horloge, nous atteignons Toul puis Pont-à-Mousson où nous passons à la pompe à essence. Il est bientôt midi, nous recherchons un parking où nous devons faire la jonction avec les Chevronnés. Sur le bord de la route une aire de repos avec des tables en béton nous accueille, j'ai parcouru 220 kms. Je propose un repas consistant à mon fils et déballe les couverts: "veux-tu un steak ?" Hé, tu rigoles, t'en as pas! me répond-il. Si justement, j'avais apporté de la viande congelée dans la glacière. Les steacks en question sont encore bien gelés et à la manière d'Atilla je vais



placer la barquette à décongeler sur le radiateur: 10 minutes après je peux les passer à la poêle: le luxe !... Nous prenons notre repas confortablement installés, je range la vaisselle et démoustique l'avant du fougion. Comme Jean Lanaud, véhicule propre quelque soient les circonstances !... Tout à coup une, deux, plusieurs tractions se profilent à l'horizon. Ce sont les Chevronnés ! Il est 13heures j'ai gardé mon avance sur eux. Il y a dix voitures: Bernard Laurain, la famille Augras au complet, M. et Mme Got, Yves et Agnès Meyniel et Bruno, Henri Perrot-Minot, Milli en DS, Nounours et sa petite famille. Après les retrouvailles tout le monde s'attable dans la bonne humeur. Nous repartirons vers 14 heures.

Des travaux et toute une série de déviations nous retarderont mais nous arrivons à la frontière vers 16 h 30. Nous prenons une dernière fois de l'essence en France avant de rentrer sur l'autoroute, le "Tube" s'offre un petit caprice et refuse de démarrer: il fait chaud ! Une poussette de quelques dizaines de centimètres avec l'impulsion de Bruno et Maryvonne et tout rentre dans l'ordre: ce sera le seul problème mécanique de la sortie. Au passage de la douane nous sommes réceptionnés par un membre du club Allemand et nous passons la frontière sans autres formalités: nous voici en Allemagne !

On commence à voir des véhicules se rendant à la pré-concentration de Saarbruck, DS SM et tractions. Nous traversons péniblement la ville dans une chaleur torride. Voici enfin la place pavée Saint-Johamer-Markt où les véhicules se rassemblent.

Les responsables de l'Amicale répartissent les autos: tractions à gauche ! et celui là ? Qu'est-ce que l'on en fait ? Je me retrouve seul à droite derrière la fontaine près du camping car de l'Amicale: un Renault de plus ! Je suis mécontent mais je serai bientôt rejoint par un splendide minibus H de 1961, carrosserie spéciale, venant de Lille; son propriétaire l'ayant préféré à son cabriolet traction vu le temps incertain ! De fait il pleut et le refuge offert par le volume du fourgon sera bien agréable durant les deux jours suivants ! Je me rends aux formalités d'inscription puis avec Jean-Antoine nous visitons le parc des véhicules exposés. Il y a aussi de splendides tractions dont la 7 A d'André Sarailié, il y a la BU 21 et Roger Brosselin nous rejoindra bientôt avec son coupé; avec celui d'Henri Perrot-Minot le club est bien représenté. Il y a fort peu de coupé mais un bon nombre de 15; je ne compte pas les fidèles 11 ! Beaucoup de DS, certaines très anciennes: une 1956, d'autres très spéciales; jantes larges, levier de vitesses au plancher ! Quelques SM, un cabriolet C 6

(unique) et deux cabriolets tractions carrosserie spéciale, un genre "Splendilux" l'autre façon Rosen-gart "Supertraction", superbes mais d'une esthétique douteuse. De l'autre côté de la fontaine il y a deux H, le minibus déjà cité et un autre bien connu que je ne nommerai pas ! Je voulais me singulariser c'est fait, il n'y aura que deux "Tubes" français à la concentration à la Loreley ! Un étonnant U 23 de pompiers allemand fait bientôt son apparition. Une foule sympathique circule autour des véhicules, un certain nombre de couple de jeunes de 20 à 25 ans maxi font les doux yeux au "Tube": je serai encore plus étonné demain.

Une violente averse vient bouleverser le temps, nous trouvons refuge à l'hôtel de ville où une réception sympathique nous attend suivie d'une allocution traduite en français. La bière, les jus de fruits et le vin blanc coulent à flot; la pluie aussi... Nous rejoignons le camping qui est une pelouse au bord de la Sarre prévue initialement pour les seules tentes. Il y a un certain nombre de véhicules le parking ne pouvant accueillir les autos de plus de deux mètres de haut. Caravanes et camping cars s'alignent sur la pelouse que tentent de sauvegarder les deux flics municipaux affectés à la garde. Je me gare au milieu de la pelouse après avoir expliqué à mes cerbères que je ne peut dormir qu'à plat. Les autres Chevronnés montent les tentes sous la pluie. D'autres clubs arrivent, les tentes s'installent: la pelouse est labourée les flics sont débordés. Stoïques ils assureront la garde toute la nuit sans dormir: ça doit être cela l'ordre germanique. Après un repas typiquement allemand pris chez Mac Donald, nous passons une nuit brève.

Au petit matin la pluie nous quitte mais c'est sous un ciel gris que nous nous rendons au parking d'où est donné le départ de la randonnée qui nous mènera au rocher de la Loreley via un musée d'aviation. La distribution des cartes se fait à la sortie du parking que je ne peux emprunter à cause de la hau-



teur limite de deux mètres. Je reçois donc très rapidement sur un couloir d'autobus mon itinéraire, un sac de charcuterie, six bières et je pars aussitôt en direction de Merzig par l'autoroute.

La ville est déserte, le balisage est assuré et je suis doublé très facilement par la BX 16 S de Citroën Saarbruck qui va nous indiquer la sortie. Les (petits) frères Augras m'accompagnent. Nous précédon les Chevonnés. Le paysage très industrialisé est étonnant; les aciéries cernent littéralement les villages qui ont dû être des bourgs agricoles il y a peu : les tours des échangeurs d'une centrale thermique surplombent le clocher de l'église située à moins de 100 mètres ! L'autoroute serpente dans ce paysage et suit les bords de la Sarre dont l'eau à une drôle de couleur rouge !...

Passé Saarburg le paysage change comme dans un réseau ferroviaire miniature. Après les usines c'est la montagne et ses pentes abruptes couvertes de sapins une petite cascade et son inévitable chapelle ! Par une série de forte rampes aux nombreux laçets nous passons sur un plateau quittant les vignes pour les champs et les paturages. Les villages et les bourgs traversés sont typiques: rues et ruelles nettes, chacune portant un nom; fermes ayant l'air de résidences secondaires avec beaucoup de loisirs à l'extérieur. Les tracteurs agricoles de petites tailles sont nombreux astiqués équipés d'ailes aux roues avant et de cabines bâchées; il ne manque pas un feu ni un rétroviseur aux tracteurs !...

C'est très joli mais loin d'être aussi pittoresque les paysages verts et boueux de la Haute-Marne ou les petits villages perdus du Larzac. Je comprends pourquoi les allemands apprécient le dit "laisser aller des français".

Au détour d'un virage la 205 et la traction des petits frères Augras sont stationnées: j'arrive juste à l'heure pour le café ! Dans les minutes qui vont suivre nous serons rattrappés par les Chevronnés. Le temps de goûter à la charcuterie nous repartons bons derniers, Jean-Antoine nanti d'un super sandwich. "Dis Papa tu me donnes un coup de bière ?" Ça va pas p'tit con ! Nous roulons maintenant au milieu d'une forêt de sapins immenses et nous sommes sans cesse dépassés par les Citroën modernes, Visa Chrono, SM : elles nous doublent à toute vitesse dans des ronflements de moteurs rageurs. Certaines SM font des bruits bizarres: moteurs 4 cylindres (DS 23 ?) échappements percés mais quelle pêche !

à suivre dans le prochain Petit Chevronné



Par Agnès Meyniel Rocher de la Loreley septembre 1987

Sous son abondante chevelure blonde, et uniquement vêtue de ses charmes opulents, la LORELEY de la légende n'en croyait pas ses yeux.

Elle, l'irrésistible Déesse qui avait fait frémir les marins du Rhin, qui les avait attirés par sa voix enchanteresse, pour fracasser leurs bateaux contre son rocher ; eh bien, elle en a vu d'autres de DS et pas des moindres, sans oublier les Tractions, C 4, C 6, Rosalies, cabriolets, coupés, berlines, limousines ... de tous poils.

Toute la gente CITROËN avait investi son rocher, venant de partout.

Dès le samedi 14 h, la folie commençait.

Les tentes se dressaient comme des champignons multicolores, repoussant de tous côtés, et fort loin, les limites initialement prévues du camping. En quelques heures, la circulation au sein même de l'ICCCR devenait problématique, il y eut quelques bouchons et les hôtels étaient complets à plus de 40 kms à la ronde.

Parmi ces milliers d'inconditionnels du DOUBLE CHEVRON, une équipe de Chevronnés était arrivée après un voyage sans problème, encadrée confortablement par deux CB ainsi qu'une

DS et une 205 GTI pour l'assistance.

Au départ de DIJON, vendredi matin à 8h30 précises :

Maryvonne et Christian AUGRAS, 11 B 53 avec CB

Pierre AUGRAS et Sylvie, 11 BL 54

Charlie et Mme AUGRAS, 205 GTI Assistance

Jean-Claude MILLI et son artillerie DS 23 Pallas (on le vit aussi en BX 4x4)

Agnès, Yves et Marion MEYNIEL et Bruno OUDRY avec son encyclopédie, 11 BL 53 avec CB sans oublier la remorque d'époque OLD

la famille LAURAIN, 11 B 53

Marceau GOT de Dôle, 11 B 53

Henri PERROT MINOT, 7 C 37 Faux cabriolet.

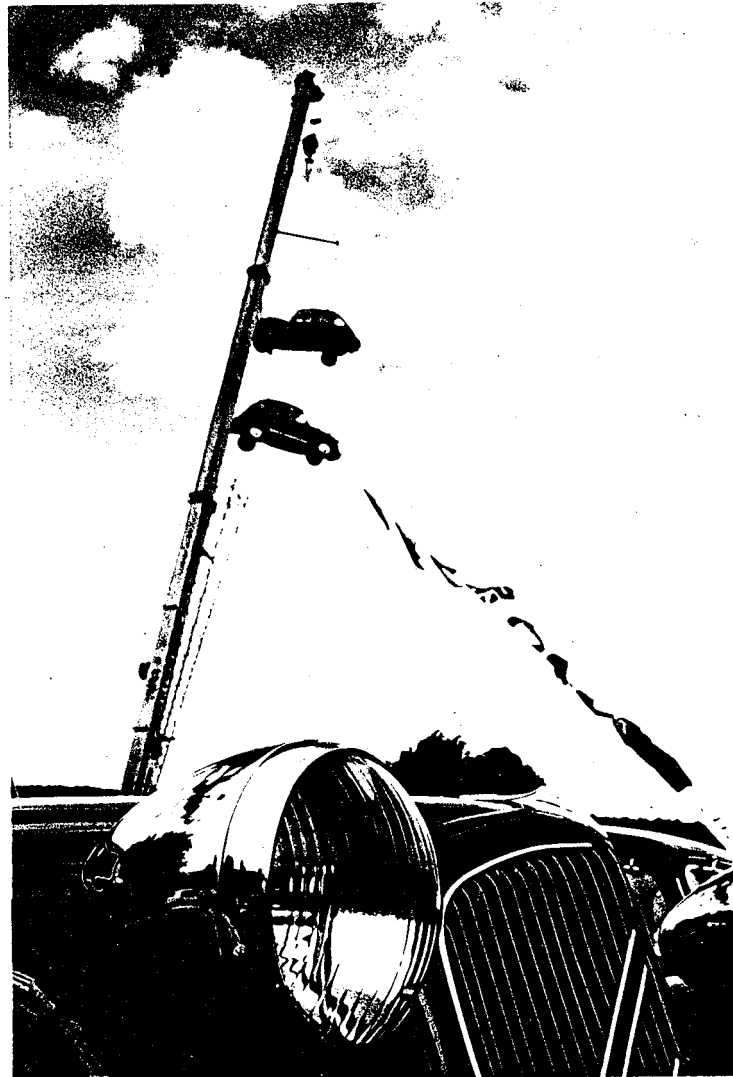
Tous déçus de ne pas avoir parmi nous les fidèles LANAUD, retenus ailleurs, leur accordéon et leur bonne humeur.

Un peu plus tard, nous avons rejoint à LANGRES, la famille TREXON. Sylvain et Jean Antoine DOMATTI nous attendaient à la sortie de PONT A MOUSSON avec leur TUB H 56. Nous devons alors former durant ces trois jours, une joyeuse équipe, menée rondement par Maryvonne.

Le vendredi soir, seuls les Français étaient accueillis à SARREBRUCKEN à la fois par la municipalité, le Club Tractions local et l'Amicale CITROËN.

Malgré un temps maussade, les habitants étaient venus nombreux sur la pittoresque place. Une surprise nous attendait, la famille SARRAILLÉ de PAU venue au complet avec la soeur jumelle de BUBU nationale.

C'est à la nuit tombante que la famille BROSSÉLIN arriva en 11 BL 35 faux cabriolet, en "direct" de Dijon.



7. ICCCR
CITROËN
WELTTREFFEN



Nos tentes s'installaient pour la première fois au bord de la SARRE.

Le lendemain matin, chaque voiture recevait un sac de spécialités locales pour pique niquer, car une route encore longue nous attendait. A mi-chemin, visite d'un musée de l'aviation.

Après le passage du Rhin, en bac, l'arrivée enfin au sommet du rocher de la LORELEY. La magnifique vallée du Rhin, verdoyante et majestueuse s'étendait devant nos calandres ravies.

Denis MARTIN, 11 BL 52, et Thierry SEJOURNANT devaient nous rejoindre sur place.

Nous avons donc déniché une petite place pour dresser notre bivouac, sous l'aile protectrice du camping car de l'amicale CITROËN, profitant de la sympathie de Laurent de ROCHEPRISE.

Le samedi soir, il y avait une soirée de Gala, prolongée fort tard dans la nuit par des éclats de rire de toutes nationalités.

Nous pouvions également faire une promenade sur le Rhin entre St GOAR et OBERWESEL.

Un regret pourtant ne devait jamais nous quitter durant ces deux jours ; trop de voitures exceptionnelles à voir en même temps. A noter cependant, un superbe cabriolet C 6, un irréprochable Break DS qui a obtenu le 1er prix du concours d'élégance, récompense bien méritée, la voiture semblait sortir d'usine, des cabriolets TA de toutes les couleurs.

INOUBLIABLE, un grand moment pour notre modeste petit groupe. Le dimanche soir, alors que la nuit était tombée sur le pré devenu bien désert. Nous devisions gentiment, tout en dégustant le rhum préparé personnellement par NOUNOURS à la Réunion.

Lorsqu'un trio de tractionnistes bretons nous présentent STEPHEN LEROUX, Président du CITROËN TRACTION REGISTER en Afrique du Sud, et propriétaire d'une bonne trentaine de tractions.

A l'énoncé de ce nom, Nounours se mit à bégayer, tandis que Bruno courrait chercher ses dossiers. Après une longue discussion traduite simultanément par les Bretons, les adresses étaient échangées. Une soirée magique en somme.

Le lendemain matin, nous quittions les vignobles rhénans pour notre Bourgogne. Après un délicieux repas alsacien pris à la sympathique Auberge du Chasseur à Strasbourg, Bruno changeait de voiture pour visiter le musée SCHLUMPF avec les TREXON, tandis que les autres faisaient une halte chez un viticulteur.

Nous perdions la Famille LAURAIN sur l'autoroute vers Belfort, tandis que Nounours nous rejoignait.

Tout le monde arriva à bon port à DIJON. Malheureusement, c'est en voiture d'emprunt que nous retournions à NOLAY, le circuit d'éclairage de la BL ayant brûlé !

A noter dès maintenant, le prochain ICCCR aura lieu en Hollande en 1989, ceci en raison du 25 ième anniversaire du CLUB TRACTION AVANT NEDERLAND.

Agnès MEYNIEL

à suivre dans le prochain Petit Chebrommé

GRAND PRIX HISTORIQUE DE BOURGOGNE 87

par Bruno Oudry

Première partie:

OÙ L'ON VOIT UN CHASSEUR REPENTI PROMENER
SA CASQUETTE SOUS DES CIEUX MOINS BELLIQUEUX...

Le ronronnement rassurant du brave "perfo" roulait mollement sur les profonds sillons des labours. Un vol de perdrix s'élança au loin, caressant de leurs ventres clairs l'immensité caillouteuse du plateau embrumé. Déjà, quelques nemrods en quête de victimes, épagneuls à vingt pas devant eux, marquaient de leurs lourdes bottes la glaise détrempées

Protégé des feux éblouissant de l'astre levant par l'ombre de sa "casquette", Nounours avait délaissé la chasse en ce jour d'ouverture: il allait au rendez-vous annuel des VEC à Prenois !

Tel un cirque chamarré, le petit monde de la course avait planté son chapiteau, tentes bleues et rouges s'étaient étalées en tous sens, abritant sous leurs auvents les belles sportives assoupies.

Hier, elles avaient dû se battre sous la pluie, mais ce matin le soleil automnal accrochait à leur robe de rosée milles feux scintillants. S'activant en silence, quelques boutiquiers dévoilaient leur étal aux regards connaisseurs des chalands musardant dès cette heure matinale. Fière de sa plaque de rallye "Loreley", la 11 n'hésita pas et la longue étrave déchira les derniers lambeaux de brume flottant sur le paddock. Elle s'installa parmi ses consœurs sportives. Le long museau chevronné huma l'air gouleyant, tout empreint déjà d'effluves de ricin.

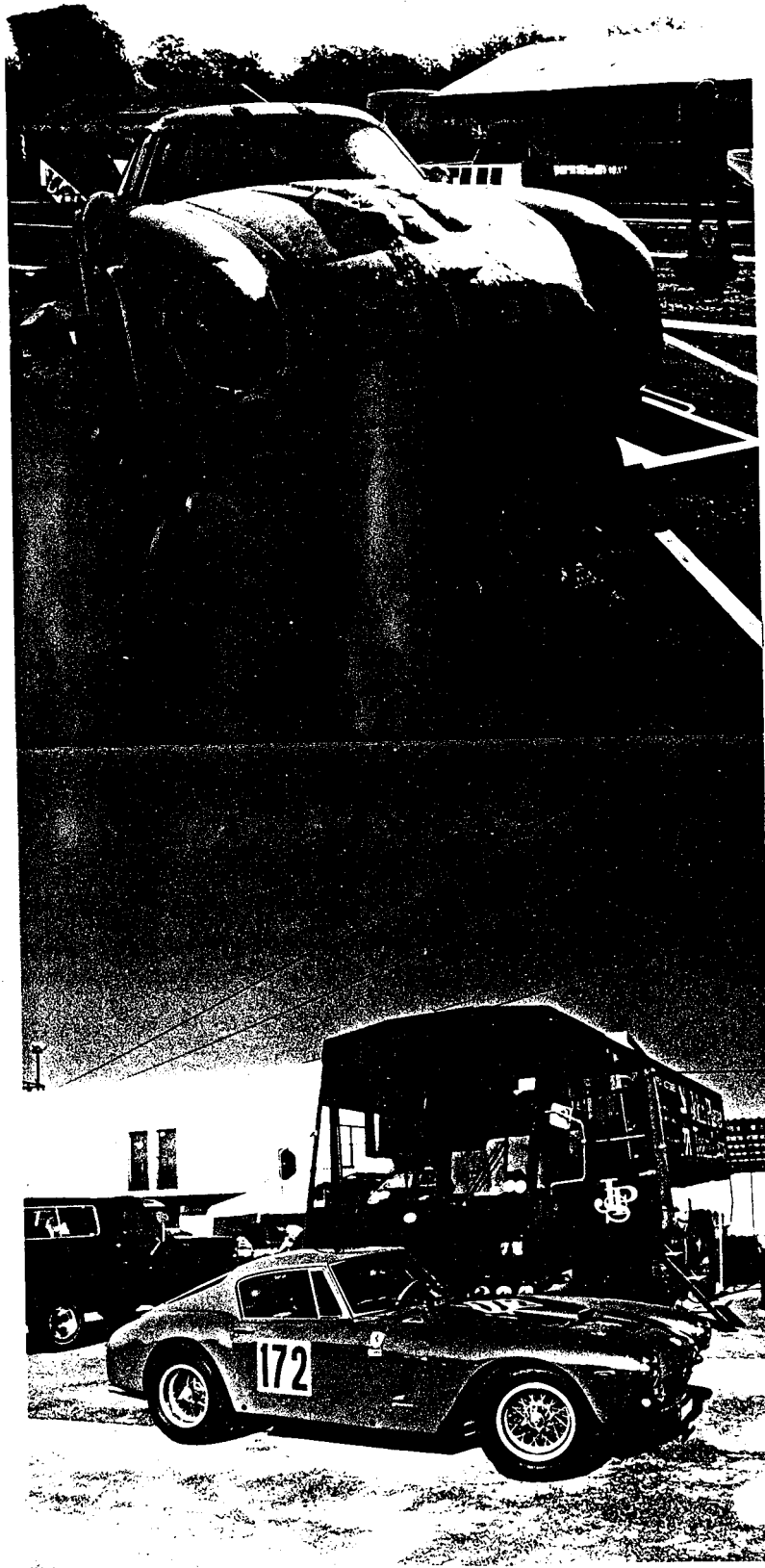
Deuxième partie:

OÙ LE LECTEUR PRIVILÉGIÉ PROFITE DES CONFIDENCES
DE QUELQUES COURSIERS AU REPOS.

C'est qu'il y avait là de bien belles cousines, jugez en plutôt: deux Ferrari 250 TDF, une rouge flamboyante exultait dans son coin tandis que l'autre, de grise mire, couvrait son habillage par un geulelement rageur de son douze cylindres. Leur grande sœur, quand à elle, affirmait la noblesse de son châssis long: "une robe longue, ma chère... quelle élégance !".

alentour, un essaim de pots de yoghourt à l'accent germanique bien que transalpine raillaient cette mijorée, ne craignant pas les ruades d'un pur-sang cabré: "écoutez-moi cette grande bourrique... je lui en remonterai tout à l'heure avec mon moulin à café double arbre, et lui ferai renifler mon aileron cabré!"
_ "Tais-toi donc, intima une BMW à la Fiat persifleuse tu n'es bien qu'un scorpion !"

Une AC Cobra, autre engence inquiétante bien que de toute beauté, s'esclaffa: "A ma vieille 2000, Tirresistible !" Plus loin encore, deux boules pelotonnées sur un coin de gazon fleuretaient tendrement "Eh oui, ma Minnie... c'est toi que JEM" "Oh, mon Marcos", susurra la belle en rougissant.



Derrière, un choeur de Morris Cooperait en jouant un bel air de bag-pipe d'admission. On pouvait voir aussi (entre autres), deux petites MEP effrontées (et d'ailleurs classées X) étalant sans pudeur leurs charmes mécaniques, langoureusement étendues à deux pas de leurs carrosseries.

Cela ne manqua pas de choquer les pudibondes anglaises, qui étaient là en force, particulièrement une Jaguar qui n'était elle classée que X... K! Seule un modèle plus récent pointait son long nez de lévrier pour renifler les arrières des châssis impudiques. Une Healey dit a une Frog eye qui était sa voisine: "Tout de même, cet "E"... quel sale type!" Elle rêvait de voir tout remettre en place par le Justicier du paddock: c'était bien sûr la sublime Aston marquée du Z... qui veut dire Zagato ! Mais l'heure tournait et on en venait maintenant aux courses, chaque année moins libres, il était impossible aux spectateurs d'accéder à la ligne droite.

Nounours décida donc d'aller admirer le travail des mécaniciens.

Troisième partie:

OU L'ON ADMIRE UN MÉCANICIEN MAITRE DANS L'ART DE DÉCALER LES SONS.

Nounours et moi restons un moment à converser avec un mécano. S'approchant d'une bêche grise, il commençait son ouvrage. D'un geste sûr, il décapote l'Alpine dont il a la charge. Hier, la berlinette avait mal tourné aux essais et il en cherchait la cause. L'oreille attentive, il guettait la moindre vibration. Pour ma part, je ne détectait aucun son. Le mécano, lui, s'activa en râlant: "la vis est cassée forcée... passe m'en une autre". Avec un petit tournevis il la mit et régla la carburateur: le son décalé le remplit d'aise. C'était là sa passion et il savait qu'il ne pourrait l'apaiser qu'en arrivant au but: une belle victoire !

Un vieillard d'allure noble s'approcha "c'est la faute au châssis" dit-il. Le mécano s'insurgea "ce n'est pas un problème de poutre, monsieur le Baron, enfin !" Le Baron s'éloignant, mon interlocuteur expliqua: "c'est un gateux, ancien de Hispano, Bugatti. Aujourd'hui, il est fou de Messier. Et il est spécialiste des relations publiques, un tel fat !" Un jeune homme, approchant, s'excusa: il souffrait d'une panne de micro. Le départ avait lieu dans trois minutes !

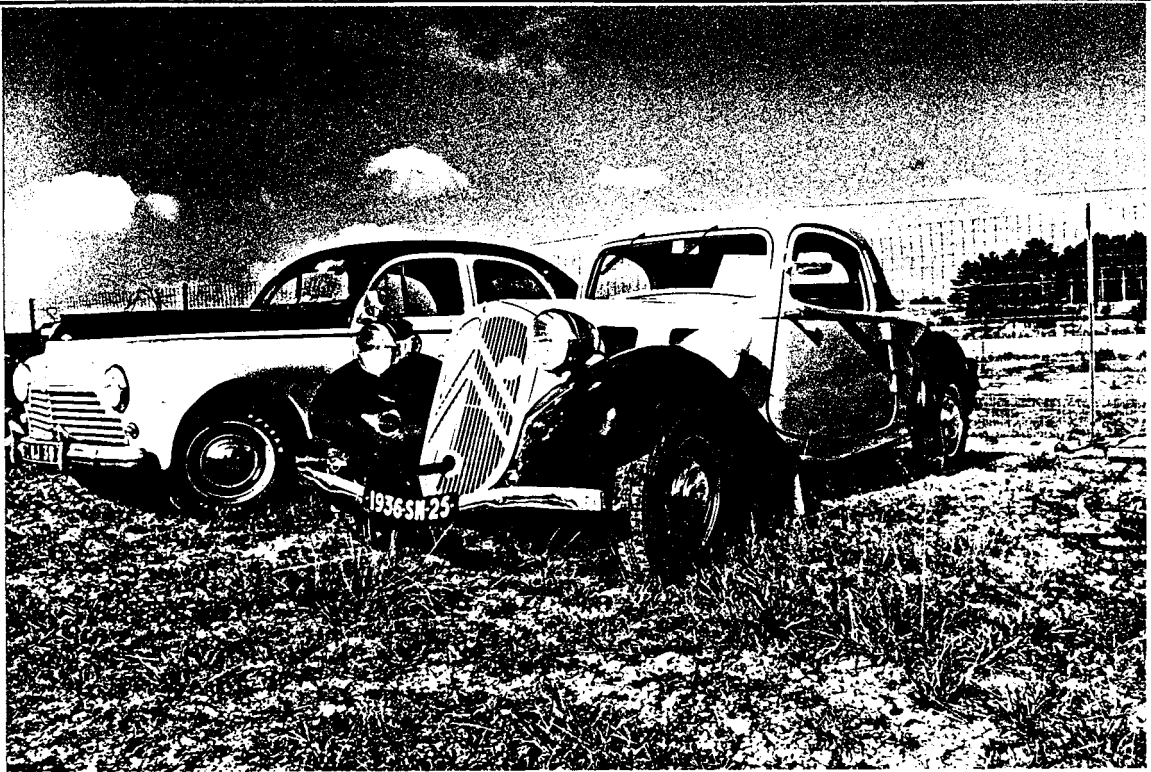
A haute voix, le mécanicien fit le point des réparations effectuées, pour être sûr de n'avoir rien oublié: "il a fallu que je voie segment, plein, deux bielles..." Puis, satisfait, il prit congé. Se faisant aider de deux amis, ils poussèrent la belle, traversèrent à trois le paddock.

Quatrième partie:

OU NOUNOURS FAIT TROIS PETITS TOURS DANS LE PARC
VISITEURS ET PUIS S'EN VA...

Allant admirer quelques passages de bolides dans la cuvette, et notamment quelques superbes Lola, Lotus et autres, Nounours ne manqua pas de saluer les Chevronnés présents: Roger Brosselin évoquait ses souvenirs de pilote de l'époque où les voitures qui passaient n'étaient pas encore "anciennes" (non il ne s'agit pas des avant-guerres, mais des Cooper, Marcos et autres GTO) devant un Jean Lanaud ébloui qui avait presque un torti coli à force de ne pas vouloir rater une miette du spectacle. Jean-Pierre Charton fixait sur la pellicule de sa Pathé-Baby VHS d'inoubliables instants... Messieurs Augras, Bérard, Lorain et Séjournant complétaient pour l'heure cette ambassade bon enfant. D'autres étaient venus ou allaient venir...

Dans le parking aussi on admira de sublimes voitures: une Lamborghini 350 GT, un cabriolet Mercedes 300 SC, une type E V 12 ainsi qu'une Facel HK 500 et une 308 GTB ne manquaient pas de régaler l'oeil.



Plus chevronnement, on put admirer un coupé 7 C venu de Besançon et affichant une plaque "Bourgogne 82". Et cela donna lieu à un spectacle pittoresque, puisque lorsque Messieurs Caron, Augras, Brosselin et Trexon conversent, on a pas moins de quatre propriétaires de coupés tractions réunis. Impressionnant, non ?

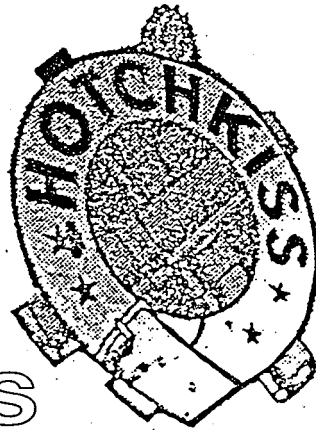
(Le premier qui répond moins que le coupé de Nounours à gagné un voyage à la Réunion avec retour à la nage).

CONCLUSION: L'astre resplendissant ayant atteint son apogée, indiquant précisément l'heure du (pastis) Berger, on se secoua chaleureusement les mains en se donnant rendez-vous au prochain "VEC à Prenoïis".

Bruno OUDRY

■ N.B. Dans la troisième partie, toute ressemblance avec des faits et personnages ayant existés, existant ou ayant l'intention d'exister est fortuite. Toute personne croyant s'y reconnaître serait vraisemblablement atteinte de troubles de la mémoire, voire de mégalomanie.

L'irrésistible éclat des plaques émaillées



Avant les
autos,
des armes

lu dans l'Argus de l'Automobile

Il y a cent ans environ, la publicité naît et descend dans la rue. L'affiche colore les murs de la ville. Elle frappe, étonne. Parallèlement, un autre support fait bientôt son apparition : la plaque émaillée, moins fragile, tout aussi gaie. Elle porte le nom de la marque et va fleurir sur les murs des magasins, des boutiques, des garages. Les fabricants d'automobiles, de camions, d'huiles et de lubrifiants l'adoptent bien entendu. « Joyaux des rues », quelque quatre cents plaques, patiemment recueillies par des collectionneurs, faisaient récemment l'objet d'une exposition à la Bibliothèque Forney à Paris (1). Une présentation qui nous a fourni les illustrations et les informations ci-dessous.

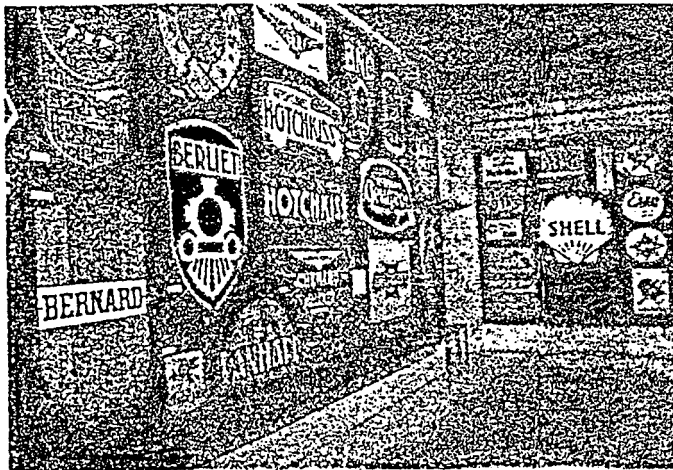
L'AFFICHE, c'est bien, la plaque émaillée, c'est mieux. C'est en substance ce qu'ont pensé, il y a cent ans, les fabricants de produit de consommation courante.

La plaque en tôle permet de signaler plus durablement la marque. Autre atout : l'éclat de l'émail. Gaie par temps gris, la plaque d'émail attrape le moindre rayon de soleil. Pas besoin de néon, elle s'éclaire toute seule.

Dans l'Est et le Nord

Pendant plus d'un demi-siècle, une vingtaine d'émailleries vont produire en France plusieurs centaines de milliers de plaques. Elles vont fleurir en bordure des devantures, sur les façades, comme une décoration au revers d'une veste. Moins affranchies que les affiches, elles font corps avec le magasin, l'établissement, le garage qu'elles signalent.

Leur diffusion prend toute son ampleur dans l'Est de la France où rayonne l'Émaillerie Alsacienne, une des plus importantes fabriques. Le Nord aussi est bien pourvu.



Pourquoi cette concentration, là particulièrement ? Parce que ces deux régions conservent une tradition très ancienne de l'enseigne et des façades ornées.

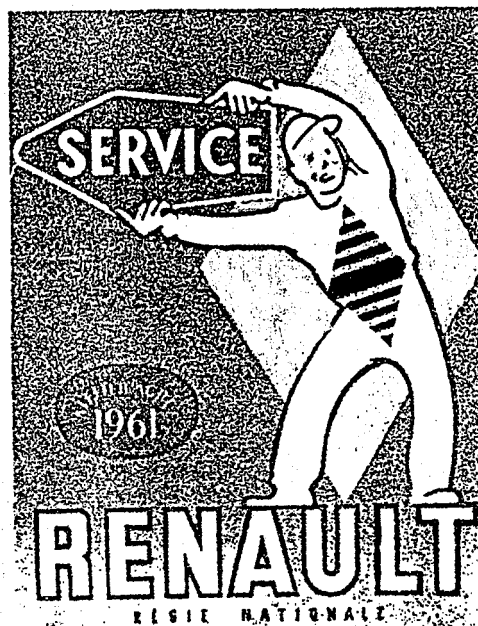
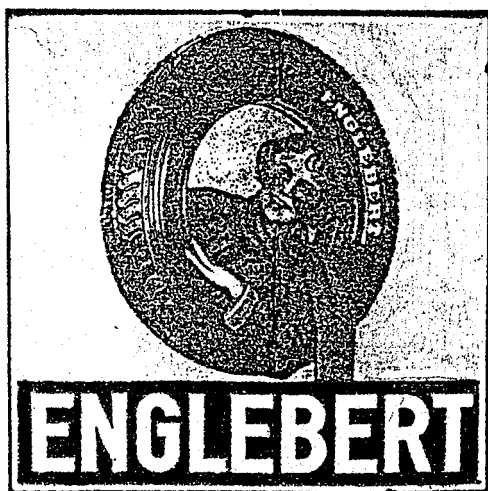
« A la différence des affiches récupérées, préservées dès leur apparition, les plaques émaillées ne furent pas collectionnées de leur temps », écrit un spécialiste, Eugène Kala. Elles échouaient dans les clapiers à lapins. Elles devenaient sols de garage ou bordures de jardin ». C'est à la fin des années soixante que l'intérêt pour ces joyaux des rues s'est éveillé. Ces pionniers, qui destinaient leurs trouvailles à leurs cuisines ou à leurs chambres d'enfants, se sont vite transformés en collectionneurs.

Carte de visite

Enseigne moderne, la plaque en émail se contente de porter le nom de la marque. C'est une carte de visite. Elle en a, du reste, la forme carrée. Quand elle est ronde, elle ressemble à un badge. Dans l'ensemble, cette façon de se signaler ne fait l'objet d'aucune recherche. On dit qui on est tout simplement. L'attrait de ces publicités vient de leur éclat, du graphisme de leurs caractères, de leur allure démodée.

Il y a, bien sûr, des exceptions. On voit des plaques en forme d'écusson. Toujours la tradition des enseignes et aussi, semble-t-il, une volonté chevaleresque d'affirmer sa marque. Les constructeurs d'automobiles nichent leur nom dans une voiture (Hotchkiss). Ils se servent souvent du radiateur, une autre façon d'évoquer le blason. Enfin beaucoup choisissent de s'afficher au-dessus d'un thermomètre. Un service au client qui a disparu. Chassé par le chauffage central ?

Projecteurs, freins, pneus sont plus créa-



*Dynamique,
une des dernières
plaques*

tifs, comme on dit aujourd'hui dans la « pub ». On joue avec les torches et les faisceaux. Un cheval freine des quatre fers en l'honneur des garnitures de freins Johns Manville. Son cavalier est un mousquetaire. Goodrich enfin utilise sa trace pour marquer son empreinte.

Les plaques ont disparu des façades. Si vous en avez dans le fond de votre atelier, donnez-leur la place d'honneur au-dessus de votre cheminée.

Fl. L-B

(1) Bibliothèque municipale de la Ville de Paris spécialisée dans la conservation des documents sur l'artisanat, l'art décoratif et l'art.

Les spécialistes

Les « Virtuoses de la Réclame »,
5, rue Saint-Paul, Paris 4^e.

Nicolas Palatchi, Galerie « Atomes »,
65, rue du Montparnasse, Paris 14^e.

On lira avec intérêt le « Livre de la
Plaque Emaillée Publicitaire », par Mi-
chel Wlassikoff, Editions Alternatives.
Moins de 250 F.



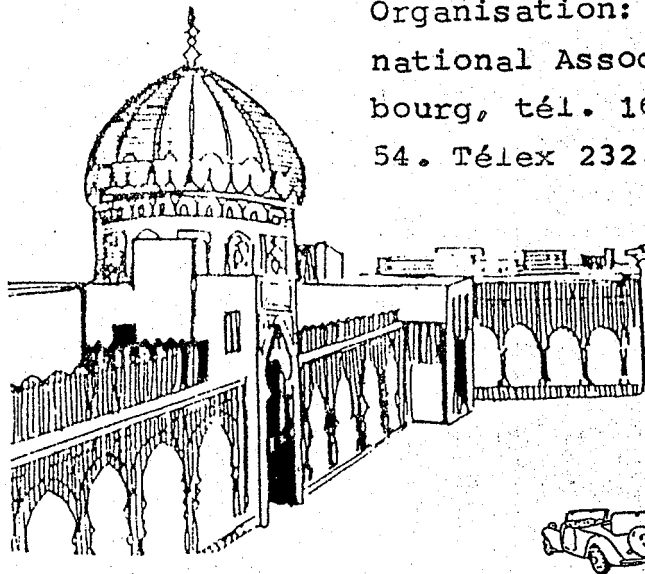
Un grand raid international de voitures d'époque 1900 à 1940 est organisé. Voici le programme qui se déroulera du 17 mars au 31 mars 1988.

Tanger, Étouan, Chefchaoune, Fez, Ifrane par Meknes, Errachidia, Erfoud, Goulmina, Tinerhir, Dades, Ouarzazate, Marrakech, Rabat, Tanger, soit 2.100 kms.

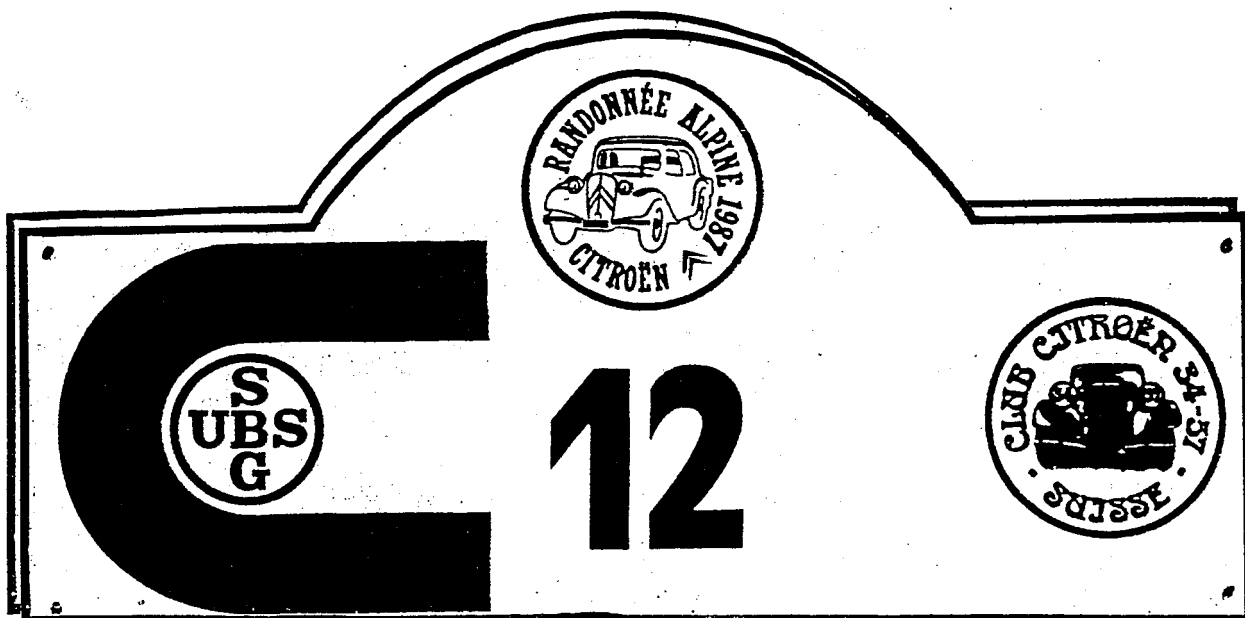
Logement dans des hôtels 5 étoiles, 4 ou 3 étoiles plus rarement. Un beau programme pour une 7 ou une des premières 15 six.

AVIS AUX AMATEURS !

Assistance
médicale et
technique
garantie
par avion
et par
voiture,
dépannage



Organisation: Raid International Association Luxembourg, tél. 16.(1)48.75.13. 54. Téléx 232.517 +



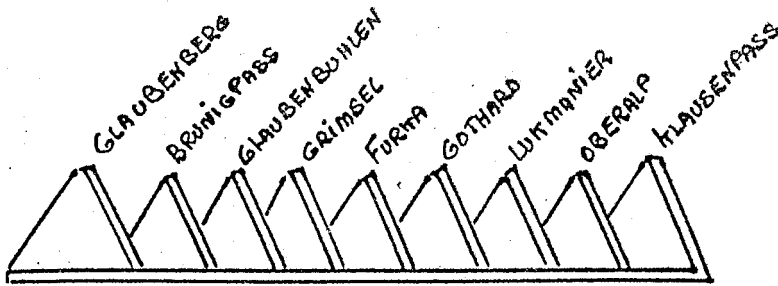
4^e édition RANDONNÉE ALPINE

par Roger Brasselin

Les deux voyageuses bourguignonnes 545 AQ 2I et 650 DZ 2I quittent Labergement Dimanche 25 Juillet vers 15 h direction la Suisse. Petit arrêt à Fleurier où nous surprenons notre ami René en plein travail, compresseur en action, son barbecue ne voulant pas s'enflammer! Une bouteille de Marsannay attendait pour accompagner les saucisses qu'il s'apprêtait à manger. Nous ne l'avions pourtant pas prévenu de notre venue, mais un passage en Bourgogne laisse toujours des traces. C'est avec un grand plaisir que nous avons partagé son repas avant de reprendre la direction de Berne, point de départ de la Randonnée alpine 1987.

Lundi matin à 8 h précises, à la concession Citroën Suisse, nous retrouvons tous nos amis suisses qui, pour la plupart, ont déjà participé aux précédentes randonnées ainsi qu'à Bourgogne 82. Toujours fidèle aussi la charmante Colette FAWER des relations publiques Citroën. Là, nous sont remis nos dossier, plaque, itinéraire et divers gadgets après être passé vers Monsieur le Caissier, toujours aussi efficace. Tous les participants, 42 véhicules, étant présents, nous partons en direction de la fabrique de chocolats TOBLER SUCHARD où nous attendent Monsieur et Madame BEBIER, membres du 34 57. Après un exposé de Monsieur BEBIER qui nous fit comprendre à l'aide de projections, qu'il n'y avait aucune différence entre le Toblerone et la randonnée alpine





ALPENMILCHSCHOKOLADE MIT HONIG-UND MANDEL-TORRONE

TOBLERONE®

CHOCOLAT AU LAIT AVEC NOUGAT AU MIEL ET AMANDES
MELKCHOCOLADE MET HONING- EN AMANDEL-NOUGAT

nous visitons l'usine ultra-moderne où nous suivons la fabrication du chocolat, de la noix de cacao jusqu'à son expédition à travers le monde. Après une dégustation des divers produits, un pot de l'amitié nous fut servi et l'on nous remit un échantillonage souvenir ainsi qu'un magnifique ours de berne en Toblerone. Nous reprenons la route à travers la campagne bernoise en direction de Kriens où nous fût servi un apéritif au Garage Citroën de M. Hurzeler. Puis nous attaquons la route du Ier col, le Glaubenberg (1543). Après une descente très agréable à travers la forêt nous découvrons le lac de Sarnenn avant d'atteindre le petit village de GISWIL où nous allons séjourner pendant 5 jours à l'hôtel Krone.

Au cours du repas du soir, Christian Zangerle, organisateur, déclare la randonnée alpine 87 ouverte.

Mardi 8 h. départ. Premier col de la journée, le Brunigpass (1008m). Nous le passons dans le brouillard pour arriver, sous un beau soleil au Musée en plein air du Ballenberg. Nous admirons des fermes, maisons et boutiques provenant de diverses régions suisses et reconstituées dans cet immense parc de 50 ha. Malheureusement le temps nous manque et nous devons repartir après avoir visité seulement quelques maisons. La route longe les lacs ; un petit tour à Interlaken, puis à Thun, nous abandonnons la grande route pour une route plus montagnarde qui nous amenera, aux alentours de midi, au bout du monde à Kemmeriboden Bad, où nous nous restaurons. Puis nous rebroussons chemin pour rejoindre la route qui nous emmène à Trubshachen où nous devons tourner à gauche pour Eggiwil, mais aucune pancarte n'indique cette direction et les cartes que nous possédons ne font pas état d'une telle route, ce qui permit aux habitants de Trubshachen d'admirer des tractions faisant des marches AR ou des demi-tours, à la recherche de leur route ; petit piège tendu par Christian, qui avait une carte plus détaillée lorsqu'il a établi le parcours. Mais tout est vite rentré dans l'ordre et la randonnée se poursuit

sans problème en direction du 2e col, le Gloubenbuhlen (1611m) qui est sur le chemin du retour pour Giswil. Tout le monde se couche de bonne heure, demain la journée sera dure pour ceux qui opte pour la variante A, c'est-à-dire celle des cols. La variante B proposant une visite du Musée suisse des transports, suivie d'une croisière sur le lac des 4 cantons.

Mercredi 8 H. Nous avons choisi bien sûr la A. Nous attaquons les crans du Toblerone. Brunigpass, que nous commençons à bien connaître pour y être passé à plusieurs reprises. Direction Grimsel (2165m). Des barrages avec leurs lacs jalonnent cette montée magnifique jusqu'au col où il fait très froid ; des icebergs flottent sur le lac, les marmottes sont à l'abri. Descente sur Gletsch. Montée pour la Furka (2431m) après être passé vers le toujours bleu glacier du Rhone. Puis col du Saint-Gothard (2108m) où trois vaillants tractionnistes n'hésitent pas à plonger dans les eaux plutôt fraîches du lac, à la suite de quoi ils ont soulevé les capots et se sont réchauffés, collés aux moteurs de leurs chères voitures. Un verre de Fendant les a également bien aidé à retrouver un peu de chaleur. Après cet intermède fort sympathique, nous prenons l'ancienne route pavée aux multiples virages, qui descend dans la vallée de la Leventine. Un repas italien nous redonne des forces pour attaquer le col suivant le Lukmanier (1916m), suivi de l'Oberalp (2044m) où là les Bourguignons arrivent les premiers, trouvent une plaque de neige où ils mettent rafraichir des bouteilles de Marsannay-la-Côte. Roger au dernier virage arrête les voitures à leur arrivée et dirige les occupants vers Jean qui les attend pour la verrée bourguignonne en leur servant aux choix rouge ou rosé. Une heure plus tard, le dernier randonneur passé, nous reprenons tranquillement la route de Giswil.

Jeudi 30 : il pleut, il pleut, il pleut. Nous partons quand même en direction de Benken où le club TA allemandique nous offre un apéritif dans le cadre superbe d'un vieux pressoir, l'accueil est des plus chaleureux et le vin du rhin coule à flot, accompagné de nombreux toasts et friandises diverses. En bon bourguignon, nous repartons avec notre carton de 3 bouteilles. Encore merci au Président. Après un aurevoir, direction Alt Paradies où un repas devait nous être servi en terrasse au bord du Rhin, mais le temps ne nous le permet pas et nous nous retrouvons dans une salle du Gasthaus Paradies où régnait malgré tout une chaude ambiance. Copieusement restauré, nous remontons en voiture pour Schaufhausen où le soleil est au rendez-vous pour quelques instants aux chutes du Rhin qui sont très impressionnantes, l'été ayant été tellement pluvieux, l'eau bouillonne abondamment. Par diverses petites routes et à travers les villages magnifiquement fleuris, nous regagnons Giswil.

Vendredi. Déjà le dernier jour. Le parcours officiel prévoyait Sarnen - Stans - Luzerne - Altdorf afin d'arriver au Klausen pass. Mais Jean n'appréciant nullement la traversée de Luzerne, nous décidons de prendre la route du Sustens (2224 m) eh oui, rien ne nous arrête. Ainsi nous faisons un col de plus, non prévu au programme. des murs de neige de 4 m bordent la route, des pistes de slaloms sont tracées, nous sommes vraiment en haute montagne. Le détour valait la peine. Après une descente sur Aldorf, nous rattrapons nos amis pour le Klausenpass (1948m) où un salmanazar (souvenir de Bourgogne 82) attend les arrivants. Joyeuse ambiance. Jean sort son accordéon, quelques pas de danse sur la route. Puis beaucoup de TA repartent, mais nous décidons de goûter les spécialités du Klausen à l'auberge du col et nous nous retrouvons une quinzaine, français, suisse, hollandais, devant une bonne table. Jean, toujours modeste et ayant peur de déranger les autres clients du restaurant, se fait un peu prier pour sortir son accordéon, mais la bonne chair aidant, il nous fait un concert fort apprécié, toutes les tables applaudissent notre musicien qui a même droit à une bise hollandaise. Mais il faut repartir. Sur le chemin du retour arrêt à Einsiedeln pour visiter la plus belle basilique suisse. C'est magnifique. 18 h retour à Giswil où tout le monde va se préparer pour le repas de clôture offert par Citroën Suisse. Apéritif - buffet très impressionnant chaud froid - buffet de fromages - gâteau Citroën. Encore merci Colette, comme toujours c'était formidable. Christian déclare la randonnée alpine 87 close. Je lui remets au nom de l'amicale Citroën un magnum de Volnay. Je remets également un magnum de Nuits-Saint-Georges à Colette Fawer.

Mais tout à une fin et dimanche matin, un peu triste, nous nous disons au revoir dans l'attente de la prochaine randonnée.

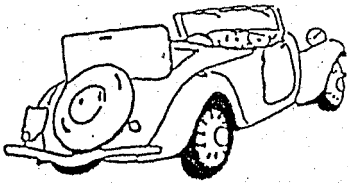
Un dernier détour par le col des Mosses (1445 m), on ne s'en lasse pas, pour descendre à Bex où nous attendent nos amis Pierrette et Laurent Ziegler pour un chaleureux repas. Dans l'après-midi nous nous décidons enfin à reprendre le chemin de Dijon par l'autoroute, fini les cols !.

Roger BROSSSELIN



CALENDRIER

Sorties du Club

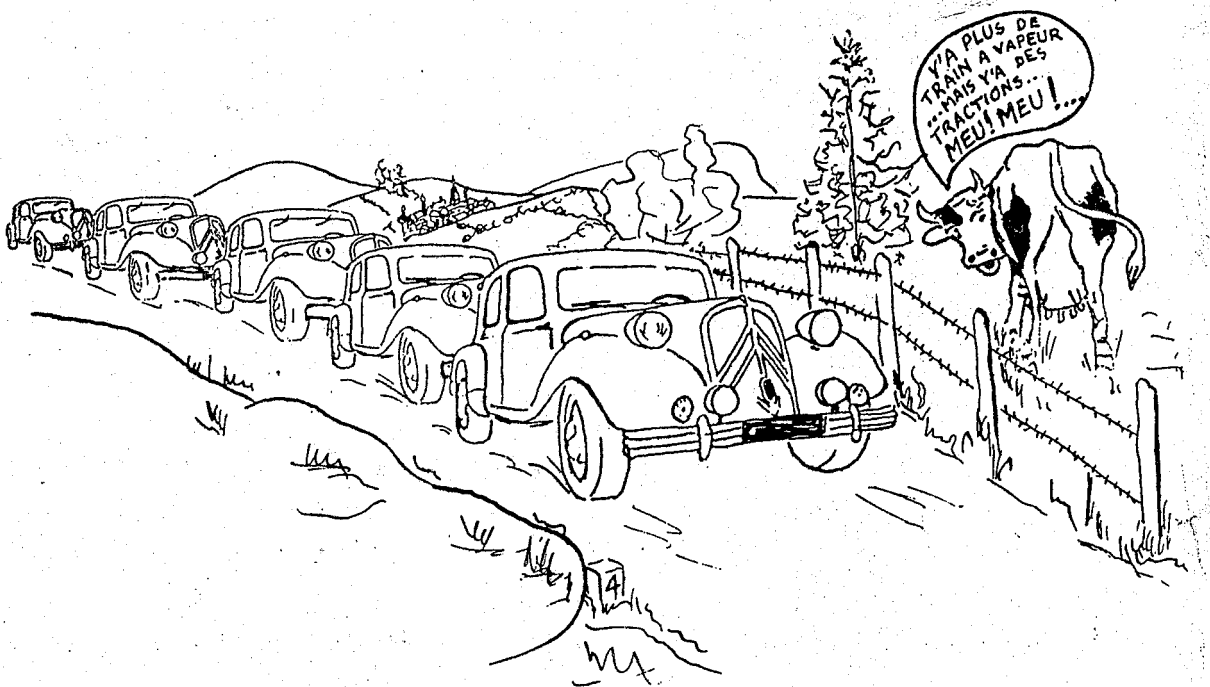


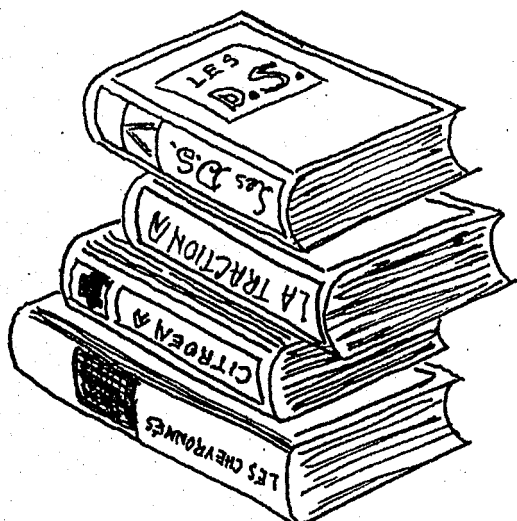
8 janvier, réunion mensuelle et tirage des rois
de la traction.

12 février, réunion mensuelle.

13 au 21 février, Rétro Mobile, Porte de Versailles

11 mars, réunion mensuelle.





des LIVRES

pour votre bibliothèque

par Bruno Oudry

Les derniers temps ont vu apparaître quelques nouvelles lectures particulièrement destinée aux citroënnistes.

On citera pour mémoire la réédition du "Grand livre de la traction" d'Olivier de Serres (quelques modifications de textes et quelques photos supplémentaires).

Dans la collection "Les grandes marques - Gründ" le Citroën vient de paraître. Ce livre couvre bien sûr toute l'histoire de la marque, du type A à l'AX. Le texte est précis, très bien documenté ...il est signé Jean-Pierre Dauliac, nom familier aux lecteurs du "Fanauto" et gage de sérieux. Il est agrémenté de belles photos couleurs provenant tant de la photothèque Citroën (photos de catalogues d'époque, photos récentes de voitures du "Musée"), que de photographies de professionnels comme Jean-Paul Caron... A noter un intéressant dernier chapitre consacré plus particulièrement à l'histoire de la publicité et de la compétition au quai de Javel.

Vu son prix modique et la qualité globale de cet ouvrage, il s'agit d'une intéressante alternative pour le Chevronné ne possédant pas de livre sur l'histoire de sa marque favorite...

L'infatigable Fabien Sabates vient de signer "Les voitures populaires des années 50" (Editions Grancher). De la 203 à la Dyna, de l'Aronde à la 4 CV, toutes les reines de la rue française des "fifties" sont réunies. Citroën est présent par la 2 CV bien sûr (très joli dessin humoristique en dos de couverture...), la révolutionnaire AX, pardon...DS. Eh bien sûr par les derniers feux de la toujours vaillante Reine de la route: 11 D et 15 six H ont l'honneur de se partager cette fin de règne...

Il convient également de noter dans la presse:

- Dans les Fanautos d'août et septembre (n° 226 et 227), deux courts articles de O. de Serres consacrés aux cabriolets tractions (de série et carrosseries spéciales).

- Dans l'Automobile de septembre, la première partie d'une étude complète de l'évolution année par année de la 2 CV...

L'Automobiliste change de présentation, de rythme de parution (bimestriel) et la nouvelle mouture est absolument superbe...

Enfin, pour ceux qui aurait encore quelques économies après avoir acheté les ouvrages précédents, un livre signé Olivier de Serres (toujours lui !) et consacré à l'ensemble de la marque Citroën est en préparation, ainsi qu'un "Grand livre de la DS", équivalent au précédent consacré à la traction.

Faites de la place sur vos étagères, et à bientôt

Bruno OUDRY

"CITROEN" Les grandes marques - Gründ: 55 F environ.
"Voitures populaires des années 50" Editions Grancher:
70 F environ.

en résumé

COMPTE-RENDU

REUNION DU 9 OCTOBRE 1987

Fidèles au rendez-vous mensuel, 16 membres étaient présents, dès 20 H 30 à la salle Balzac, comme à l'accoutumée. Jean Lanaud et Jean-Pierre Charton s'étaient fait excuser. Un seul Chevronné aura eu à regretter d'être venu : en effet, à peine arrivé, notre ami Charles Grandjean s'est fait emboutir une portière entière... Je vous rassure tout de suite (mais hélas pas l'intéressé) ce n'est pas sa Traction...

A 21 heures, Maryvonne-la-Présidente ouvre la séance, très fière : il faut dire que s'étale sur son corsage une belle collection de macarons tout neufs : TA, SM, 2 CV, DS...

Première constatation, ensuite : le club n'a pas reçu de courrier ce mois-ci. (Moralité : en Automne, y a plus d'hommes ?). Il est signalé que FR3 doit diffuser, le Dimanche à 17 H 05 un reportage sur LORELEI, et que les Nantais tractionnistes préparent avec ardeur un tour du monde et un raid Paris-Pékin, avec 2 TA ! Les Chevronnés peuvent participer au départ, façon de participer à leur exploit, et d'être avec eux, même si ce n'est pour la totalité du périple.

A l'ordre du jour, différentes annonces qui devraient intéresser un grand nombre de Chevronnés :

- Joints de pare-brise : on peut en commander à nouveau. Il suffit de le dire, alors inscrivez-vous.
- Pneus et chambres pour TA : le garage Augras les revend aux membres à son propre prix d'achat. Contactez donc, si vous êtes intéressé, Christian et Maryvonne.
- Contrôle technique de vos TA : qui est intéressé ? Ceci est un sondage (répondez S.V.P.). En effet, Monsieur BEAUGEARD, expert agréé, pourrait venir une journée pour cela. Seraient donnés des conseils (exemple : changez votre cardan) aux possesseurs de TA restaurées ou non. Bien entendu, il ne s'agit pas d'une expertise officielle, mais d'un diagnostic permettant de savoir à quoi s'en tenir et par là d'éviter peut-être des désagréments.

Reste à parler ensuite de l'Assemblée Générale : que les volontaires se présentent, il faut étoffer le bureau (et non l'étouffer). Yves Meyniel nous précise alors que l'avenir du Club est en jeu, qu'il faut penser à des relations avec la presse plus étroite (il faut qu'on parle de nous). D'autre part, les tâches devraient être partagées et précisées pour chaque membre du bureau. Pourquoi pas des antennes départementales ?

Quant à Daniel Soupey, il pense qu'il faut préparer le dixième anniversaire évènement que bien d'autres clubs attendent...

Par ailleurs, les Chevronnés sont cordialement invités par Monsieur BOYOTHEULINGS pour un séjour, à prix modique, en Hollande. On en reparlera, d'autant qu'en fait il y a moins de 800 km à parcourir.

Maurice Cheneveau nous parle de son projet de randonnée dans la Creuse : visite de la tapisserie d'Aubusson et du musée Ferrari.

Ah ! Il est 22 heures : Bernard Laurrain distribue des verres, vite remplis de rosé de Nîmes, et en prime, Maryvonne nous offre des petits fours... La séance est levée donc, mais, passionnés, nous discutons ferme encore trois quart d'heure.

Le Secrétaire.

