



# Le Petit Chevronné

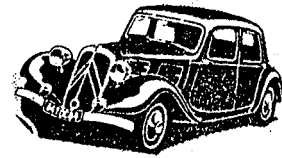


Une des premières tractions livrée aux Pays-Bas

09/86

S O M M A I R E

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



Page 1 ..... SOMMAIRE

Page 2 ..... EDITORIAL

Pages 3 à 6 ..... 6ème ICCCR

Pages 7 et 8 ..... SORTIE DE NIMES

Pages 9 à 12 ..... CINQUANTENAIRE, souvenirs... souvenirs

Page 13 ..... DERNIERE HEURE - ARCHIVES et SOUVENIRS

Pages 14-15-16 ..... EXTRAIT du "JOURNAL INTERIEUR CITROEN"

Pages 17 et 18 ..... PETITES ANNONCES

Dans notre prochain numéro : les sorties de Consolation, Méchoui, Bligny ...

C A L E N D R I E R

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

VENDREDI 12 OCTOBRE - REUNION MENSUELLE - Salle BALZAC à 20 H 30

SAMEDI 27/DIMANCHE 28 OCTOBRE - BOURSE D'ECHANGES du CLUB 71 à CHALON

VENDREDI 9 NOVEMBRE - REUNION MENSUELLE - Salle BALZAC à 20 H 30

SAMEDI 8 DECEMBRE - ASSEMBLEE GENERALE - 18 H - Salle BALZAC

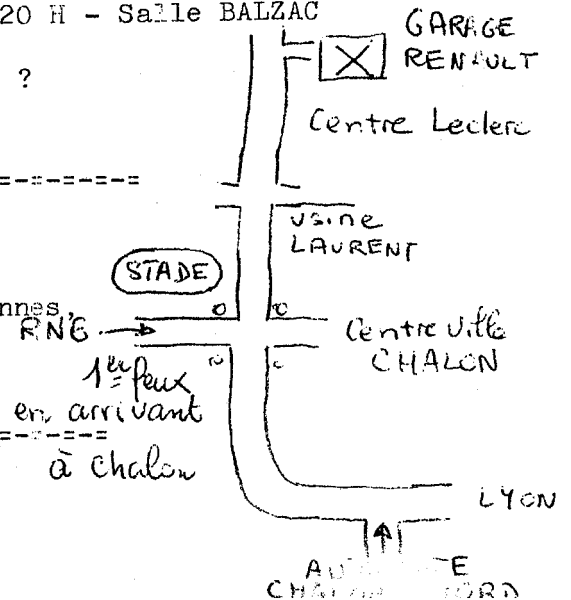
REPAS ANNUEL DES CHEVRONNES - 20 H - Salle BALZAC

suivi d'une animation SURPRISE ?

-----  
BOURSE D'ECHANGE DU CLUB 71 27-28 OCTOBRE

Zone industrielle NORD de Chalon. Journées à ne pas  
manquer, exposition vente de voitures et motos anciennes,  
pièces détachées, vêtements rétro, miniatures,  
stands de clubs ....

-----



Amis Chevronnés, BONJOUR !

Les vacances sont maintenant un heureux et...  
.... lointain souvenir. D'ailleurs, vous avez pu, peut-être, partir en  
traction, et je compte alors sur vous pour raconter votre voyage dans un  
prochain "PETIT CHEVRONNE".

La "rentrée" du CLUB s'est faite avec la "sortie"  
de BLIGNY-sur-UCHE organisée par Daniel SOUPEY et Sylvain DOMATTI. Une journée  
dirigée avec précisions et maestria rejoignant ainsi les grandes cuvées telles  
LA VINGEANNE 82, LE BEAUJOLAIS, LANGRES, CHABLIS 83, l'AUXOIS, les "CONSOLATION"  
... etc.

Si vous avez envie de nous faire découvrir  
une région, un site, et diverses curiosités locales, faites-le nous savoir  
dès maintenant pour le Calendrier 85.

Au sein du Bureau, nous venons de remettre à  
jour l'ANNUAIRE DU CLUB et de restructurer le système d'envoi du "PETIT CHEVRONNE"  
en raison des problèmes d'expédition des deux derniers numéros.

La BOUTIQUE DU CLUB est également en cours de  
remaniement, d'une part pour faciliter le stockage des produits,  
la présentation et la vente, et enfin renouveler les produits eux-mêmes.

A ce sujet, je lance ici un "appel d'offre" :  
les autocollants du club sont épuisés et nous envisageons d'en refaire une  
série. Chevronnés qui avez le crayon facile, soumettez-nous des projets...  
... Merci d'avance !

Cette année, l'ASSEMBLEE GENERALE aura lieu  
le SAMEDI 8 DECEMBRE, nous vous y attendons nombreux, elle sera suivie du  
REPAS ANNUEL DES CHEVRONNES où vous pourrez convier vos parents et amis,  
une animation surprise vous y attendra !

En attendant, la prochain activité aura lieu  
à CHALON où les CHEVRONNES auront leur stand dans le cadre de la  
BOURSE D'ECHANGE annuelle du CLUB 71. J'ai bien dit le stand des "Chevronnés"  
c'est-à-dire que contrairement à l'habitude, nous devons être nombreux pour  
nous relayer au cours de ces deux jours. MERCI de votre compréhension !

Je vous attends nombreux à CHALON, mais aussi  
fidèles aux REUNIONS MENSUELLES, c'est à l'occasion de mieux se connaître  
et d'échanger des idées...

A BIENTOT

Yves MEYNIEL



AH.... L'ANGLETERRE....

C'ETAIT BIEN... ! (soupir)

KNEBORTH HOUSE AND PARK

10/11/ 12 AOUT 1984

MARDI 7 AOUT : Nous voilà enfin partis de CHATILLON à 6 H 25 après une halte réparation, et un bref aller-retour à VAUCHIGNON pour récupérer un pot d'échappement de rechange.

à 14 H 30, ABBEVILLE, arrêt photo de la BL devant un panneau publicitaire

ENGLAND VIA BOULOGNE  
up to 10 daily services  
SAVE TIME & PETROL.

Nous arrivons à BOULOGNE à 16 H 30. Promenade nocturne au Portel après avoir trouvé un hôtel.

MERCREDI 8 AOUT : le ferry quitte BOULOGNE à 8 H. L'embarquement s'est bien passé, sans aucun problème. Notre regret : ne pas avoir encore vu d'anciennes CITROËN ni sur terre, ni sur bateau, sauf deux DS hier qui apparemment allaient à KNEBORTH et nous ont salués à grands coups de klaxon.

La mer moutonne et le bateau danse un peu, ça ne gêne pas Marion mais un peu sa mère. Au débarquement, un responsable anglais nous demande l'année de la TA. Nous sommes à DOUVRES à 8 H 40 heure anglaise. Il y a une heure de différence, et la traversée dure 1 H 40. Il fait très frais et très gris. Il nous faut quelques miles pour nous habituer à circuler à gauche, doubler à droite et prendre les sens giratoires par la gauche.

A une station d'autoroute vers ROCHESTER, nous trouvons enfin des CITROËN toutes engourdies de sommeil qui avaient pris le bateau la veille au soir, et qui venaient de MONTELMAR (15/6 - rosalie II U remorquée - GS birotor).

Nous arrivons les premiers à KNEBORTH HOUSE à 12 H 30. nous installons notre tente au fond du parc après avoir avalé rapidement un "Steak and kidney pie" au bowling de STEVENAGE.

L'emplacement de l'ICCR n'occupe qu'une partie du parc qui est IMMENSE (plusieurs centaines d'hectares). Deux petits trains en font le tour, un à vapeur et un diesel.

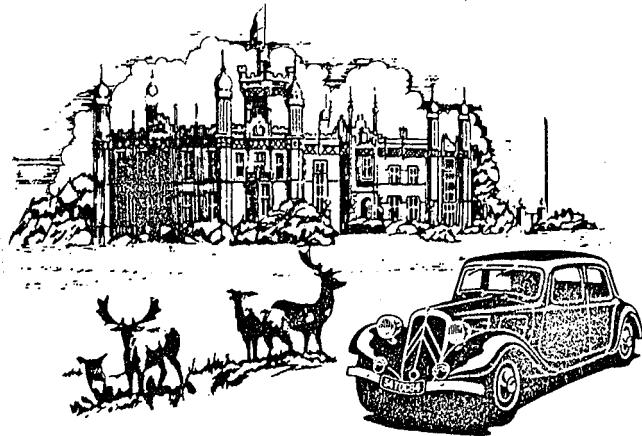
Quant au château même, il faut vraiment être Anglais pour l'apprécier, d'une couleur rose-violet avec d'affreux monstres en pierre et des gargouilles peu sympathiques, il est tout simplement lugubre !

La passion CITROEN nous oblige à des prouesses linguistiques. Nous arrivons bien à nous faire comprendre in English, les Britanniques sont des gens SUPERS... very friendly !

Ce soir, nous sommes déjà 6 voitures françaises (4 TA, la GS et la Rosalie), plus une TA suisse, une splendide (le mot est faible) TA Anglaise 7C 1936, une dyane, une méhari, une GS hollandaises. C'est très calme et très sympa.

A la demande des responsables du TRACTION OWNERS CLUB, nous avons fait un bref séjour dans un pub voisin. Apparemment ils avaient besoin d'avis de Français pour l'organisation. Ecrasés de fatigue, nous nous sommes esquivés non sans avoir dégusté une ale locale.

JEUDI 9 AOÛT



### KNEBWORTH HOUSE

Malgré les bêlements intempestifs d'un mouton qui montait la garde près de nous, notre première nuit sur le sol de Sa Très Gracieuse Majesté fut très bonne. Nous nous éveillons grâce à d'alléchantes odeurs de "Bacon ans Eggs" venues de la tente voisine. Cette journée a été réservée à la visite de LONDRES. Beaucoup de monuments Londoniens étaient en cours de restauration, et notamment BIG BEN disparaissait totalement sous les échafaudages ne laissant apparaître que sa très célèbre horloge. Ce fut une merveilleuse journée avec un temps superbe.

VENDREDI 10 : Enfin l'ICCR débute vraiment. FRANCK le second Chevronné arrive le matin. L'animation débute lentement par un gymkhana. Les stands sortent leurs affaires dont celui des Chevronnés.

En les parcourant on trouve de tout jusqu'au plus insolite : des 2 CV en peluche des slips avec le slogan anglais de la 2 CV "I'M BIGGER THAN I LOOK" (je rougirais de vous traduire), également des sweets, des T shirts ICCR, des pièces détachées. Nous nous installons avec le CLUB CITROEN FRANCE, il y a également quelques membres du CTU. Notre remorque a beaucoup de succès et d'offres d'achat.

Le soir, soirée disco sous tente-marquise. Nous y avons assisté du fond de nos duvets (fatigue oblige !)

SAMEDI II AOUT : Dans le parc automobile, il faut citer quelques modèles intéressants, tout en soulignant que les très anciennes CITROEN sont rares, dû au fait sans doute de la distance et de la traversée (une bonne dizaine en tout de 5 CV, Rosalie, B2 et C4 groupées).

A noter une superbe B2 normande et un vrai Normand de l'Eure en costume. Deux très belles 5 CV dont une en cabriolet.

Les TRACTIONNS sont assez nombreuses, venues de toute l'EUROPE. Nous avons surtout admirer cette fameuse 7C I936 française devenue anglaise, son nouveau propriétaire l'a déniché à BAGNERES DE BIGORRE dans les Pyrénées, et en a fait un véritable bijou. Nous avons fondu devant les TA Anglaises avec leurs belles couleurs irisées, leurs tableaux de bord en bois rouge rutilants, et leurs intérieurs en cuir comme seuls les Anglais savent le faire.

Il y'avait également une I5/6 Familiale hollandaise, un faux-cabriolet I5/6, transformation faite d'après une berline en I947. Un cabriolet suisse WORBLAUFEN

Par contre, les 2CV (six glaces malheureusement) cahotent de partout, et de toutes les couleurs, il y en a un peu trop au goût de Gérard LORIEUX des Relations-Publicques CITROEN. Pour vous faire sourire :

- une 2 CV avec sa remorque en chalets suisses, et de vraies fleurs aux balcons.
- une 2 CV avec en remorque la moitié d'une AMI 8
- une 2 CV Mercèdès à l'avant et carrosse princier à l'arrière.
- tout le FAR WEST se retrouvait une 2CV camionnette tirant derrière deux moitiés de 2 CV camionnette soudées ensemble, tout cela peint façon bois, avec carabines sur les portes, barils de whisky, bâche de chariot, et une affiche WANTED avec une tête de Donald.
- trois 2CV BIJOU étaient également présentes.  
Toute la gamme des double Chevrans était représentée de la 5 CV à la AXEL, avec bon nombre de méaris, GS, CX, Visa... etc.

Notre coup de foudre néanmoins a été pour une entreprise anglaise LOMAX qui recarrosse des 2CV ou dyane, ou encore GS en de charmantes petites décapotables.

On ne peut pas tout citer, mais un album sortira en octobre/novembre édité par Fabien SABATES sur ce 6ème ICCCR.

On ne peut pas non plus décrire le cadre magnifique dans lequel les voitures ont évolué durant ces 3 merveilleuses journées : moutons, chevaux, daims, arbres centenaires et longues pelouses...

Le samedi après-midi, il faisait très beau, il y avait beaucoup de visiteurs, et l'ambiance commençait à chauffer. Il y eut pour commencer un concours d'élégance. Il y eut ensuite présentation des 2 CV dans l'arène (environ 350). Puis ce fut toutes les tractions qui défilèrent à la queue leu eu sous les applaudissements de la foule, berlines de toutes sortes puis coupés et cabiolets.

La journée se termina par une soirée jazz, nous avons fait acte de présence durant quelques minutes puis nous sommes allés faire des photos du chateau illuminé.

DIMANCHE 12 AOUT : Tôt le matin, le circuit du 2 CV CROSS commence à se dessiner proche de notre tente, et les deuches participantes, encore déformées par leurs précédents exploits, descendent de leurs remorques. Tout en démontant la tente, nous assistons au déroulement de ce petit 2 CV CROSS qui amuse beaucoup Marion, c'est amusant mais comme elles courent sur la pelouse, il n'y a rien de vraiment spectaculaire. Nous échangeons nos adresses avec la Famille d'anglais d'à côté. Nous quittons KNEBORTH, un peu tristounets, à la sortie on nous donne rendez-vous pour 1987, au 7ème ICCR en Allemagne cette fois.

Nous reprenons l'autoroute direction DOUVRES, après avoir doublé une vieille MG nous avons suivi quelques miles une INVICTA haute sur pattes. Une MGA nous a doublé avant le tunnel de DARTFORD ainsi que deux MIDGETT. Nous passons la nuit dans une halte-camping à DOUVRES.

LUNDI 13 AOUT : DEPART du camping à 7 H  
Nous embarquons avec le même temps qu'à l'aller mais là mer est plus calme. Petit déjeuner sur le ferry, puis achat de whisky et de toffies. (pas une seule voiture française sur le bateau).

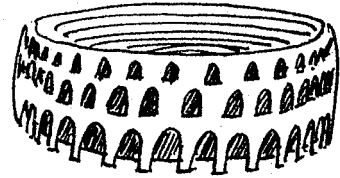
Nous arrivons à BOULOGNE à 10 H 40.

Terminé les voyages ?

NON, nous voici repartis au soleil de TOULON après une halte à VAUCHIGNON.

Agnès MEYNIEL

## "LE VOYAGE A NIMES"



Nous partons de la maison à 9 H 30 avec le soleil pour arriver à l'autoroute où nous avons rendez-vous avec des amis :  
"Ah voilà papa Jean !".

A 10 H 30, nous voilà partis pour NIMES. Première pause à 13 H pour manger à VIENNE, et repartir à 15 H environ.

Notre brave Traction roule allègrement ainsi que celle de Monsieur LANAUD, pour être au rendez-vous à NIMES à 18 H 15, sous une chaleur à se mettre en maillot de bain, où nous sommes accueillis par le Président du CLUB DE NIMES : Monsieur DAVID.

Le soir, nous irons à la Féria où nous verrons le lâcher de taureaux, les groupes de musiques diverses (Basques, Espagnoles, Belges...), les groupes de majorettes, de danse... Quelle ambiance au milieu de cette grande fête qui dure quelques jours et nuits sans interruption. Tout le monde fait partie de la fête, aussi bien les enfants que les personnes âgées.

Puis nous allons dormir dans l'"AUBERGE DE L'EAU BOUILLIE" à la sortie de NIMES.

Le lendemain matin, rassemblement dans ce magnifique jardin de la fontaine où il y a une exposition de voitures anciennes et une présentation de chevaux de camargue, petits chevaux blancs.

En fin de matinée, un petit tour en ville pour présenter nos vieilles autos, avec escorte de motards de la gendarmerie, où notre Traction a eu l'occasion de brûler un tas de feux rouges et de stops. Il y a des Tractions de tous modèles ainsi que d'autres marques d'avant-guerre comme ce très beau cabriolet RENAULT, un modèle PEUGEOT, puis plus récente une Américaine très volumineuse, un très beau coupé LANCIA ZAGATTO, une belle BENTLEY... (là Papa m'aide un peu pour les marques de voitures).

Au cours de notre petit tour en ville, arrêt chez CITROEN où nous essayons de garer toutes ces belles voitures et où un apéritif nous sera servi. Ensuite, nous nous dirigeons au PALAIS DES CONGRES où nous déjeunons en compagnie de divers groupes folkloriques.

Puis nous prenons la direction de la CAMARGUE où l'on se rend à l'embarcadère pour prendre le bateau à aube "le TIKI III" qui nous mènera en promenade sur le petit Rhône pendant une heure environ. Là, nous avons vu des chevaux et taureaux sauvages, des oiseaux : cormorans et mouettes.



Après cette petite ballade sur l'eau, nous reprenons les voitures et traversons LES SAINTES MARIES DE LA MER, sur la route, nous apercevons quelques flamands roses au milieu des marécages et pour aller jusqu'à ARLES nous découvrons beaucoup de rizières.

Le soir à ARLES, installation dans notre deuxième hôtel. Un apéritif nous est offert autour de la piscine suivi d'un repas et d'une soirée dansante. Vers 1 H du matin, quelques participants se baignent dont un de nos motards qui réglait la circulation.

Le lendemain matin, après le petit déjeuner, nous partons en direction des BAUX DE PROVENCE et revenons à ARLES où un apéritif nous attend à la mairie, dans la grande salle d'Honneur qui est décorée de très belles fresques aux murs ainsi qu'au plafond.

Tout le monde grimpe à nouveau dans les voitures pour aller manger à BEUCAIRE au restaurant "ROBINSON". Un petit bain dans la piscine avant le repas.

Nous quittons les Nîmois avec regret, après cet excellent séjour et nous souhaitons y retourner l'année prochaine.

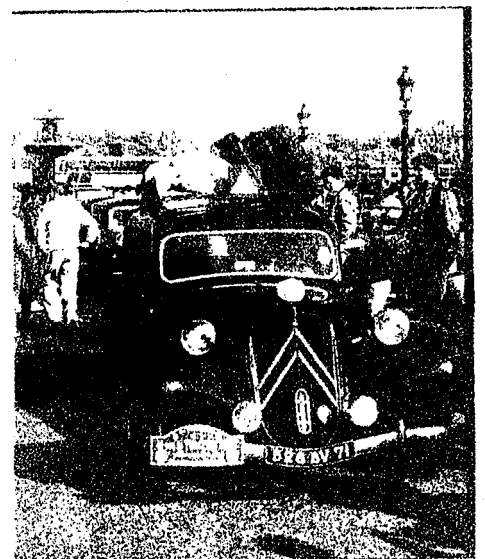
Myriam CHENNEVEAU 13 ans

# Cinquantenaire, Souvenirs, souvenirs...

*SENTIMENTAL JOURNEE : Picture story of a thousand tractions in PARIS to celebrate their Fiftieth Anniversary.*

*Dans les pages suivantes, vous trouverez quelques souvenirs marquants du cinquantenaire au BOURGET, fixés par le Club Anglais (T.O.C.) Tractions Owners Club, publiés dans une revue de la firme CITROEN Grande Bretagne.*

*Vous reconnaitrez sans doute au passage quelques Chevronnés, ci-contre Michel BARON de Louhans, page 11 en bas à gauche Jean Claude MILLI de GEUGNON, page 12 au milieu à droite la I5/6 de Noël GRASSI sur l'auto-route, même page en bas à gauche la plaque des Chevronnés sur le cabriolet 11 B 39 de André SARRAILLE...*



# Sentimental Journées

*A day to remember when Tractions celebrated their Fiftieth in Paris. Ken Wright and camera were there.*



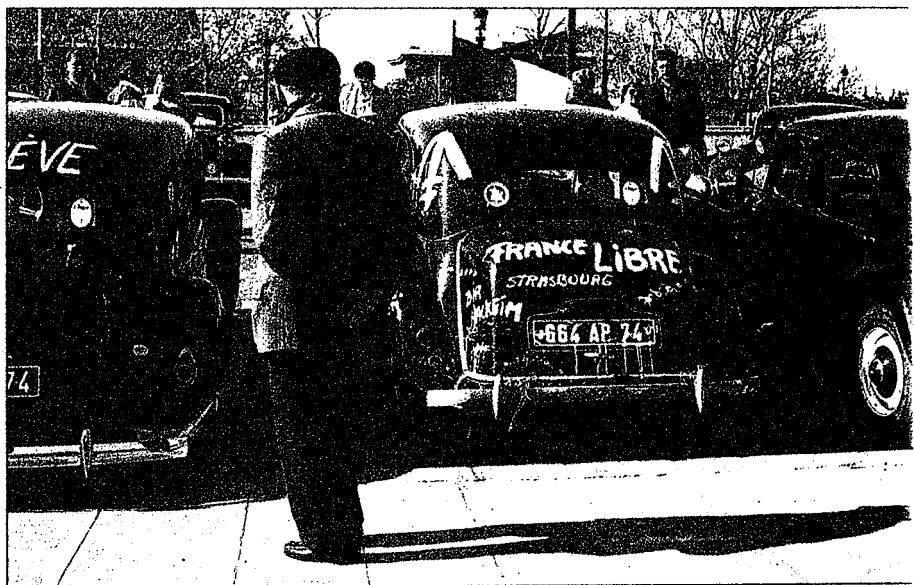
Only Maigret is missing as owners pose with Eiffel on the skyline, flanked by rows of glossy blacks. Some dressed in period, donning clothes to match the era of their cars.



Allo, allo, allo! Bold gendarmes prove that they could be as wonderful as our



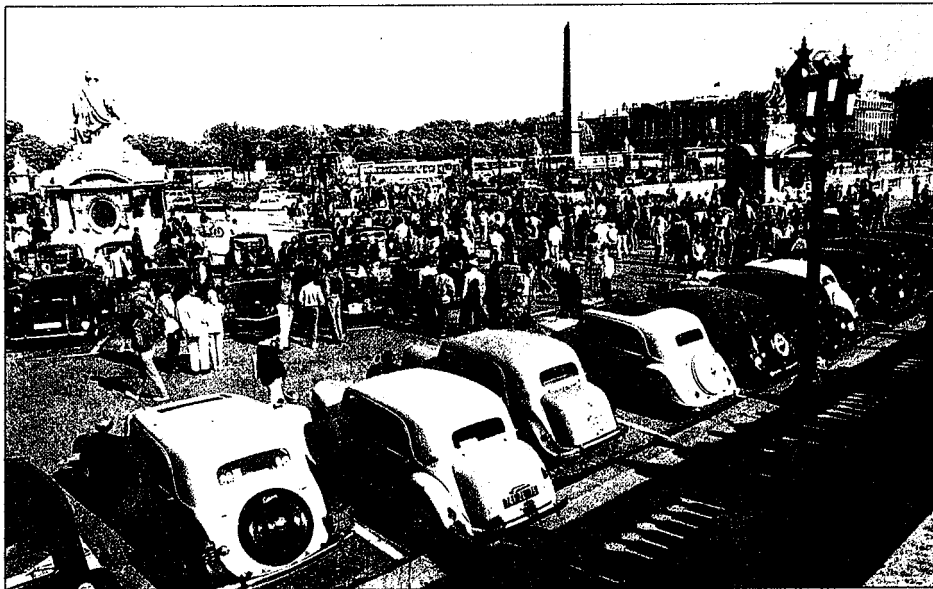
Recording the event. Camera crews fight for position to capture the traction action.



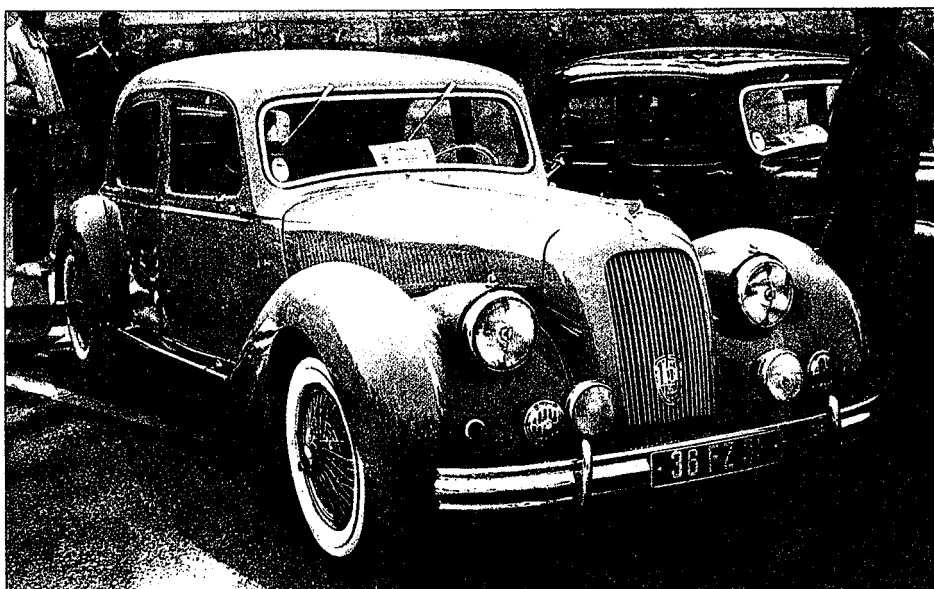
Archetypal Frenchman stares in bewilderment at an anachronism - "Free France" daubings on a Fifties model! Tractions that did see war service were obviously lying low



Entente cordiale at Concorde, Sunday, am, April 29. French TOC marshals parking.



A pride of tractions, bodywork gleaming, drivers beaming, line up around the statues of Lyon and Marseille. Hundreds came from all over Europe – Parisians were boggle-eyed.



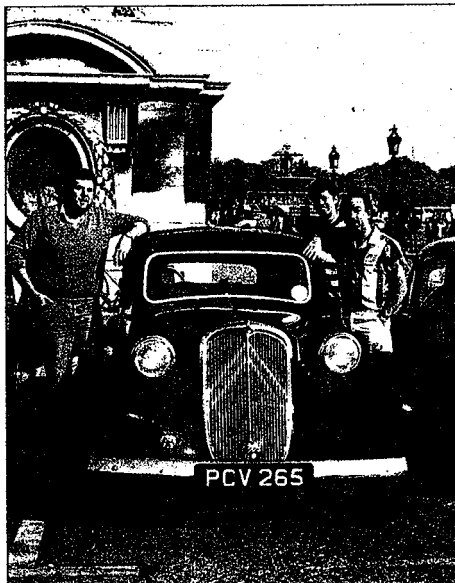
Fabulous Big Fifteen in beautiful condition drew admiring glances – or was it the pretty lady passenger in the chiffon dress? These were two of the most glamorous models!



Traction-shaped cake decorates British TOC official Allan Sibley's Light Fifteen.



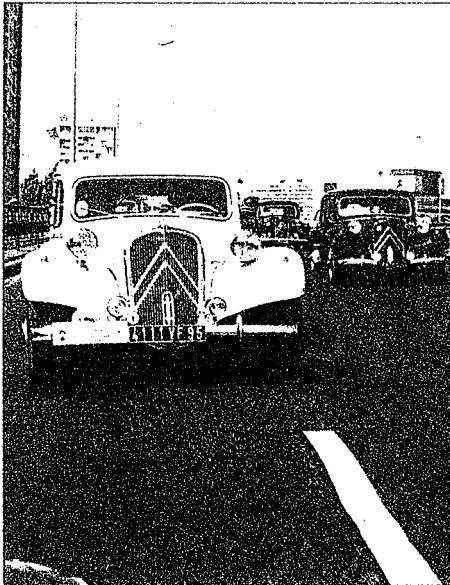
In sepia mood, owners get carried away by the spirit of the thing in nostalgic hats.



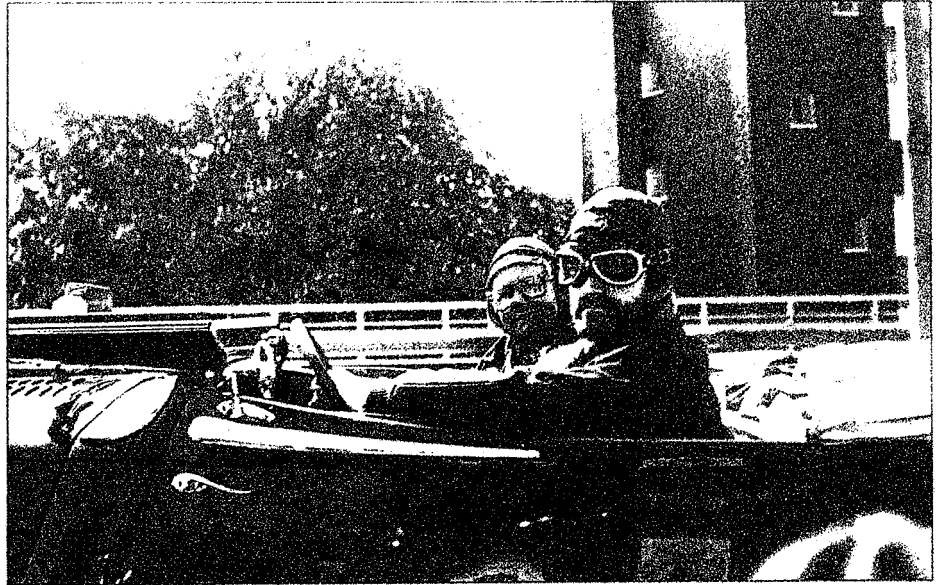
Car editor Steve Cropley, with Paul Buckett and John Hill of Citroën UK.



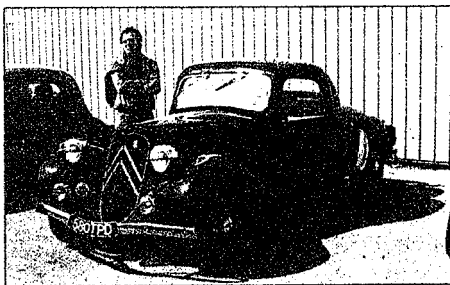
Spreading the word – about The UK Rally (Knebworth, August), Allan Sibley, right.



On the Peripherique, some beauties turned the heads of drivers in front. Eek!



Riding along in their automobiles, with cries of "Cor, that's got a rear suspension Rouelle boot lid" and anxious questions such as - "You haven't got a 13-amp fuse, have you?"



The Waghorns from Clapham with friend Fred Annells, top. Below, John Dodson.



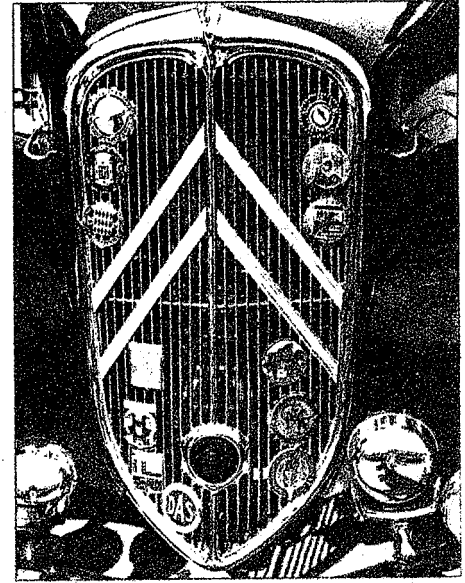
Calendar boys Peter Mackertitch and Stephen Bull - producers of the superb limited edition Traction calendar shown in last issue. A few still available (tel: 01-729 1481).



Souvenir claret - was alas *not* bottled the year the Traction was invented.



Spares unlimited. A stall well-patronised by enthusiasts looking for the missing bits.



The stars of the show were the cherished tractions themselves. Over 1000 made it.

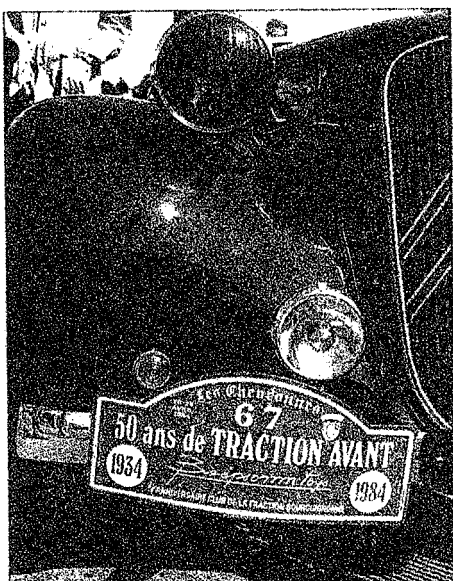




The parade through Paris. It began just before noon, horns honking along Haussmann's boulevards and past well-known landmarks like the Madeleine. Sunday traffic gave way while speed cops winkled out modern marques that broke into the line.



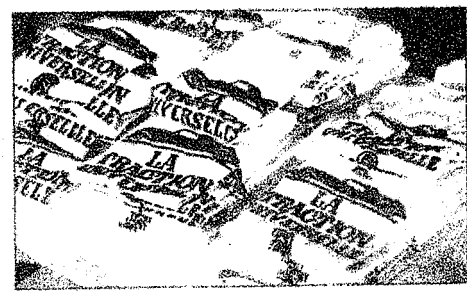
Tractions, tractions, everywhere – the climax of a weekend that had begun for the UK contingent with dinner in Berkshire on Friday. Eyes were getting a trifle red-ringed. Le Bourget in sight, where the foreign cars joined French nationals already there.



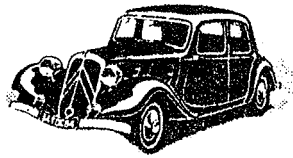
Details of latterday curves and organ-stop headlamps kept camera shutters clicking.



All the way from the New Forest, Stan and Gwen Barker with favourite transport.



Whizz kid in toy traction, top, gets an eye-ful of chevrons. Below, inevitable T-shirts.



- VENDS 7C I936 - entièrement restaurée il y a 3 ans, bleue nuit,  
IMPECCABLE en parfait état - 2ème main - 28 000 F

ET

DS I974 - boîte 5 - parfait état - 1ère main - 20 000 F

Mr Henri PERRIN - I09 avenue de Paris - 71100 CHALON - (85) 46.63.54

- VENDS ID I9 de I964 en Très bon état - couleur ivoire - intérieur vert.  
5000 F - URGENT

Mr THIOLLER : tél (6) 068. 24. 36

- AVIS DE RECHERCHE : ATTENTION.... les tractions ça se vole !

TROIS VOLS viennent d'être signalés, le I3 septembre, une TA a été volée  
à CHAMPLITTE, le I7 septembre à BOURBONNE les BAINS, et la semaine  
dernière à GRAY.

La traction de Mr PERRET de BOURBONNE a été volée à son domicile,  
après effraction. OUVREZ L'OEIL ! Il s'agit d'une II BL I952  
immatriculée 5IO Q 52 - numéro de série 595 046

Un conseil à retenir : outre la plainte pour vol déposée au service  
de police ou de gendarmerie, il est nécessaire d'avertir la Préfecture  
pour éviter les trafics de faux papiers (fausse déclaration de perte,  
duplicata... etc).

ARCHIVES... ET SOUVENIRS

par Dominique JEANPETIT

Récemment, au détour d'un de mes voyages parisiens, je suis allé  
rendre visite à un cousin de ma mère.

Ingénieur, il passa toute sa vie professionnelle au QUAI DE JAVEL  
et le quitta en I967 pour une paisible retraite. Ayant participé à la mise au  
point, entre autres, de la I5/6, nous avons évoqué ce jour : le 25ème  
anniversaire de la Traction.

Je vous livre quelques pages du Bulletin Intérieur, du I5/09/I945  
réservé au Personnel des usines, qu'il m'a remis.



# BULLETIN INTÉRIEUR

# CITROËN

RÉSERVÉ AU PERSONNEL DES USINES

## LA QUESTION DU CAOUTCHOUC

Livrer des automobiles sans pneus, c'est la pénible obligation devant laquelle nous nous sommes trouvés. C'est un non-sens déplorable comme le serait une maison que l'entrepreneur livrerait sans toit.

Nos cadences de sortie sont tributaires de nombreux éléments; au premier rang vient la question « Approvisionnement ». Il entre des tas de choses dans la fabrication d'une voiture. Il y a d'abord des produits ferreux : aciers, tôles, fontes. Il y a des matériaux variés : cuivre, plomb, glaces, drap.

Et il y a du caoutchouc. Celui-ci, on ne le trouve pas sur le territoire métropolitain; il vient de loin, de très loin, des antipodes et de ce fait il y a des chances que ce soit la matière première qui sera la plus longue à revenir dans nos usines.

En 1939, sur un million de tonnes de caoutchouc produites annuellement, 97 0/0 venaient de la région Indes-Indochine-Malaisie-Iles de la Sonde. A l'exception des Indes et de Ceylan, tous ces territoires ont été occupés par le Japon pendant trois ans et demi. Cette situation a considérablement gêné les Alliés qui y pallieront par des restrictions sévères, par un rendement doublé des plantations de l'Inde, de Ceylan et de l'Amérique du Sud et par la création massive d'usines de caoutchouc synthétique qui arriveront à produire 800.000 tonnes.

Maintenant que la guerre est terminée, on peut espérer revoir le caoutchouc d'Extrême-Orient, mais il se pose un problème de transports qui touche particulièrement la France dont la flotte a été si éprouvée. La question se pose aussi de savoir dans quelles conditions vont être retrouvées les plantations et les installations annexes. Par ailleurs, la situation de notre Indochine est encore trouble et pleine d'inconnues qui ne paraissent pas près d'être résolues. Enfin, nous n'avons aucune usine de caoutchouc synthétique en France; en aurions-nous que nous ne saurions du reste comment les alimenter faute de charbon suffisantes de lignite ou de charbon, point de départ de ce produit.

Nos perspectives immédiates ne sont donc pas brillantes. Néanmoins, nous recevons depuis quelques mois du caoutchouc artificiel d'Amérique. Les tonnages importés sont encore trop minimes eu égard à nos besoins (qui se chiffraient par 60.000 tonnes en 1939). Nous avons tout espoir de les voir s'accroître. Il y a encore quelques mois difficile à tirer. L'important est de se rendre compte que, dans cette branche comme ailleurs, nous remontons la pente.

## NOS RAPATRIÉS

Cette rubrique de notre « Bulletin intérieur » va disparaître avec le retour des derniers prisonniers rapatriés dont voici les noms :

A Clichy : Guillemain Léon, Guillaumon Albert.

A Saint-Ouen : Bourbao Marcel, Joubert Louis.

A Gutenberg : Hommey Eugène.

A Félix-Faure : Erard Marius, Verneuil André.

A Javel : Blanchon Jean.

\*\*\*

I. — Pour les sommes expédiées d'Allemagne au cours des mois de juillet, août, septembre et octobre 1944 et qui ne seraient pas parvenues à destination, il y a lieu de s'adresser, avec les reçus des expéditions, au Ministère des Déportés, Service des Transferts de fonds par le Crédit Lyonnais, 50, avenue Bugeaud, Paris.

II. — Les rapatriés ayant eu un reçu pour le complément des marks non échangés doivent s'adresser à l'Office des Biens et Intérêts privés, 146, avenue Malakoff, Paris.

Dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit pour le moment d'un recensement. Une décision sera prise ultérieurement par les Pouvoirs publics.

\*\*\*

## Caisse de Secours Mutuels du Personnel Citroën

Plus de 3.000 prisonniers et travailleurs déportés en Allemagne appartenaient, avant leur exil, à la Caisse de Secours Mutuels du Personnel des Entreprises Citroën.

La Société de Secours les a suspendus durant cet éloignement, les exonérant ainsi du paiement de leurs cotisations tout en préservant leurs droits dès leur retour.

Il suffit que le sociétaire se trouvant dans cette situation paie le trimestre en cours pour qu'il bénéficie, dès que cessent ses droits reconnus par l'État, des secours prévus aux statuts.

Rappelons que la cotisation est de 8 fr. par mois pour les assurés sociaux, 14 fr. par mois pour les non-assurés; les nouveaux adhérents subissent un stage de six mois avant d'avoir droit aux prestations; ce délai n'existe pas pour les mutualistes revenant d'Allemagne.

De nombreux adhérents ont déjà profité de cette mesure.

Pourtant, des travailleurs déportés et des prisonniers ne se sont pas encore fait connaître à la Mutuelle. Ils risquent de perdre leurs droits et se trouveront radiés s'ils tardent trop. Nous les invitons donc à envoyer au plus tôt leurs nom et numéro de pointage au siège : 197 ter, rue Saint-Charles, Paris-15<sup>e</sup>, ou à les remettre au payeur des usines sur la rive droite.

LEMAITRE.

## NOS ARTISTES

Vous tous qui aimez les arts, si vous faites partie de l'Amicale ne manquez pas les séances du cours Charpentier.

Si vous ne faites pas partie de l'Amicale, inscrivez-vous.

Inscrivez-vous également aux causeries et visites de musées. Téléphonnez à M. Réquidat, 270 à Javel, bureau n° 324.

Danseuse, de Henri OUDRY (Économique)



## LES AMICALES

reprentent vie après arrêt pendant la période des congés annuels.

Faisons le point :

### PÊCHEURS

Nous avons pu fournir à nos adhérents 42 cannes à lancer et plus de 25.000 hameçons, plusieurs moulinets, etc. Nous continuerons. Aidez-nous.

Une sortie de pêche au lancer est envisagée en haute Seine, probablement pour la mi-octobre. Des prix récompenseront les meilleurs pêcheurs. Consultez les représentants de l'Amicale et venez nombreux.

Rappelons que ces représentants sont :

à Javel, MM. Leloir, tél. 866 et Gras, 553.

à St-Charles, M. Pauvert, tél. 709.

à Gutenberg, M. Sirot, tél. 622.

à Grenelle, MM. Laligant, tél. 845,

Legros, 850 et Thibault (R.M.O.) 889.

à Clichy, MM. Verro, tél. 345 et Bernier, 253.

à Levallois, MM. Dangel, tél. 219 et Gardet, 256.

à St-Ouen, M. Lefevre, tél. 919.

### ESCRIME

Le moment est venu de reprendre l'entraînement. Fleurets, épées et masques attendent ceux des amateurs de l'escrime qui désirent reprendre les réunions.

Nous avons trouvé une salle qui veut bien nous accueillir deux fois par semaine, dans la soirée, à partir de 19 h. 30 et jusqu'à 22 heures; elle est située rue du Bac, près de la station du métro.

Vous y trouverez des leçons du maître d'escrime M. Lacaze, qui est

propriétaire de la salle et du matériel qui.

Il faut toutefois s'inscrire avec régularité et pour obtenir des résultats.

Faites-vous inscrire la Publicité (tél. 409 n° 320). Taux de cotisation 75 fr.

## LA QUESTION DU CHAUFFAGE

Nous avons résumé dans le numéro précédent les cotisations qui étaient prévues pour le chauffage prochain.

Le chauffage aura aussi une nouvelle fois des sommations qui ont chauffé au gaz peu la Compagnie distributrice de charbon; ils hélas d'allocations spéciales ont pu disposer à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1945.

1946, savoir :

— 540 m<sup>3</sup> pour 1

3 personnes,

— 675 m<sup>3</sup> pour 4

personnes,

— 810 m<sup>3</sup> pour 5

personnes

et ainsi de suite, et

135 m<sup>3</sup> par personne

Les enfants de moins

de 15 ans et les vieillards de plus

de 75 ans sont comptés pour deux.

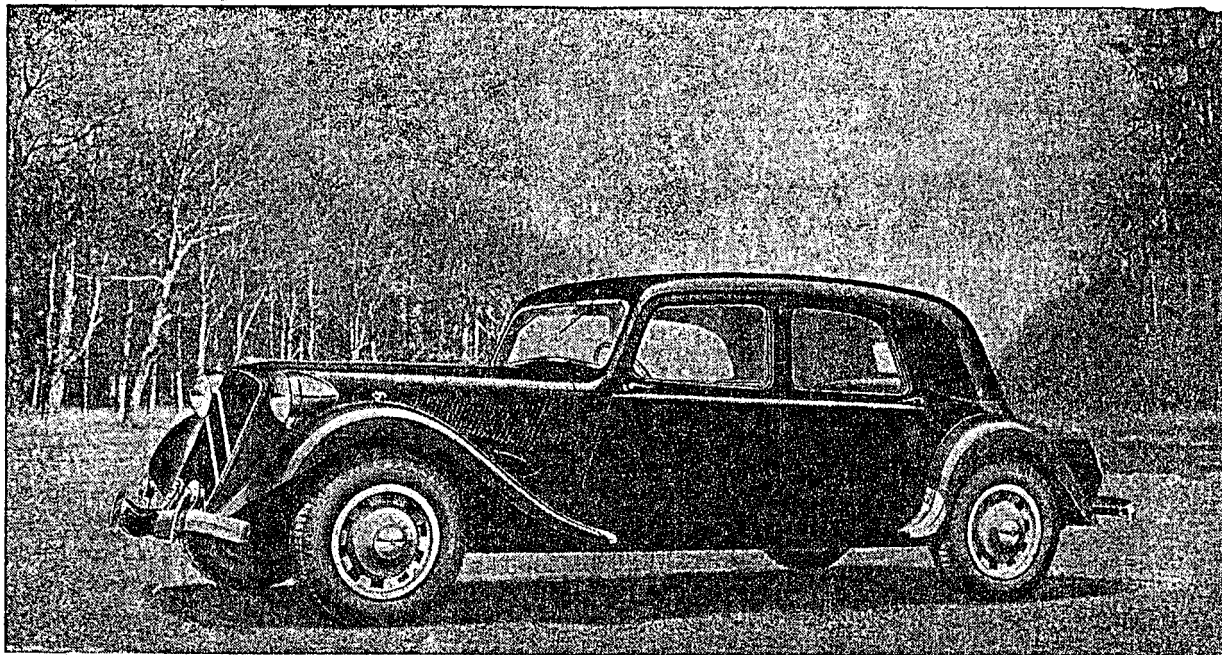
Signalons que de

plus en plus également consenties

exercer à domicile

libérale.

## LA 15 SIX CYLINDRES



Berline 15 CV Six cylindres.

Nous avons vu dans un précédent numéro comment la petite « 7 » à traction avant de 1934 est devenue une voiture appréciée.

La maison s'est attachée depuis cette date à faire des Traction Avant des voitures de qualité, et le succès des « 11 », « 11 légère », « 11 normale » consacre ses efforts depuis 1936.

Maintenant, les nouveaux dirigeants vont créer d'autres modèles.

Nous voici en 1938.

Quelques mois avant le Salon sort le premier de ces modèles : la 15 CV Six cylindres. Depuis la 15 CV à propulsion arrière du Salon 1932, aucune grosse voiture n'était sortie des ateliers.

La « 15 » marque une étape dans la construction automobile :

Son aptitude incomparable à tenir la route aux grandes vitesses aussi bien qu'aux vitesses moyennes,

La précision de sa direction,

Le freinage doux, progressif, puissant et toujours réglé qui constitue une grande sécurité,

Sa conduite d'une facilité surprenante.

Telles sont les différentes raisons qui lui permettent de battre la plupart des voitures qui annoncent du 150 en palier, mais qui ne peuvent être conduites avec la même sécurité que la « 15 ».

Et que dire des reprises : voici une grande ligne droite, la route est libre, on peut se lancer... Chrono en main, c'est le kilomètre en 27 secondes, du 130 réel. Vous sortez d'un village à 60, en 15 secondes vous êtes à 100... 15 secondes encore à 120.

A 80 vous effleurez l'accélérateur... A 110, il est seulement à mi-course...

Telle est la réserve de puissance de la « 15 ».

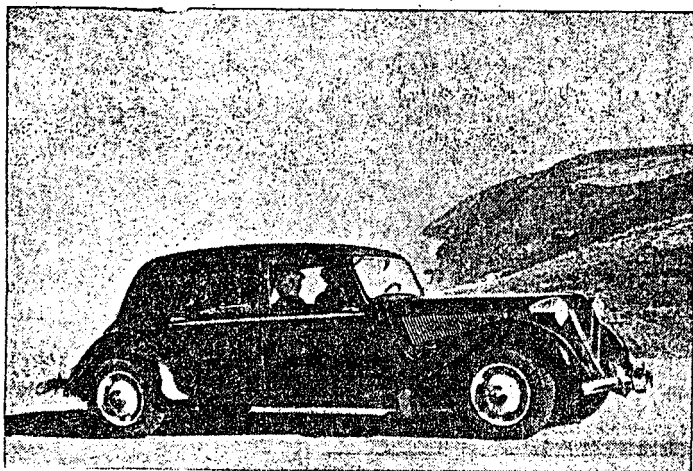
La conduite facile, la sécurité à toutes les vitesses permettent une maniabilité telle que sur route un peu sinueuse la « 15 » bat les voitures les plus rapides.

Parlons du confort. On trouve dans cette nouvelle voiture de la place, du silence, des sièges confortables, une bonne suspension donc de longues étapes sans fatigue. Enfin un système de chauffage pour l'hiver.

Reste la question d'économie. Charles Faroux, effectuant le trajet Paris-Belfort avec une « 15 » traction avant, traite, dans « l'Auto », les chiffres de consommation de carburant qu'il relève de « quasi incroyables » : 15 l. 6 à 90 de moyenne avec 0,14 d'huile et 14 l. 7 à 80 avec 0,14 d'huile. Bref, moins de 15 litres aux 100 à 80 de moyenne et un litre d'huile pour 650 kilomètres.

L'usine reçoit de nombreuses félicitations à la naissance de la nouvelle Traction Avant. Des marques de satisfaction d'usagers qui parviennent, jusqu'à la veille de la guerre, de France, de tous les pays d'Europe et même d'Outre-Atlantique confèrent que la « 15 » est non seulement une voiture rapide mais aussi une voiture de qualité.

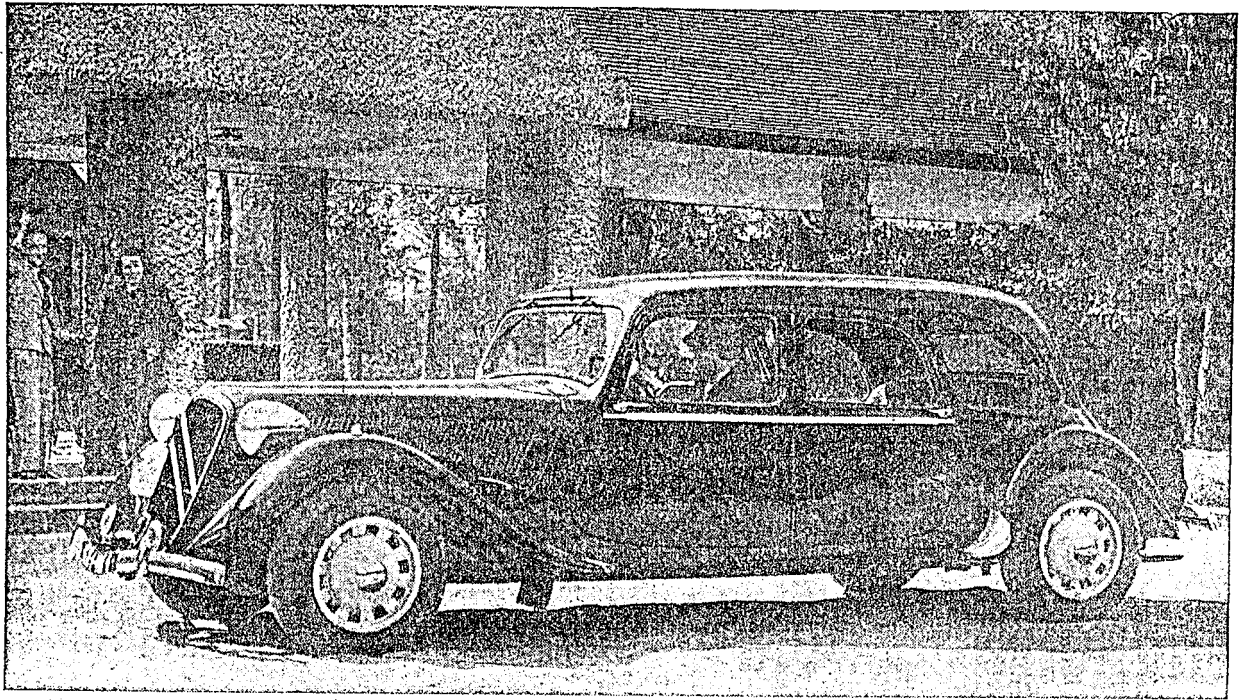
\* Nous ne pouvons reproduire ici tous ces témoignages. Citons au hasard celui de la Société des Forces Motrices de la Sélun





# 25 ANNÉES DE VOITURES CITROËN.

## LA 15 SIX CYLINDRES



Conduite intérieure ou familiale 15 CV

ui nous parle d'une « 15 » six cylindres  
ui vient d'effectuer son 300.000<sup>e</sup> kilomètre.

« J'ai débuté dans la carrière automob-  
ile en 1898, écrit le directeur de la Société,  
ai utilisé presque toutes les marques au  
ours de mes nombreux déplacements  
professionnels. C'est la première fois que  
utilise une voiture de la marque Citroën :

« 15 » six cylindres. Or, ma « 15 » vient  
de dépasser ce matin le cap du 300.000<sup>e</sup> ki-  
lomètre... »

» Avec aucun autre véhicule je n'ai eu  
à même degré le sentiment de sécurité,  
agrément d'une conduite agréable et fa-  
cile alliés à une tenue de route remarquable  
permettant une vitesse moyenne élevée.  
Le freinage progressif et équilibré sur les  
quatre roues permet l'emploi de grandes  
pneus tout en assurant un coefficient de  
sécurité le plus élevé de ceux que j'ai ren-  
contrés au cours de ma longue pratique. »

\* \*

En Suède, en Hollande, en Belgique,  
Suisse, en Angleterre, la « 15 », qui a  
dû lutter avec la concurrence des  
grosses voitures américaines, voit, après  
un certain temps, une clientèle sceptique changer com-  
plètement d'opinion et exalter la six cylin-  
dres Citroën, ses qualités et ses perfor-  
mances.

M. Jarvik, de Skovde, dans le centre de  
la Suède, écrivait :

« Pendant toute la guerre, ma « 15 » a  
assuré un service très dur, notamment  
l'hiver. Sur nos routes enneigées ou glacées  
je dépassais toutes les voitures, même les  
grosses voitures américaines. Bien que mar-  
chant exclusivement au gazogène, j'attei-  
gnais facilement une vitesse de 100 kilo-  
mètres à l'heure. »

Nos agents des pays étrangers, scepti-  
ques eux aussi, sont bientôt emballés sur  
les qualités techniques de la voiture, et si la  
simplicité de bon goût de la « 15 » ne satis-  
fait pas toujours leur clientèle habituée au  
« tapage-à-l'œil » des voitures de certaines mar-  
ques américaines..., la « 15 CV » n'en enlève  
pas moins le marché...

Nous terminerons par  
une anecdote vécue, qui  
s'est passée en Hollande  
et qui confirme la qualité  
de maniabilité de la voi-  
ture :

Un nouveau client, gros  
industriel très connu à  
La Haye, se trouvant à  
Bois-le-Roi, à 120 kilomè-  
tres de La Haye, rencon-  
tre un ami qui quitte sa  
voiture Oldsmobile pour

prendre le train à 17 h. 14 ; il a rendez-vous  
à 19 heures à La Haye et son train l'y  
dépose à 18 h. 42.

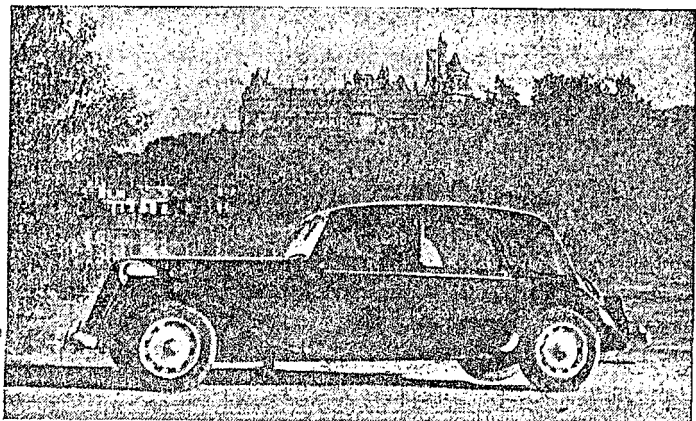
— Je vous y conduis en auto, dit-il,  
possesseur de la « 15 ».

— Impossible, je fais souvent le trajet  
avec mon automobile, et il y a la traversée  
de l'Eyde et d'Utrecht.

Il est près de 17 heures. On part. A 18 h. 40  
on est à La Haye, à plus de 90 de moyenne  
sans avoir, à aucun moment, eu l'impres-  
sion d'avoir couru un risque.

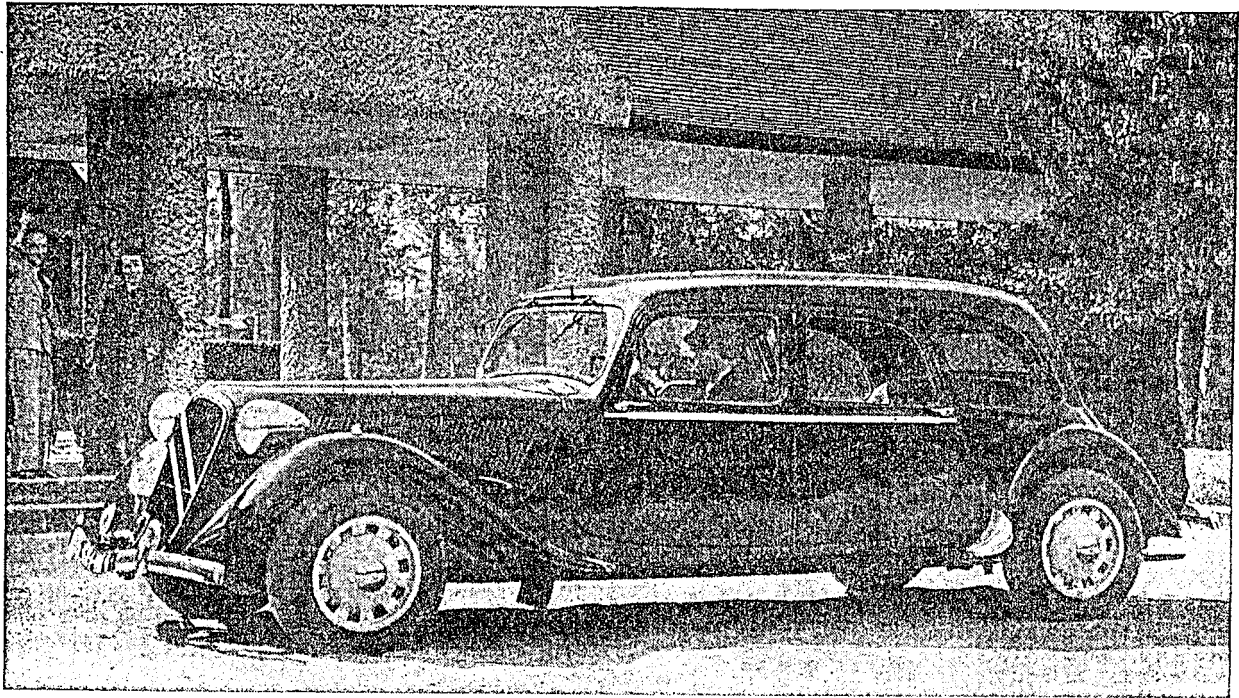
— Cela, dit l'ami, aucune voiture n'est  
capable de le faire.

(1) Consulter les numéros des 15 Mai, 1<sup>er</sup> et 15  
Juin, 1<sup>er</sup> et 15 Juillet 1945.



# 25 ANNÉES DE VOITURES CITROËN.

## LA 15 SIX CYLINDRES



Conduite intérieure ou familiale 15 CV

ui nous parle d'une « 15 » six cylindres  
ui vient d'effectuer son 300.000<sup>e</sup> kilomètre.

« J'ai débuté dans la carrière automob-  
ile en 1898, écrit le directeur de la Société,  
ai utilisé presque toutes les marques au  
ours de mes nombreux déplacements  
professionnels. C'est la première fois que  
utilise une voiture de la marque Citroën :

« 15 » six cylindres. Or, ma « 15 » vient  
de dépasser ce matin le cap du 300.000<sup>e</sup> ki-  
lomètre... »

» Avec aucun autre véhicule je n'ai eu  
à même degré le sentiment de sécurité,  
agrément d'une conduite agréable et fa-  
cile alliés à une tenue de route remarquable  
permettant une vitesse moyenne élevée.  
Le freinage progressif et équilibré sur les  
quatre roues permet l'emploi de grandes  
pneus tout en assurant un coefficient de  
sécurité le plus élevé de ceux que j'ai ren-  
contrés au cours de ma longue pratique. »

\* \*

En Suède, en Hollande, en Belgique,  
Suisse, en Angleterre, la « 15 », qui a  
dû lutter avec la concurrence des  
grosses voitures américaines, voit, après  
un succès, une clientèle sceptique changer com-  
plètement d'opinion et exalter la six cylin-  
dres Citroën, ses qualités et ses perfor-  
mances.

M. Jarvik, de Skovde, dans le centre de  
la Suède, écrivait :

« Pendant toute la guerre, ma « 15 » a  
assuré un service très dur, notamment  
l'hiver. Sur nos routes enneigées ou glacées  
je dépassais toutes les voitures, même les  
grosses voitures américaines. Bien que mar-  
chand exclusivement au gazogène, j'attei-  
gnais facilement une vitesse de 100 kilo-  
mètres à l'heure. »

Nos agents des pays étrangers, scepti-  
ques eux aussi, sont bientôt emballés sur  
les qualités techniques de la voiture, et si la  
simplicité de bon goût de la « 15 » ne satis-  
fait pas toujours leur clientèle habituée au  
« tapage à l'œil » des voitures de certaines mar-  
ques américaines..., la « 15 CV » n'en enlève  
pas moins le marché...

Nous terminerons par  
une anecdote vécue, qui  
s'est passée en Hollande  
et qui confirme la qualité  
de maniabilité de la voi-  
ture :

Un nouveau client, gros  
industriel très connu à  
La Haye, se trouvant à  
Bois-le-Roi, à 120 kilomè-  
tres de La Haye, rencon-  
tre un ami qui quitte sa  
voiture Oldsmobile pour

prendre le train à 17 h. 14 ; il a rendez-vous  
à 19 heures à La Haye et son train l'y  
dépose à 18 h. 42.

— Je vous y conduis en auto, dit-il  
possesseur de la « 15 ».

— Impossible, je fais souvent le trajet  
avec mon automobile, et il y a la traversée  
de l'Eyde et d'Utrecht.

Il est près de 17 heures. On part. A 18 h. 40  
on est à La Haye, à plus de 90 de moyenne  
sans avoir, à aucun moment, eu l'impres-  
sion d'avoir couru un risque.

— Cela, dit l'ami, aucune voiture n'es-  
capable de le faire.

(1) Consulter les numéros des 15 Mai, 1<sup>er</sup> et 15  
Juin, 1<sup>er</sup> et 15 Juillet 1945.

