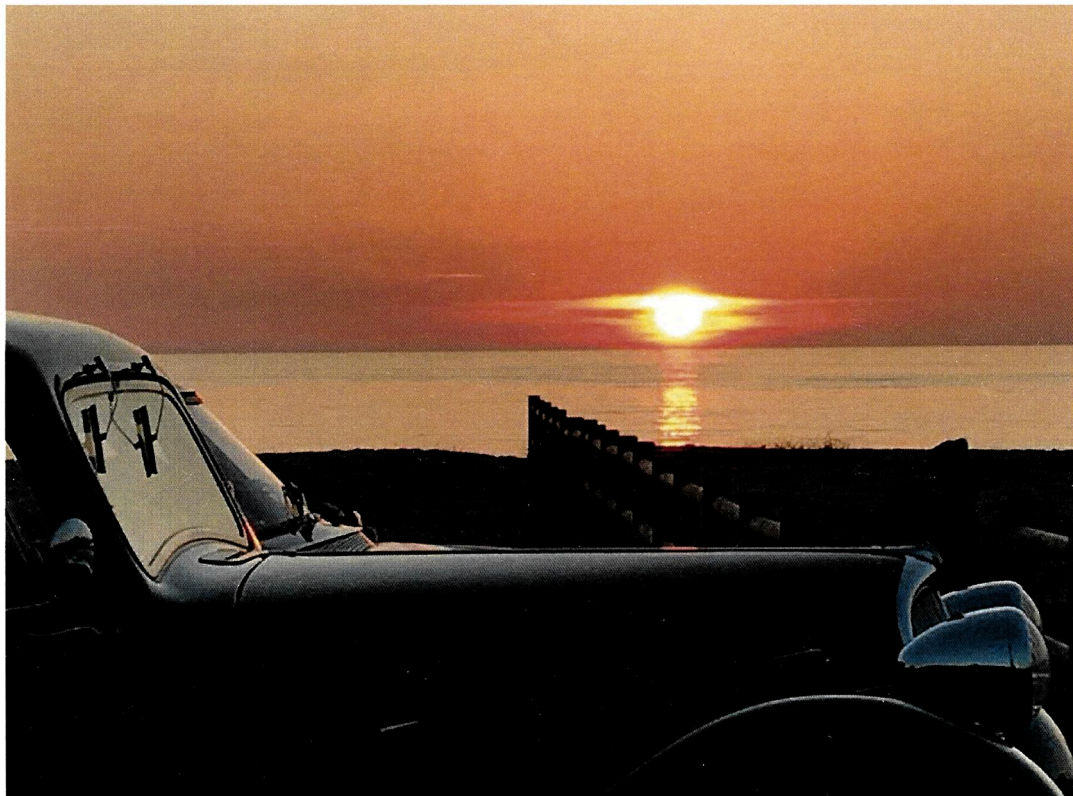




Le Petit Chevronné



Randonnée Corse – Coucher de soleil – Photo P.Perreau.

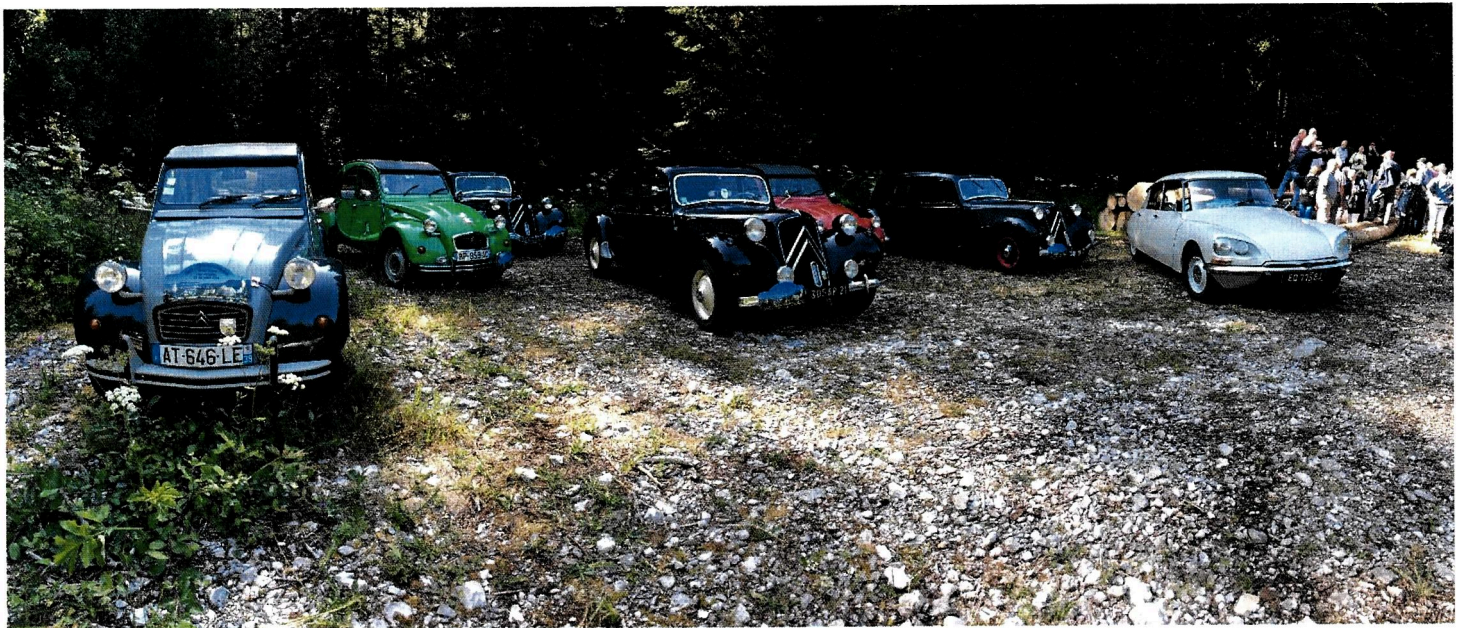
N° 211 – 3^{ème} trimestre 2018

BULLETIN DE LIAISON DES "CHEVRONNES"

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROEN ANCIENNES



Mai 2018 : randonnée en Corse, quelques minutes avant l'impact, page 28.



Juillet 2018 : sortie Haut Jura et Conifer, page 11.



Août 2018 : pré-centenaire 99/100 Years, page 23.

Le Petit Chevronné

BULLETIN DE LIAISON DES CHEVRONNÉS

N° 211

CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE ET CITROËN ANCIENNES

3^{ème} TRIMESTRE 2018



Editorial

Chers amis,

Les vacances sont bien finies et la rentrée déjà consommée...mais cette phrase colle-t-elle à la réalité de notre association ?

En effet, devant le nombre croissant de retraités au sein des Chevronnés, si je n'en conçois à ce jour aucune jalousie je n'en envisage pas moins un certain décalage, pour certains, des préoccupations quotidiennes !...

Ceci étant, toutes choses égales par ailleurs, la retraite n'empêche pas de prendre des vacances ? N'est-ce pas ?

La Balade en Corse nous a procuré de beaux moments de camaraderie et permis de prendre conscience, lors des trajets sur le continent que les Mortons qui roulaient jadis, lorsque la vitesse était limitée à 90km/h, à 70/80km/h, se traînent dorénavant à une vitesse à laquelle l'utilisation de l'automobile relève de la simple et perfide haine (pourquoi?) de la bicyclette, de la trottinette et autres brouettes...Certes on les double plus facilement en plaine mais sur les routes sinueuses et déclives cela frise la "nervous breakdown".

Après tout cela, un petit coup de Jura pour aller faire honneur à la 150 inaugurée par le CONIFER, non sans avoir préalablement débusqué le sanglier, Alaou !

Et avant de partir en congés, un petit pique-nique à Présilly : on n'a pas eu froid, et puis on s'est bien amusé et encore une fois avec la Pierre et ma Kiki on est parti les derniers...

Grosses bises, bonne rentrée et... Roulez Jeunesse !

Christophe

Sommaire

- Edito du Président.
- Calendrier 2018.
- Insolite.
- Voitures à pédales.
- Echos de nos voisins
- Photos de famille.
- Le saviez-vous, Yves Bergeret.
- Pique-Nique à Présilly.
- Petit voyage dans les montagnes, Geneviève Levôtre.
- Extraits de presse : Les Echos
- Mémoire visuelle, souvenirs auditifs, Pierre Prêcheur.
- Yvette triomphe au Tour de France, Daniel Pallegoix.
- La Méhari fête ses 50 ans avec le professeur Chevronibus.
- Liquide de frein, Sylvain Domatti
- Pré-centenaire 99-100 Years, Yves Meyniel.
- Les Citroën en miniature : Nieels Veymy.
- Mots croisés de Simone
- Randonnée Corse, Christophe Bosle

Pour ce numéro, crédit photos et documents :

Geneviève Levôtre, Jocelyne Naigeon, Bernard Léger, Yves Meyniel, Daniel Pallegoix, Pascal Perreau.



Adhérent 1433

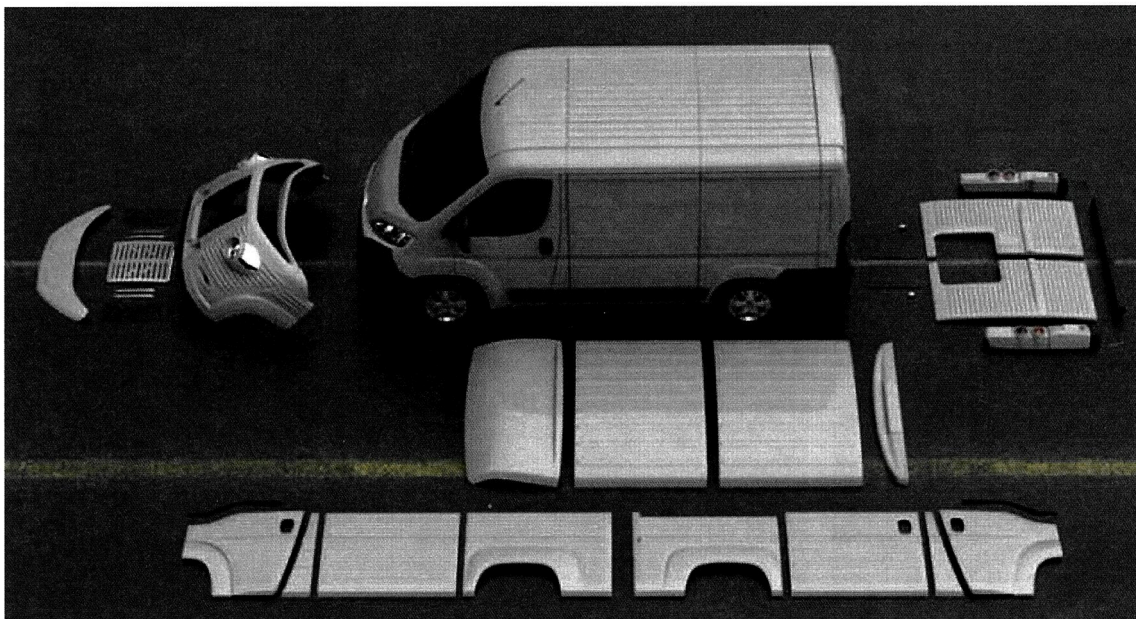
BUREAU : Christophe BOSLE
Christian AUGRAS
Yves MEYNIEL
Christian ROUX
Dominique VACHON
Bernard LACROIX
Philippe BLONDON
Pascal PERREAU
Eric DELARCHE
Bernard LEGER

Rédaction du Petit Chevronné : Christophe BOSLE - Maryse LACROIX - Yves MEYNIEL - Daniel Pallegoix
Avec la participation de : Christine BOSLE, Bernard LACROIX et Pascal PERREAU

LES CHEVRONNÉS - Annexe Lorraine - 1 Boulevard Foch - 21200 BEAUNE
leschevronnes@wanadoo.fr - <http://www.leschevronnes.fr>

Insolite :

Dans notre dernier numéro, nous vous présentions une photo du « kit vintage » pour fourgon Citroën Jumpy prise sur un salon, voici l'éclaté de la carapace « Type H » !



Ci-dessous : les communes ne manquent pas d'idée pour décorer leur entrée de village ou leur rond-point, celle de Saint Pierre le Moutier (Nièvre) y a posé la cabine d'un U23, peut être un ancien véhicule municipal ? Vu au dernier rendez-vous de Bel Air sur les voitures de sport italiennes suralimentées, Dédé est venu avec sa « Fiat à battre » !

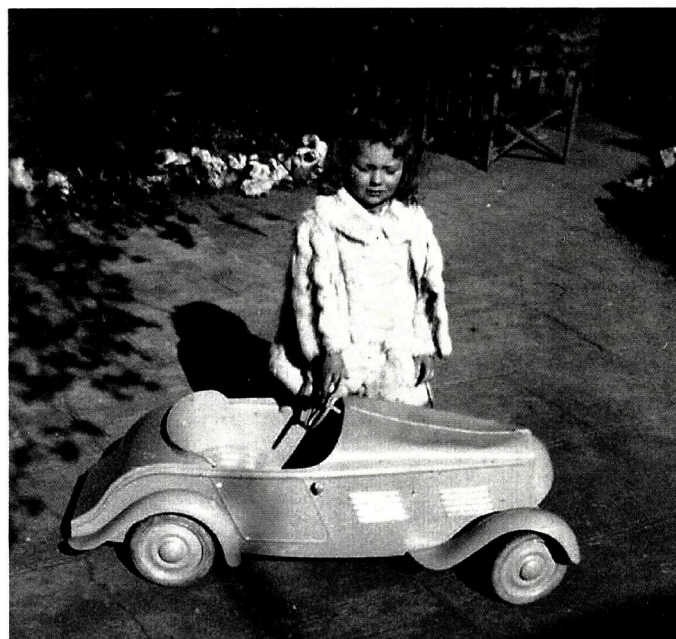


Une surprenante 403 semi remorque issue d'une berline et d'un break non restaurable, l'honneur est sauf ! La remorque est équipée d'un lit deux personnes et quelques aménagements astucieux.

Les voitures à pédales chez les Chevronnés :



A gauche, un admirateur inconditionnel et inconnu à Vignoles - A droite famille Meyniel génération 2.



A droite : fin des années, 30 la sœur de Daniel Pallegoix.

A gauche : Pascal Perreau et son spider Dino, visiblement ravi de son auto !

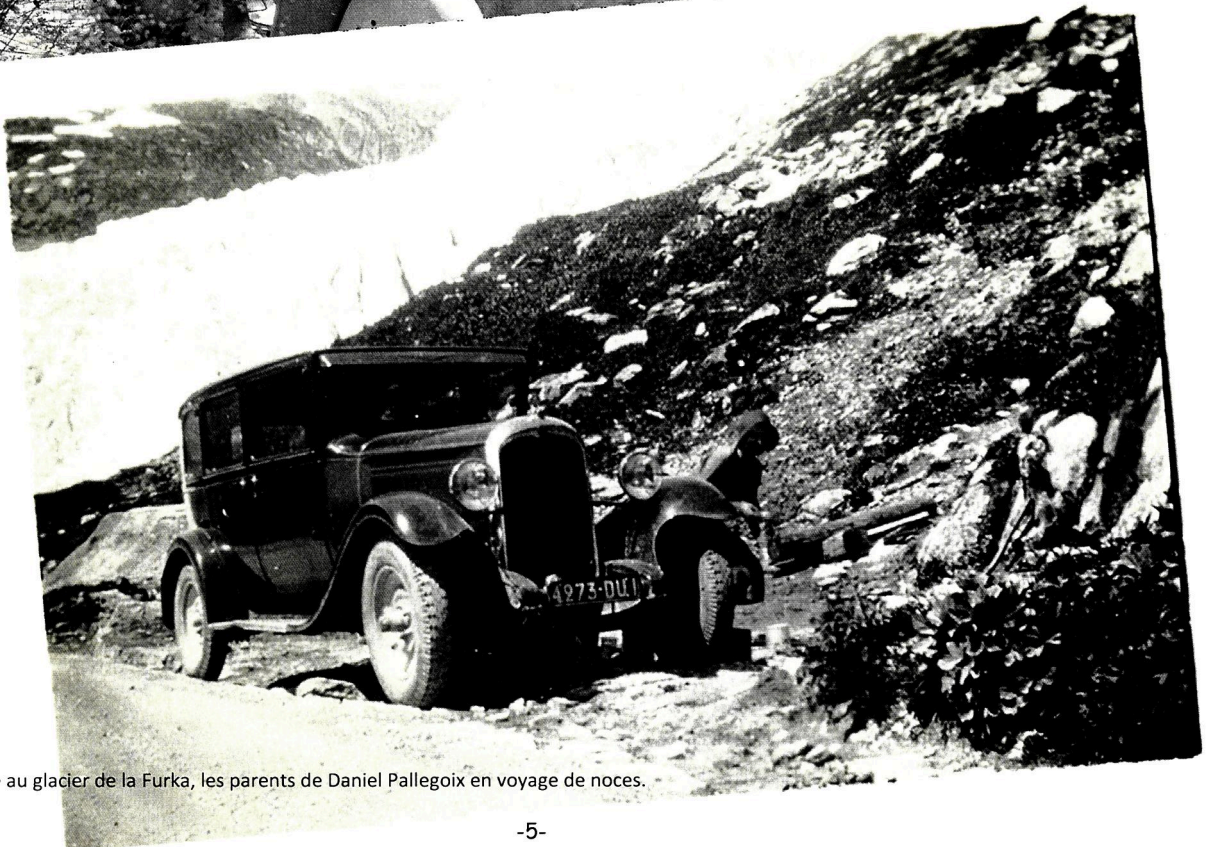


Les Chevronnés en famille:



Dans la famille Meyniel, en 1960 à gauche ma tante Paulette en Auvergne, à droite ma mère et mon frère devant la type A 1951 commandée depuis plus de 2 ans !

Ci-dessous, mon frère préparant son voyage Dijon - Nice en 1962 par la route Napoléon, malheureusement je n'ai pas eu l'autorisation de l'accompagner.



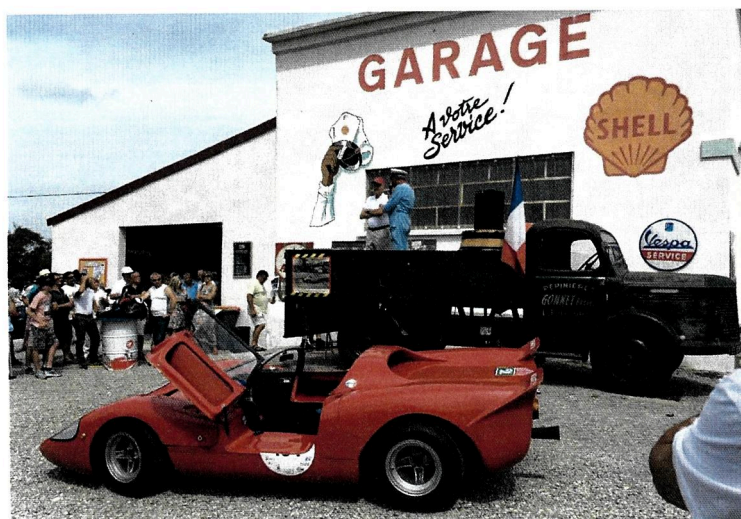
Juillet 1931 en Suisse au glacier de la Furka, les parents de Daniel Pallegoix en voyage de noces.

ECHOS DE NOS VOISINS

3^{ème} RV de Bel Air avec l'AOC - samedi 9 juin : les militaires



4^{ème} RV de Bel Air avec l'AOC - samedi 14 juillet : les Abarth de Michel Pont.



Affluence pour ce nouveau rendez-vous ensolleillé, le parking des anciennes est complet comme celui des visiteurs et nous pouvons admirer un beau plateau d'ABARTH venu de la collection de Savigny. J'ai le souvenir de la première course sur piste dans la région se déroulant en 1969 sur la base aérienne BA 102 à Longvic avec notamment la coupe R8 Gordini très spectaculaire. En catégorie prototype, l'Abarth de Michel Pont aux couleurs de son partenaire « SEB à toute vapeur » caracole en tête de sa série.

Vingt ans plus tard, c'est un différent majeur qui opposa le propriétaire du château aux Chevronnés pour une question d'animation chevronnée détournée...

Dans notre prochain numéro, le camping du mois d'août et le rendez-vous Porsche toujours avec l'AOC à Bel Air.

Le saviez-vous ?

Yves Bergeret

Saviez-vous que le décès subit du chef de l'expédition Centre-Asie fait partie d'une malédiction frappant, au début de l'année 1932, de nombreux Français exilés en Extrême-Orient ?



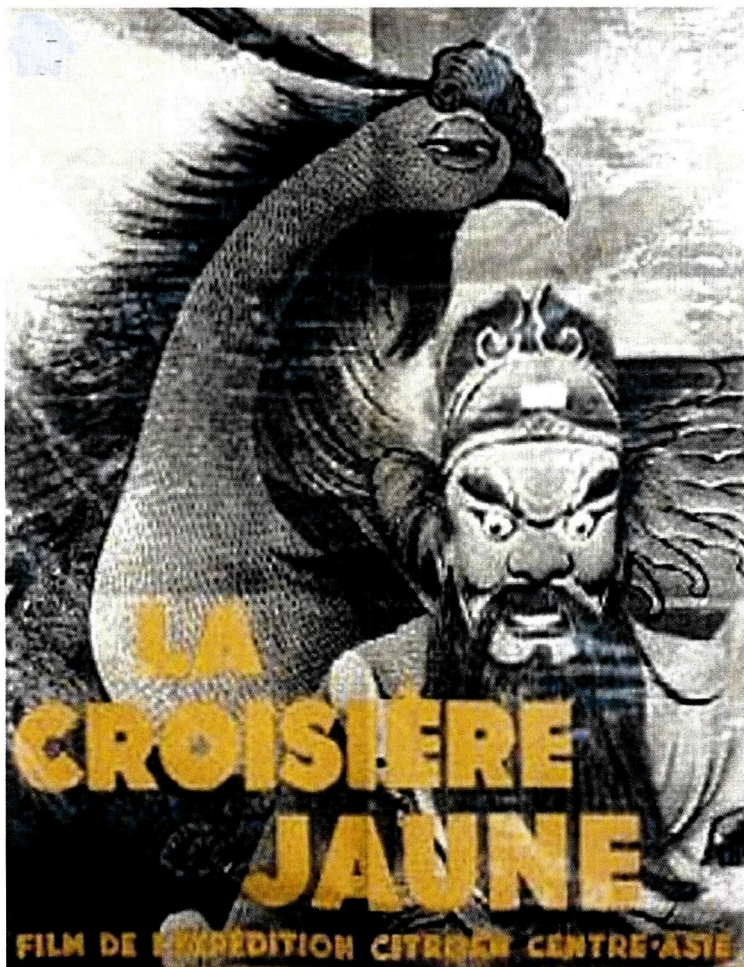
Georges-Marie HAARDT
par Iakovlev, peintre de l'expédition

Le 4 avril 1931, au lever du jour, le groupe Pamir et son chef, Georges-Marie Haardt, homme de confiance d'André Citroën, son compagnon depuis l'époque des Automobiles Mors, le directeur de son usine d'obus pendant la guerre, puis Directeur Général des Automobiles Citroën, l'organisateur et le chef de la première traversée du Sahara en autochenille en 1923, de la Croisière Noire en 1924 - quitte Beyrouth direction Pékin.

Le 6 avril 1931, le groupe Chine commandé par Victor Point quitte Tientsin, le port de Pékin, à la rencontre de son chef.

La liaison entre les deux groupes se fera le 8 octobre suivant du côté de Kachgar, ville étape sur l'ancestrale Route de la Soie et enfin, le 12 février 1932, l'expédition unifiée arrive à Pékin.

De nouveau, deux groupes se forment, l'un dirigé par Audoin-Dubreuil, adjoint de G.-M. Haardt, se dirige sans escale sur l'Indochine où il doit attendre le reste de l'équipée qui doit s'arrêter à Shanghaï pour remercier et honorer les Autorités Françaises qui ont mis au service de cette colossale expédition tout leur potentiel diplomatique et matériel, notamment pour les liaisons radio qui s'avèreront décisives.



Louis AUDOIN-DUBREUIL
par Alexandre Iakovlev

De Hanoï, l'expédition entière doit prendre le Félix Roussel pour rentrer en France où un accueil triomphal l'attend, André Citroën ayant prévu de l'accueillir à Marseille.

Dans les années 30, les Chinois qui ont été contraints par la force d'accepter la partition de Shanghaï, leur plus grand port maritime, qui se trouve morcelé en territoires sur lesquels ils ont perdu le contrôle, les fameuses Concessions étrangères (cf *Le Lotus Bleu*!), acceptent de plus en plus mal cette situation, et ce, d'autant plus que ces puissances s'appuient sur des locaux qui ne tardent pas à se comporter en mafieux se partageant le trafic de l'opium.



Albert LONDRES en Chine

Albert Londres, l'un des plus grands reporters de tous les temps après Tintin, dénonce d'une plume acérée et, c'est le cas de le dire sans concession, les scandales politico-financiers de l'époque. Décidé à mettre au clair ce qui se passe à Shanghaï, il s'y rend en janvier 1932 afin d'enquêter sur ce trafic d'opium dans lequel les autorités françaises sont, au minimum par leur passivité, impliquées. Craignant alors les conclusions du reporter, le Quai d'Orsay décide de rappeler en France les fonctionnaires en place.

Du-Yuesheng, un Chinois qui s'est considérablement enrichi de ses «amitiés» françaises, sommé de démissionner de ses fonctions au sein de la Concession française, organise à son domicile une dernière fastueuse réception où participent notamment : Fiori, son ancien allié au sein de l'administration française, son avocat, en fait son homme-lige, le comte du Pac de Marsoulies, Koechlin, le Consul de France, prié de rentrer toutes affaires cessantes, le Colonel Marcaire, chef de la garnison française et G.-M. Haardt, de passage donc à Shanghaï, et dont tout le monde s'arrache la présence.

Le lendemain, son avocat devait mourir sans que les causes aient pu être éclaircies...

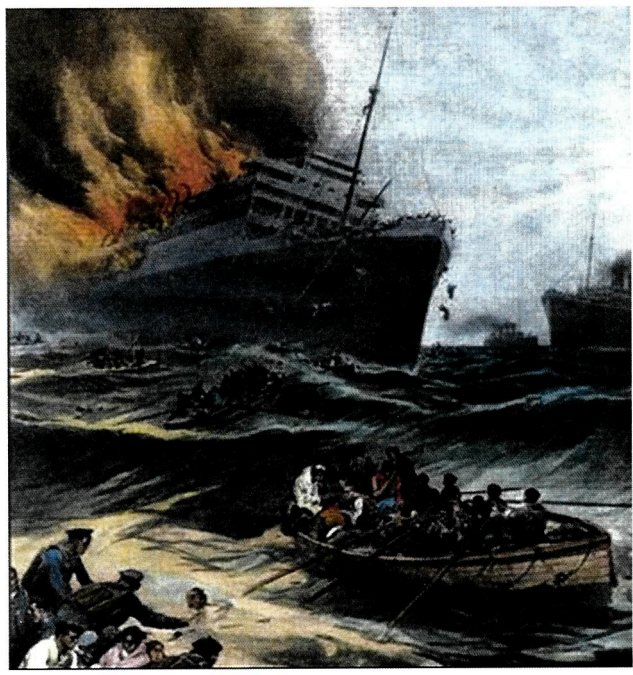
Puis, c'est le tour du Consul et, enfin, du Colonel Marcaire... Fiori devait avoir un peu plus de chance, car, entré dans le coma dès le lendemain, il devait en sortir huit jours plus tard...

G.-M. Haardt, d'une manière inexplicable, devait contracter ce qui a été appelé une «pleurésie foudroyante» et mourir à l'hôpital de Hong Kong, où, en route pour Hanoi, il avait été débarqué en urgence absolue pour y être soigné !

Albert Londres ne participe pas à ce banquet mais rentre en France sur le *Georges Philippar* avec le fruit de son enquête en écriture serrée sur de nombreux feuillets qu'il avait, pour le temps de la traversée, remis par précaution à un couple ami qui rentrait en métropole sur le même navire.

Le paquebot devait être la proie des flammes à l'entrée de la Mer Rouge et on ne retrouva jamais le corps du journaliste.

Les époux Lang-Villar, amis rescapés du naufrage, meurent à leur tour dans le crash de l'avion qui les ramenait en France ; l'incendie qui suivit le drame détruisit la totalité de son chargement et, encore aujourd'hui, nombreux sont ceux qui s'interrogent sur le contenu de l'enquête du reporter sauvée des eaux, du feu, mais pas de la chute d'un avion.



Naufrage du *Georges Philippar*

Ce n'est pas fini.

Victor Point, l'homme qu'André Citroën envoya reconnaître les itinéraires possibles pour traverser cette Chine mystérieuse et fermée sur elle-même, qu'il chargea de fixer et fournir les points de ravitaillement, l'homme qui devait obtenir tous les laissez-passer indispensables non seulement des autorités chinoises, mais également de tous les Seigneurs de la Guerre qui voyaient d'un sale œil ces étrangers, peut-être à la solde du pouvoir central, traverser leur territoire, l'homme qui s'offrit en otage pour permettre à l'expédition de poursuivre sa progression, en un mot l'homme-clé du groupe Chine, se retrouva abandonné, au retour de sa longue absence, par sa belle, une comédienne aussi flamboyante que collectionneuse de cœurs.

Bien que sa porte lui soit fermée alors qu'avant de rencontrer André Citroën il disposait des clés menant à sa chambre (était-il le seul?), il finit par obtenir une entrevue avec celle qui avait occupé ses pensées quand il était en difficultés dans le désert de Gobi. Pour cette explication, il la rejoint en baie d'Agay sur le «Blue crest», le yacht qu'elle avait loué pour abriter son dernier amour. La belle ne voulant rien savoir, dans le youyou qui le ramenait à la côte, Victor Point, héros magnifique, sort un pistolet de sa poche et se tire une balle dans la bouche...

Y. B.



Lieutenant-de-vaisseau Victor POINT
par Alexandre Iakovlev



Sophie Alice Cocea, chanteuse et comédienne d'origine roumaine, fait ses débuts d'artiste à 18 ans et devient vite une vedette des «années folles» grâce aux opérettes légères de Christiné : «Phi, Phi» (1918-23), «Dédé» (avec Maurice Chevalier 1925...) Elle passe au cinéma «parlant» dès le début des années 30, puis se consacre au théâtre où on lui doit même un certain nombre de mises en scène. Très peu visible après 1945, elle tombe dans l'oubli, et décède en 1970, à 70 ans.

Victor Elemir Point, entré dans la Marine à 19 ans, brillant élève de l'École Navale, né en 1902, sillonne les mers de 1922 à 1924 et participe à la campagne de Chine de 1925 à 1927, au cours de laquelle il défend, sur l'avis «Marne» la concession française du port de Canton, et patrouille sur le Fleuve bleu au commandement de la canonnière «Doudart de Lagrée». Chevalier de la Légion d'Honneur à 29 ans, il est ensuite détaché au Ministère des Affaires Étrangères pour des missions en Asie, grâce à son excellente connaissance de l'anglais.

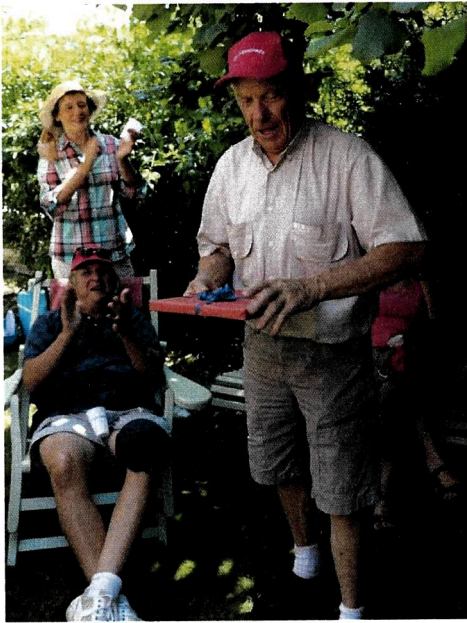
Il accepte alors de prendre part à la Croisière Jaune et joue un rôle essentiel en conduisant le groupe Chine à travers toutes les embûches, ce qui le fait apparaître comme un héros à son retour en 1932.

[NDLR : Les «Bédéphiles» ont reconnu le sujet des 3 albums «LE MARIN, L'ACTRICE ET LA CROISIÈRE JAUNE» de Hautière et Poitevin parus dans les années 2011-2013...]



PIQUE-NIQUE à Présilly

Dimanche 1^{er} juillet



Marguerite-Marie et Dominique JEANPETIT nous accueillent pour notre traditionnel pique-nique et la réunion mensuelle de juillet.



On discute, on déguste, bravo les grilladins, les petits s'amuse à l'ombre ; les grands dansent... d'autres rechargent les batteries. Pour tous un excellent moment à l'Oasis de Présilly, merci à nos hôtes.



Récit d'un petit voyage dans les montagnes jurassiennes

- Où l'on voit de l'eau, des lunettes, du liber et des locomotives -

Geneviève Levôtre

Chapitre 1. Le rendez-vous des plus belles.

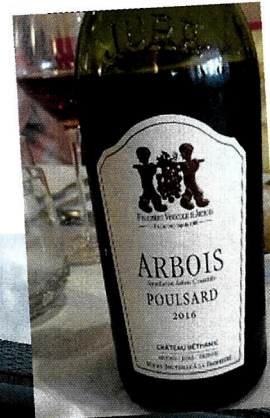
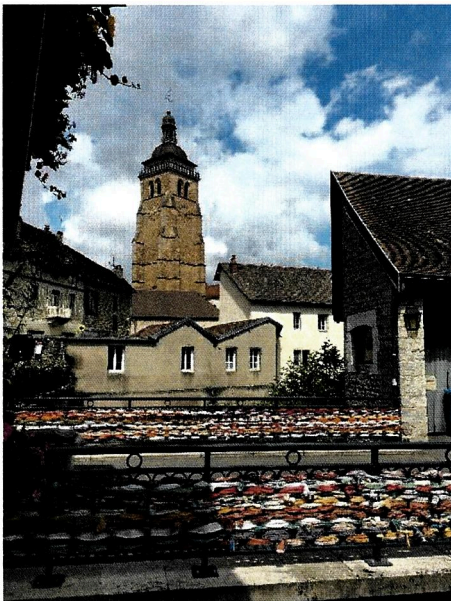
Vous y tenez comme à la prune de vos yeux, avec elles vous vous sentez pousser des ailes mais Mesdames ne soyez pas jalouses, ces belles ont parfois des coups de blues qui les laissent en rade sur les pelouses...

Aujourd'hui elles vont bon train et obéissent

au doigt et à l'œil jusqu'à notre première étape,

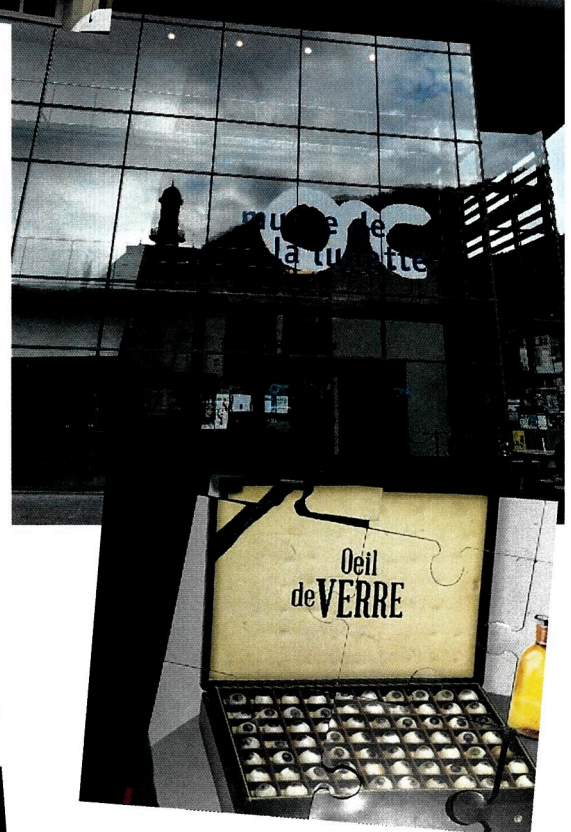
Arbois la jurassienne où nous déjeunons au bord de la Cuisance, entre land'art à la tibétaine et queue de poisson au plafond des fontaines.

Pas de bras pour aller chercher les chocolats (délicieux chocolats de la maison Hirsinger sous les arcades) mais pas de larme à l'œil, faut voir les choses d'un bon œil, chacun retrouve sa chacune et en route vers le Haut (Jura) pour en avoir bientôt...



Chapitre 2. Plein les yeux

Nous voici arrivés dans la bonne ville de Morez, chaussez vos lunettes et bon pied, bon œil allons voir un des plus célèbres clous de l'Histoire dont les 222 ans remplissent tout un musée. Ici, faut pas avoir les yeux dans sa poche, à vue d'œil il y a des objets par milliers - 2500 exactement - . Le cœur de la ville est là, sous nos yeux curieux la visite déroule le passé, on est suivi par mille regards de bois, d'acier et de papier glacé.





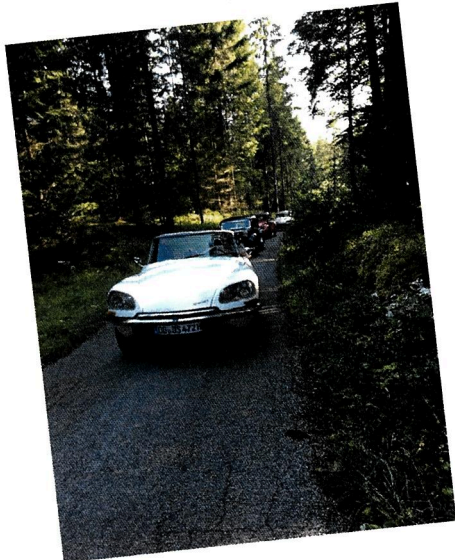
Cabinet de curiosités, anamorphose, illusions d'optique, on se laisse dissiper, on oublie un peu le guide, on rêve dans les allées. Les ouvriers bien alignés sur les murs sont là pour l'éternité, leurs machines dorment dans la pénombre. On se sent entre quat'z yeux, la visite s'achève, nous partons sous d'autres cieux.



Soirée-étape à l'hôtel du Lac à Malbuisson et dîner dans le soleil couchant sous le regard sévère de la dame des lieux. Demain nous irons...

Chapitre 3. A la rencontre du sanglier franc-comtois

Tôt le matin le soleil nous accompagne au cœur de la forêt toute proche où travaille cet homme-sanglier.



Penché sur les troncs d'épicéa fraîchement abattus, sous nos yeux qui n'en perdent pas une miette, il les effleure de sa « plumette » pour enlever le « yar » (l'écorce) sans entamer la « pâte blanche » (le liber) et fait glisser son couteau pour prélever les sangles.



Elles iront encercler les vacherins du Mont d'Or et autres fromages ou se transformeront - entre rondeleuse et targeuse - en boîtes à trésor sous des mains expertes dans l'atelier installé au village d'à côté, à Vaux-Chantegrue.

Pas vu passer le temps auprès de ces artisans fiers de leur métier mais il nous faut déjà repartir car nous avons...

Chapitre 4. Un train à prendre

C'est la fête du ConiFer aux Hôpitaux Neufs où nos belles sont attendues pour partager l'affiche avec d'autres stars qui nous en mettront plein la vue, de leurs petits noms Tigerli et 150, de vraies locomotives qui vont à toute vapeur, pour la plus grande joie des spectateurs. Entre escarbilles et panaches de fumée, on est heureux comme des gosses de les entendre siffler, souffler, soupirer et de les voir rouler si puissantes et majestueuses au creux de la vallée.



En conclusion.

On pourrait se poser la question : quel lien entre des lunettes, un sanglier et des locos ? Droit de réponse pour nos gentils organisateurs. En attendant, merci pour ce voyage à travers la géographie et l'histoire de ce beau pays franc-comtois. Quand bientôt nous reprendrons le train-train et que le quotidien nous collera au train, suffira simplement de fermer les yeux pour entendre ... siffler le train.

P.S. Il y avait finalement des bras pour les chocolats, mais chut c'est un secret !



Les Echos

Actualités

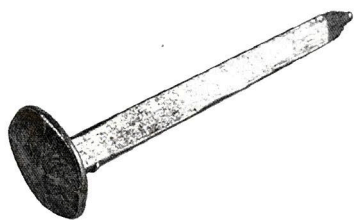
M.SEVY

Une entreprise régionale est encore à l'honneur cette année : LACROIX Evènement.

En effet l'agence LACROIX sous la BANNIERE des Chevrons récidive en 2018 par l'organisation de deux randonnées, la première s'est déroulée en Haut Jura en juillet dernier en remportant un grand succès comme habituellement.

Il faut savoir que les dirigeants de l'Agence LACROIX ont une prédilection pour la marque de JAVEL.

L'agence s'investit totalement menant un travail de préparation minutieux avec une longue recherche dans les archives départementales pour retrouver en 1796 la trace du premier clou qui permet aux Chevrons de découvrir la spécialité de Morez, la lunetterie (pas le saucisson !).



Les dirigeants de l'Agence LACROIX ne pratiquent pas la langue de BOIS et mènent leurs opérations d'une main de FER. Les itinéraires, les horaires de départ et de visites sont impératifs, les participants ronchonnent un peu surtout le matin mais finalement tout le monde est ravi, c'est un SIGNE pour l'Agence LACROIX.

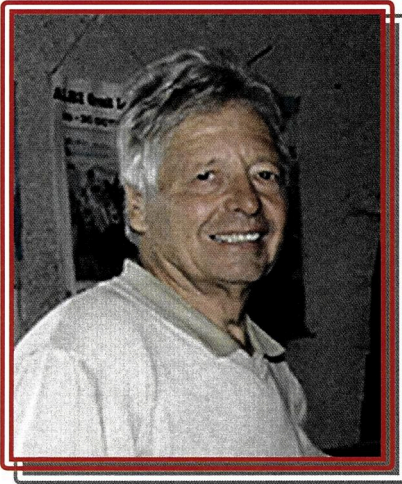
Nous avons pu saisir quelques images des dirigeants en surveillance des opérations, en réunion ou en voyage d'affaire...



Nous avons appris que la seconde sortie organisée par l'Agence LACROIX dans l'Est a été aussi un grand succès qui vous sera relaté prochainement. Notre correspondant sur place (B.L.) a pu surprendre les dirigeants de LACROIX Evènement en pleine action avec casque et chaussures de sécurité et apparemment les participants n'ont pas fait grise mine. A noter que l'Agence Lacroix envisage de remplacer sa voiture de service par un modèle électrique pour respecter les nouveaux règlements sur l'environnement. Le programme 2019 de Lacroix Evènement est attendu impatiemment.

Mémoire visuelle, souvenirs auditifs

Pierre PRECHEUR



Bertrand de Passemar est mort.

J'ai appris la nouvelle en feuilletant *LVA*, à la rubrique « Carnet noir ».

J'avais rencontré cet homme il y a une dizaine d'années, un jour que je me baladais dans le Sud-Ouest. Ayant horreur de quitter une région sans avoir eu l'occasion de découvrir un musée automobile, un collectionneur, une épave... j'avais dû torturer une hôtesse de l'office de tourisme de Bergerac jusqu'à ce qu'elle m'indique une adresse, un numéro de téléphone, n'importe quoi permettant de calmer cette addiction.

J'avais ainsi obtenu l'adresse du château de SANXET, que j'avais appelé. Mon interlocuteur m'avait dit présenter une trentaine de voitures à la visite, c'était raisonnable pour une petite ville... J'avais pris ma voiture sur le champ.

Le château de SANXET était une propriété viticole située à POMPORT. Pour le trouver (pas de GPS à l'époque, en tous cas pas chez moi), j'avais interrogé un habitant sortant de sa camionnette. L'homme s'est avéré être viticulteur, lui aussi. Il m'a indiqué le chemin en soulignant que le musée n'était pas terrible, les voitures dans leur jus et sous la poussière... Voilà qui devenait intéressant...

Le propriétaire des lieux était Bertrand de Passemar. Il était l'exploitant du domaine viticole et faisait visiter sa collection aux clients de passage. J'ai souvenir d'un homme sympathique, passionné par les automobiles et très intéressant.

La collection était entreposée dans d'anciens chais du château. Les voitures présentées étaient comme je les aime : en état d'origine, portant les traces de leur vie passée. B. de Passemar était un ami personnel de Michel Dovaz. Pour ceux qui se souviennent, Michel Dovaz était le collectionneur dont les voitures « restées en l'état » et stockées dans des granges, sous des abris, ou en plein air, dans une propriété d'Île-de-France, avaient fait les beaux jours du magazine *GÉO* en 1983. Après la parution de l'article, harcelé par les rêveurs et les négociants de toute l'Europe, il avait dû déménager l'ensemble de ses voitures dans un château du Sud-Ouest pour avoir la paix. Une partie d'entre elles avait ensuite été exposée au « musée » de Sarlat dans des mises en scène « sorties de grange ». Bertrand de Passemar m'avait indiqué avoir racheté quelques-unes des voitures de Michel Dovaz dont les deux *CORD*, la L29 et la 812, et, je crois, un coupé Panhard Dynamic. Une dizaine d'autres voitures présentées chez lui appartenaient d'ailleurs à M. Dovaz. Je revois la *LOTUS* Elite, la *JOWETT* Jupiter rouge, telles que nous les avons découvertes dans ce N° de *GÉO* en 1983.



Le château de SANXET... et ses trésors

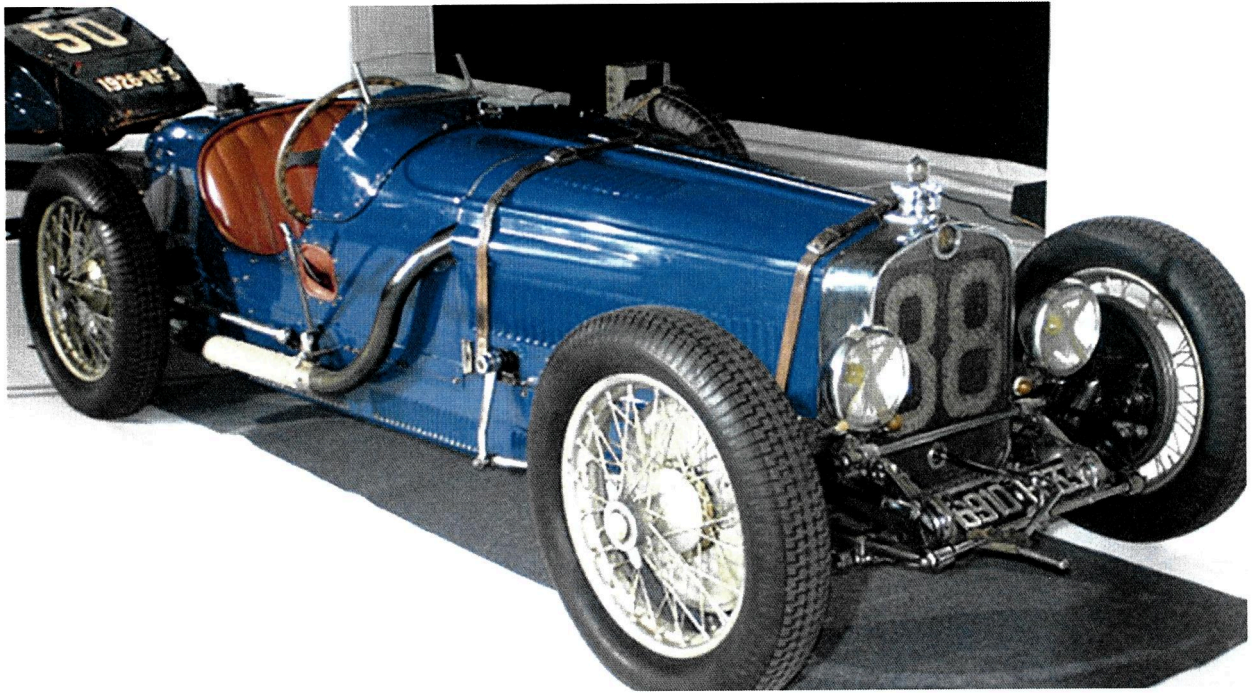


JOWETT Jupiter (Internet)



(cidessus)
CORD 812
et PANHARD Dynamic

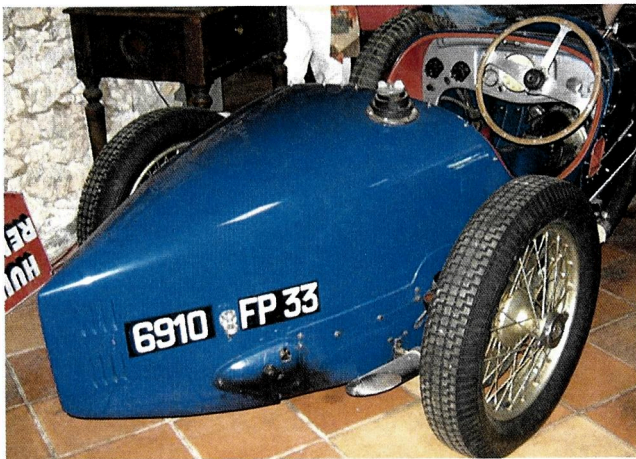
CORD L29 limousine



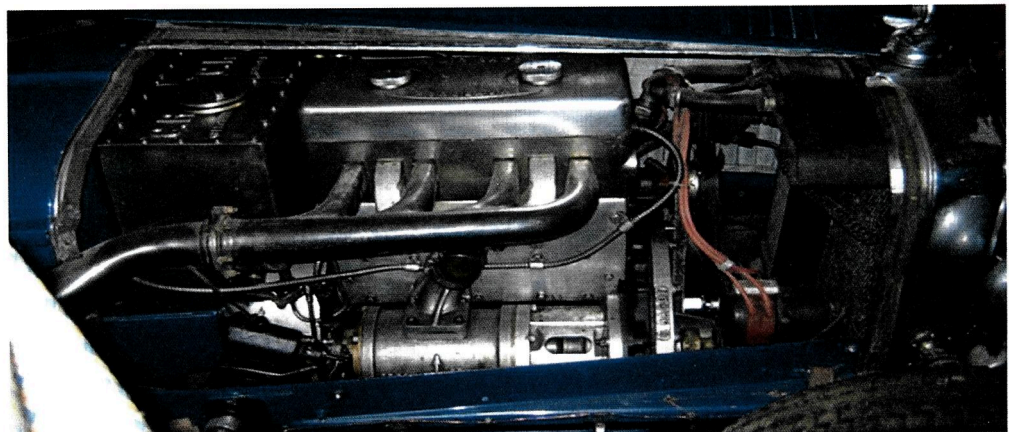
Mais, plus étonnant encore, j'avais découvert au fond du musée une pièce unique : la CASIMIR RAGOT SPÉCIALE. Une voiture de sport magnifique : deux places, pointe Bordino, bleue, mais plus basse qu'une BUGATTI. En la voyant, j'étais sûr d'avoir déjà croisé cette voiture 25 ans auparavant. C'était à la montée historique de Couhard, près d'Autun. Mes oreilles avaient gardé en souvenir le hurlement de son 1500 à compresseur lors d'une montée où son pilote n'était pas là pour la promenade.

J'avais donc demandé à son propriétaire d'authentifier ma mémoire. Il était ébahi, effectivement, il se souvenait avoir participé à cette course... une seule fois, et n'en revenait pas que j'aie pu me souvenir de sa voiture, vue lors de cette unique occasion, 25 ans auparavant.

Casimir RAGOT avait un établissement de construction mécanique et rectification à Bordeaux. En 1930, il avait conçu et construit entièrement cette unique voiture qui était pilotée en course par son fils Charles Ragot. C'est à ce dernier ou à ses héritiers que B. de Passemar avait racheté la voiture. Elle est toujours immatriculée en Gironde.

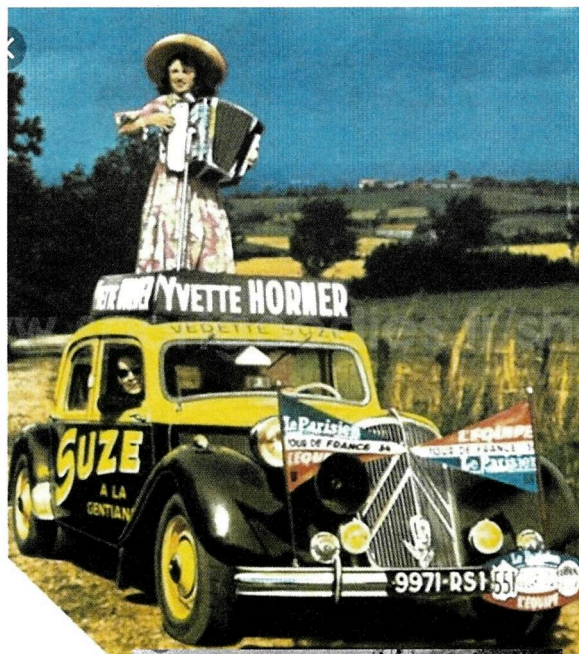


[NDLR : Le Petit Chevronné a récupéré (forum tricyclecars...) quelques infos sur le moteur du bolide. Il s'agirait d'une base de FIAT 4 cylindres 1438 cm3 avec un compresseur à 140 PS, pour donner une vitesse maxi de 180...]



Yvette triomphe au Tour de France

Daniel PALLEGOIX



« De 1952 à 1963, Madame Yvette Horner fit partie de la caravane du Tour de France. Elle passa ses mois de juillet perchée sur le toit d'une Traction avant Citroën ou d'une DS 19. Au péril de sa santé, parfois... Mais le public en redemandait !

Ainsi, quand elle était remplacée par un mannequin sur le toit de l'auto, restant à l'intérieur pour jouer de l'accordéon, il pouvait y avoir des prémices d'émeutes quand le public remarquait son absence sur le toit ! Les gens allant jusqu'à crier : « REMBOURSEZ ! »... Ce qui est un comble pour le spectacle gratuit qu'est le Tour de France ! »

(article non signé)



En se promenant sur le Net... tout le parfum des années 50 !!
Ces superbes photos (DR) montrent les deux «15/6» utilisées en 54 et 55, sans doute, bien qu'il y ait des choses bizarres : la «RS1» (immat' de la Seine, avant 1950) est marquée Tour 55... et la «DR 75», (immat' très postérieure) a aussi la plaque du Tour 55. Trouvez l'erreur ?...



Le «sombbrero» est à la grande mode depuis l'énorme succès de ce film (1951) :



Avant la «15», la maison SUZE lance sur le *Tour* cette luxueuse FORD Vedette coupé jaune et noire... bricolée avec galerie de toit basique et haut-parleur greffé dans la fente du capot. D'accord, Yvette Horner (95 ans en 2017!!) est de petite taille... mais vous imaginez le confort ... Et un accordéon, c'est bien lourd (oui, Jean-Pierre...!).



La partenaire qui «fait», elle aussi le Tour 55 en «montant» sur le toit de la 15, c'est la

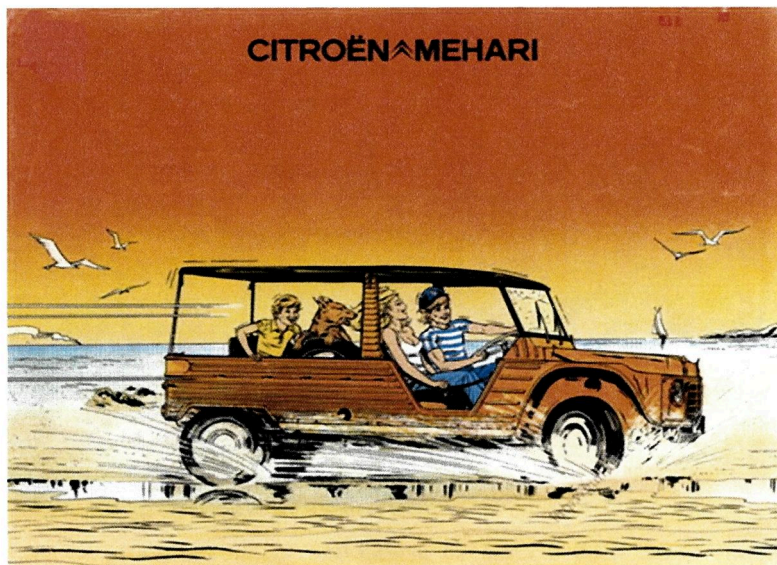


LA *Méhari* A CINQUANTE ANS

Ce n'est pas pour faire le malin, mais je me souviens assez bien de mai 68. Non pas pour avoir pratiqué le lancer de pavés sur les CRS (à Dijon, il n'y avait ni les uns, ni les autres...)... non, c'était plutôt mon lycée en effervescence... et les stations d'essence qui fermaient en rafale .

Et j'apprends maintenant que CITROËN a cru faire un coup d'éclat en présentant la *Méhari* à Deauville, juste le 11 mai, au moment où Paris vient de connaître une nuit d'émeutes au Quartier latin ! Ce fut, comme on s'en doute, le bide intégral... et la petite chose en plastique n'attira vraiment l'attention que des mois plus tard.

À tel point que je me suis porté acquéreur (malgré le prix de 8.500 F qui plombait mes finances), et que nous sommes partis en vacances, à l'été 69, avec nos frais bambins... attelés d'une petite caravane (*Bizouard* fabriquée à Beaune) . Il fallait oser !



Mais foin de souvenirs étroitement personnels ! Tournons-nous plutôt vers celui qui sait tout, le célèbre Professeur Chevronibus, pour apprendre les origines de cette auto si sympathique.

« Mesdames et messieurs, bonsoir,

Au début des années 60, il y a déjà pas mal de temps que l'on envisage de convertir la 2 CV Citroën, au vu de ses qualités de suspension et d'endurance, en une sorte de JEEP légère et économique.

Et c'est évidemment du côté des territoires africains que le projet va trouver sa réalisation, plus particulièrement en Côte d'Ivoire, où ce sont deux industriels aventureux, répondant aux doux noms de Letoquin et Lechanteur qui lancent en 1963 un engin aux formes anguleuses, conçu pour une fabrication rustique avec une plieuse à tôle.

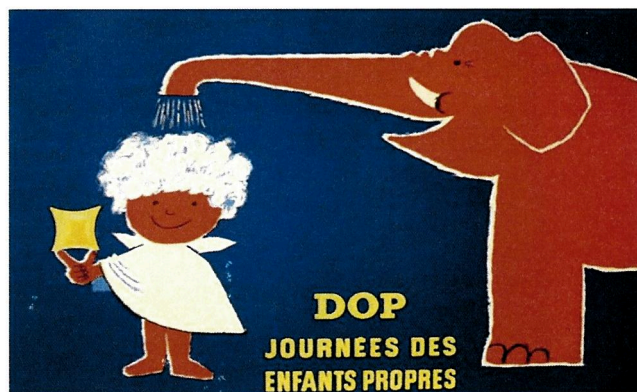
Succès immédiat: sous le nom de «*Baby-Brousse*», l'auto sortira par dizaines de milliers des ateliers d'Abidjan.

Mais il y a quelqu'un, à Bezons (Val d'Oise), qui va s'en inspirer pour faire tourner son entreprise : il s'agit du marquis Roland Paulze d'Ivoy de la Poype, ancien pilote de l'escadrille Normandie-Niemen, couvert de décorations, qui s'est reconverti en créant la *Société d'études et d'applications du plastique (SEAP)*, et à qui la maison L'ORÉAL doit la petite révolution du shampoing conditionné en petits coussinets multicolores, le berlingot DOP !

Il propose d'utiliser l'ABS (*Acrylonitrile Butadiène Styrène*) en éléments thermoformés teintés dans la masse, matériau résistant et léger, capable d'encaisser de légers chocs. Et comme le projet rencontre très vite l'agrément de CITROËN, la fabrication est lancée (par la *S.E.A.P.*) pour l'année 1968 ...
Merci de votre attention. »



Marquis de la Poype



Et la radio chantait : « *DOP, DOP, DOP (bis)*
tout le monde adopte DOP ! » (affiche de Savignac)

MÉHARI SUPERSTAR

On reconnaît (*ci-contre*) le style et les inspirations du dessinateur Olivier Marin, fidèle admirateur d'Hergé, amateur de voitures anciennes populaires et toujours désireux d'ajouter la note « sexy » dans ses compositions...

Ci-dessous, bas de page :

Délaissant son ineffable Fiat 509, Gaston Lagaffe emporte dans une course folle quelques personnages célèbres du journal SPIROU ... Bravo Franquin !



Mémento Méhari

De 1968 à 1987, la production totale est toute proche de 145.000 exemplaires, qui ont été assemblés, dès la deuxième année, par l'usine Citroën de Forest (Belgique), les ateliers de la SEAP ayant rapidement passé la main, devant l'affluence des commandes. On note aussi que la Méhari sera produite en Espagne et au Portugal.

Moteur 602 cm³ emprunté à l'AMI 6, donné pour une puissance de 26 CH, (puis 29) avec une boîte 4.

La structure reprend la plate-forme des bicylindres de la marque, sur laquelle on a boulonné deux cadres en treillis tubulaires, l'un pour soutenir les éléments AV de carrosserie, l'autre pour l'AR. La société ENAC proposait un hard-top en plastique (ABS identique aux éléments de caisse) pour se substituer à la capote.

Le choix des couleurs limité à 3 au début (vert, rouge ou beige) sera plus étendu (orange, jaune, etc.) jusqu'à offrir le modèle « azur » (blanc et bleu) lors de la dernière année de fabrication.

Méhari 4X4 (de 79 à 83): c'est un modèle renforcé (pare-chocs tubes, pneus...) doté d'une boîte avec réducteur (3 vitesses supplémentaires) permettant d'affronter des pentes jusqu'à 60%.

Autour de la Méhari

Dans les années 73 à 79, Citroën a présenté un modèle dénommé **FAF** (« facile à fabriquer »...) dérivé de la 2 CV et destiné à divers marchés du Tiers-monde.

Sous différents noms (*Pony* en Grèce, *Yagan* au Chili, *Dalat* au Viet-Nam...), la FAF reprend le principe de la Baby-Brousse, avec ses éléments de carrosserie de tôle pliée aux formes rudimentaires.

Et il ne faut pas oublier les **Rodéo** de TEILHOL (ACL), sur bases et motorisations RENAULT (4 et 6...) qui de 1970 à 1987 sont apparues comme des concurrentes de la Méhari, sans obtenir le même succès. On a fait appel à des éléments en polyester stratifié dans un moule, bien différent de l'ABS thermoformé. Finalement, c'est vers une mécanique CITROËN que se tourne TEILHOL pour la **Tangara** (de 87 à 90), voiture intelligente, mais qui ne réussira pas à s'intégrer dans la gamme au double chevron.

Mention spéciale, aussi, pour la **Mega** (produite par AIXAM de 92 à 98), voiture polyvalente «en plastique», avec des mécaniques PSA, essence et diesel.

Tout récemment, enfin, en 2015, CITROËN est venu se positionner sur un concept nouveau en présentant la «**e-Méhari**», électrique, qui fait ses premiers pas sans connaître l'engouement immédiat de son illustre aînée.



Les liquides de freins, les fluides hydrauliques

Sylvain DOMATTI

Le freinage hydraulique est une application due à **Ettore BUGATTI** qui avait senti la nécessité de freiner le train avant sur les voitures en compétition (sur le Type 35 ?). Le mécanisme de freinage respectant un parfait équilibre en virage ne pouvait être qu'hydraulique, tous les systèmes mécaniques étant très imprécis ; flexibles et étanchéités étaient réalisés en cuir et on remplissait le circuit avant le départ en course avec de l'eau glycinée.

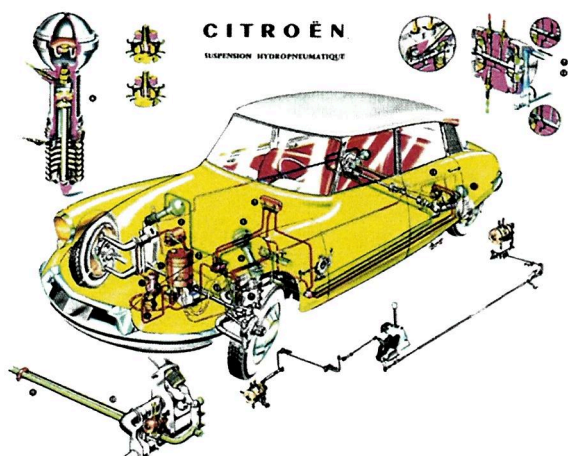
Lorsqu'il proposa ce principe et sa réalisation aux industriels, il ne fut pas écouté. Il ne semblait pas sérieux à cette époque de freiner les roues avant d'une automobile; nous étions au milieu des années 20.

(dessin de Rob Roy)



Par contre, c'est **Lockheed** qui réalisa et breveta ce système, dix ans plus tard, et que l'on retrouvera sur les **Tractions Avant** : flexibles et étanchéité à base de caoutchouc de synthèse, et un liquide, le N°5, qui se définissait ainsi : 50% d'alcool et 50% d'huile de ricin. Pas de normes bien établies, elles le seront plus tard avec le N°55 qui se définissait ainsi : base d'alcool de synthèse et adjuvants lubrifiants, une première norme étant donnée J 1073 suivi d'une lettre. La norme USA toujours en vigueur étant FMUSS 116 DOT 3 ou 4.

Les autres appellations étant d'ordre commercial, il est bon de contrôler la norme précédemment citée. Les appellations Stop H 88, HD 43 étoilé ou non n'étant que publicitaires pour désigner un produit commercial d'un pétrolier.



Et nos voitures oléo-pneumatiques, alors ? La **DS** utilisa en 1955 un fluide proche du N°5 et du liquide Messier utilisé en aviation. Citroën exportait des **DS** aux USA et, à la remise en route, certains problèmes de grippage au niveau des commandes hydrauliques faisaient rajouter de l'huile de ricin; sur le marché européen, c'était le SP 18 / HD 18 de couleur transparente. Il fut remplacé vers 1965 par un autre liquide de couleur paille, le LHS 2 : Liquide Hydraulique Synthétique de 2ème génération et là, ce fut la catastrophe : fuites, grippages, et corrosion. J'ai des souvenirs de vacances au cours desquelles je faisais l'arpète dans un garage près de chez moi et je vis souvent la dépanneuse, une 403, remorquer **ID** et **DS** en panne d'hydraulique, j'ai même pris le volant (une première pour moi) d'une de ces autos remorquée.

Et puis vint le LHM vert : Liquide Hydraulique Minéral.

Il sera la création d'un mécano des environs d'Essoyes, un Géo Trouvetou qui assembla un mélange secret à base d'huile minérale et de différents additifs. Le liquide était parfait et il l'échangea à CITROËN contre une voiture neuve sommet de gamme.

À la fin des années 70, encore jeune prof au lycée professionnel de Bar-sur-Seine, j'ai rendu visite à ce monsieur avec un de mes élèves, Alex, puis avec mon frère. Le décor est planté dès l'entrée du garage par la présence d'une épave indéfinissable : il s'agit d'un hélicoptère dont le rotor ressemble à une œuvre abstraite, création de notre génial inventeur. Le rotor a explosé et le pilote s'est crashé, mais, heureusement, à un mètre du sol ! Le moteur, un Panhard 24 tout neuf est à vendre, c'est l'objet de notre visite.

Notre inventeur s'est remis à l'ouvrage et prépare un nouvel hélico, motorisé cette fois par un quatre à plat de **Combi VW**. Pour simplifier la transmission, le moteur a été modifié (circuit de graissage) pour être monté verticalement et ainsi donner l'entraînement du rotor. D'ailleurs, le moteur est en essai, accroché à la charpente métallique du garage, et pétarade en virevoltant, ajoutant une note inattendue à l'ambiance de l'échoppe. Nous ne ferons pas affaire; il sera très discret sur le LHM, mais ce monsieur très charmant me donnera un dictionnaire de réparation de la **Dyna Panhard Z 1** que je possède encore, mais je ne suis jamais retourné le voir.





Superbe «**Belphégor**» de pompiers (à GAUCHE) et (à DROITE) **Stradair** autocar à la proue redoutable !

Le LHM sera le liquide parfait pour toute les grandes Citroën oléo-pneumatiques jusqu'à la Xantia. Il équipera aussi le circuit de freinage de petites Citroën équipées de freins à disque, 2 CV et dérivés.

Le LHM équipera les circuits de freinage poids lourds des «**Belphégor**» ainsi que des petits **Berliet**, même la commande hydraulique de débrayage du **Stradair**. Chez la marque à la locomotive, il se nomme B X 1030.



(document France Aviation - DR)

Une petite histoire aéronautique pour terminer : au milieu des années 30, le ministre de l'aviation d'alors, Pierre Cot, fut sollicité par la Russie soviétique pour l'achat de licences de fabrication de matériel aéronautique, domaine dans lequel nous avons la réputation d'un certain savoir-faire. Les dirigeants soviétiques, sentant peut-être venir la Seconde Guerre mondiale, achetèrent donc des brevets concernant les moteurs, l'armement et les systèmes hydrauliques. La guerre venue, le bureau d'études de l'ingénieur Yakovlev produisit une famille de petits avions de chasse, les **YAK 1 à 7**, simples et performants, surnommés «*les moujiks des airs*», et, de ce fait, étaient apparentés aux **Dewoitine** et **Morane-Saulnier**.

Le moteur Klimov M 105 licence Hispano-Suiza était équipé d'un canon monté dans le V des cylindres et l'hydraulique du système **Messier**. Ce sont les Français du Groupe Normandie-Niemen qui vont choisir cette monture.

Et là, une bonne histoire... Les mécanos russes vont être amenés à faire de l'entretien et la remise en état des moteurs par des températures atteignant - 30° C ! Comment se réchauffer dans ce cas ? Siffler un petit coup de liquide hydraulique (50% alcool / 50% huile de ricin). Personne n'est jamais mort. Les Russes devaient avoir une sacrée constitution. Je ne sais pas quelle était l'origine de l'alcool, mais je vous laisse aisément imaginer l'effet de l'huile de ricin sur l'organisme !

(Histoire relatée par R. Savage, pilote au Normandie-Niemen (N-N) ; autre fameux aviateur au N-N : Roland Paulze d'Ivoy de La Poype, père de la **Méhari**.)

Pré-centenaire dans l'autre pays des Citroën :

10 au 12 août à Eiland van Maurik (Pays-Bas)

Yves Meyniel

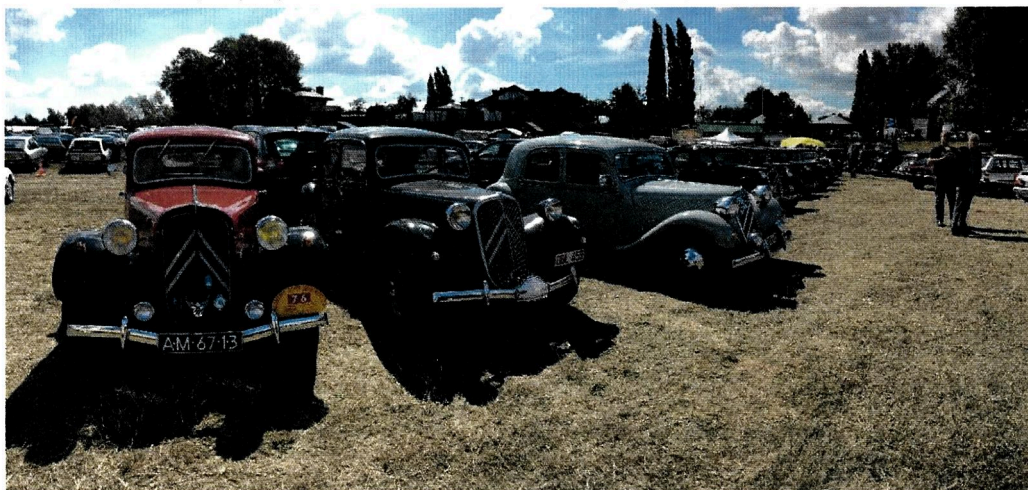


Pas de publicité en dehors des Pays Bas pour ce rassemblement Citroën ressemblant tout à fait à un mini ICCCR (*), l'organisation est identique sur un grand site naturel et des flaques d'eau avec un peu de paille pour éviter l'enlèvement...



Toujours sur le même principe d'organisation, les participants aiment le camping sur le site donc l'accès est à 125€ pour la Citroën ancienne, 2 personnes et le camping créé pour l'occasion donc loin du 4 étoiles, pas besoin de tobogan aquatique les flaques d'eau sont là !

L'entrée visiteur est à 19€ ce qui fait qu'il y a plus de voitures anciennes sur le parking visiteur au milieu des Mercedes et autres Toyota qu'à l'intérieur du site.



(*) International Citroën Car Club Rallye, créé en 1974 en Yougoslavie, les dates mémorables en 1978 à Chartres où on aimerait bien avoir un Club Citroën en Bourgogne, en 1981 à Breda où les Chevronnés participent pour la première fois puis en 1984 à Knebworth (Angleterre) en 1987 à Lorelei (Allemagne), massivement en 1995 sur le circuit Michelin près de Clermont-Ferrand, en 1998 en Belgique, en 2004 en Suisse, en Italie, en 2012 en Angleterre... La dernière édition s'est tenue en 2016 à Rheden aux Pays -Bas. Plusieurs milliers de Citroën s'exposent.



Les ID et DS supplantent largement les autres Citroën, je n'ai jamais vu autant de berlines et surtout de breaks dans un si bel état. Côté pièces quelques marchands professionnels dont deux français qui m'avaient venir chiner de bonne heure tous les ans à Vignoles ! C'est toujours avec plaisir que je visite ce genre de manifestation avec un « œil organisateur » et en toute modestie c'était un tout petit Vignoles...

Les Citroën en miniature: les voitures d'Yvette HORNER.

Par Nieels VEYMY

En 1975, Solido sort la Traction 15/6 en noir au 1/43, c'est la première voiture populaire qui ouvre la collection « Age d'Or », c'est aussi la première traction proposée depuis les 11 BL Dinky Toys et 11 B JRD des années 60. Quelques années plus tard, un kit de transformation est disponible pour modifier la 15 Solido en rajoutant socle de toit, malle Raoul, fanions, décalcomanie, haut parleurs et figurine à peindre.

C'est beaucoup plus tard que la Traction miniature est proposée toute montée entre autre par Norev en 2004 dans la collection « Véhicule du Tour ».

Elle sera suivie de la DS, puis la Mercury début 2018.

Pas de trace de la Simca Vedette en miniature.



Et les MEHARI...



La Méhari est produite jusqu'en 1987, quelques miniatures sont proposées par NOREV et Solido, jamais par Dinky Toys. C'est à partir des années 2000 que l'offre est la plus fournie, on trouve des dizaines de Méhari de toutes les couleurs, bâchée ou pas, avec ou sans portes. La finition laisse parfois à désirer. Les collections presse apportent les véhicules publicitaires du Tour de France pour lequel la Méhari se prête parfaitement en plate forme de présentation de pot de yaourth, boites de chocolat en poudre ou canettes diverses.

Dans l'actualité, à signaler la sortie récente d'une Méhari au 1/18^{ème} par Norev, très réaliste avec de nombreuses parties ouvrantes ou mobiles !

Les Citroën en miniature : les dépanneuses.

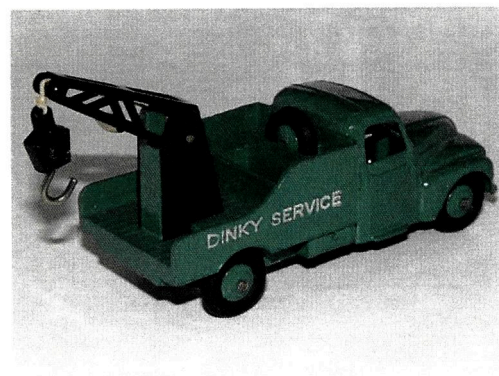
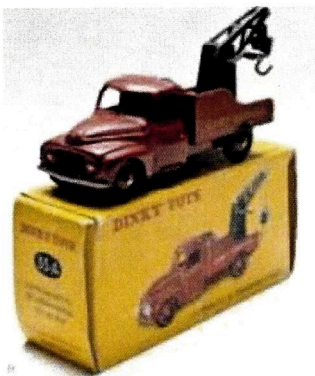
Niels VEYMY

Dans notre précédent numéro, nous relations le 1^{er} rendez-vous de Bel Air avec l'AOC en avril dernier sur le thème des dépanneuses, voilà l'occasion d'en faire l'inventaire en miniature.

Ci-dessous le seul modèle dépanneuse Citroën en jouet DINKY TOYS, produit de 1955 à 1971 sous la référence 35 A. Longévité exceptionnelle pour ce modèle emblématique qui aura amusé plusieurs générations d'enfants. Plusieurs versions se suivent au fil des années dont la première, la moins courante, avec la grande caisse à outil. Celle-ci sera choisie par ATLAS pour en faire son premier modèle lançant ainsi sa collection « Camions Dinky Toys de mon enfance »



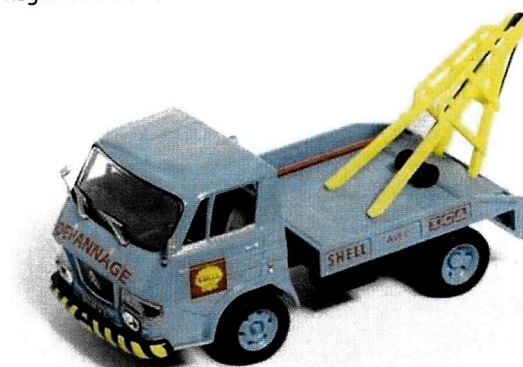
Dinky Toys original



Reproduction Atlas en rouge et en vert



Collection Hachette fabrication IXO « Les véhicules du garage moderne » U23 1935 et U23 1953.
Type H plateau 1964 et Belphégor 350 de 1965

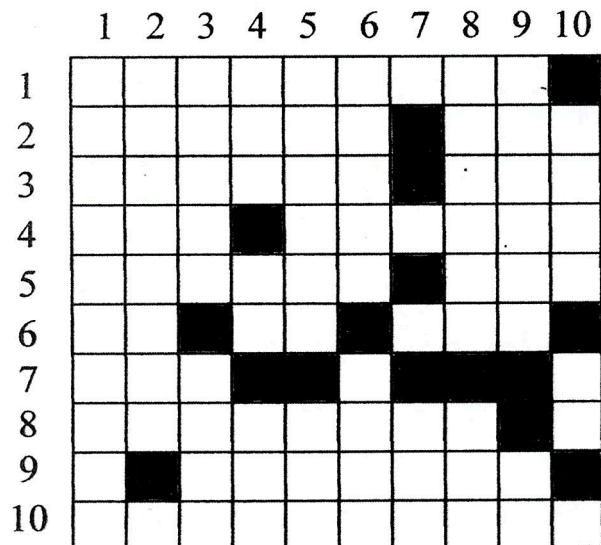


SOLIDO Collection Age d'Or 1981 - C4 1930

Les mots croisés de Simone

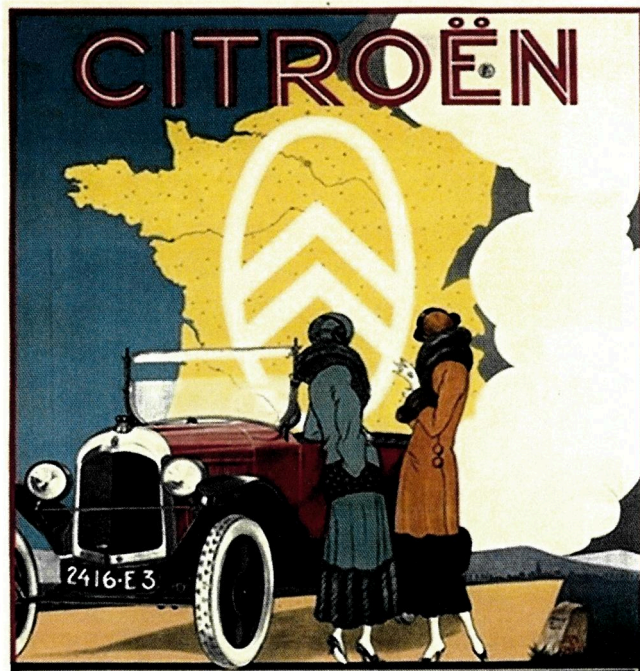
Horizontalement - 1) le moteur en est une - 2) être vivant - Allemagne de l'Est
 3) précieuse pour l'entretien du véhicule - noble anglais - 4) «prie» en latin - brille
 5) envoyées - jeu de hasard - 6) son prénom est Arturo - sur Tille - démonstratif
 7) roule partout - 8) riposte - 9) tiré par les cheveux - 10) ras-le-bol

Verticalement - 1) nécessaires à la conduite - 2) excès choquant - 3) mentionnai - délicatesse
 4) être cher - conditionnel - pour les malades - 5) pinnes marines - à l'arc ou au fusil
 6) occlusion intestinale - mille millions - 7) possèdent - 8) famille des ours - nous en Italie
 9) magistrats - drame japonais - 10) mesures agraires - méprisant



affiches
des
années 20

signées
Pierre Louÿs



SOLUTIONS

HORIZONTALLEMENT - 1) mécanique - 2) animal - R D A - 3) notice - Sir - 4) ora - rutille
 5) émissions - dés - 6) U I - Is - ces - 7) V T T - 8) réaction - 9) chignon - 10) saturation
 VERTICALEMENT - 1) manoeuvres - 2) énormité - 3) citai - tact - 4) ami - si - C H U
 5) nacres - tir - 6) lieux - giga - 7) ont - 8) ursidé - noi - 9) édiles - No - 10) ares - fi

Randonnée en Corse

Christophe Bosle



Comment évoquer, trois mois plus tard, la balade en Corse ? Heureusement une multitude de photographies sont à même d'illustrer cette semaine enchantée et ce avec une précision que malheureusement ma mémoire n'est pas en mesure de concurrencer.

Côté mécanique, une Dyane capricieuse au départ, une Méhari plus habituée aux aller/retour maison/déchetterie qu'aux grands trajets, une Traction à la pipe d'échappement fêlée ainsi qu'une autre, certes à l'équipage très optimiste mais mal chaussée et à l'échappement "fatigué", ont permis tout au long de la semaine d'illustrer les parcours d'intermèdes mécaniques, et causeries sans lesquels une sortie véhicules anciens ne saurait être !

Même si ce n'est pas de la mécanique, j'avoue qu'après avoir attaqué un pilier de monument aux morts par la face Nord, ma 48 avait beaucoup moins fière allure côté droit !

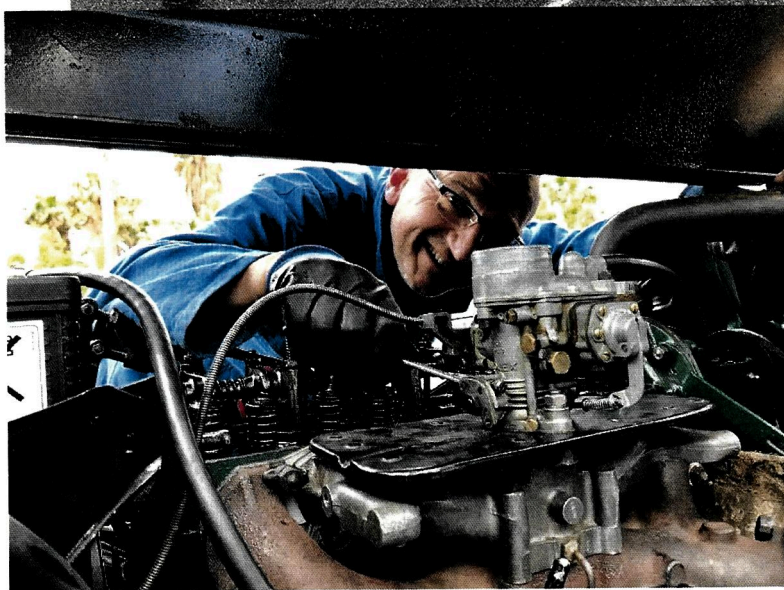
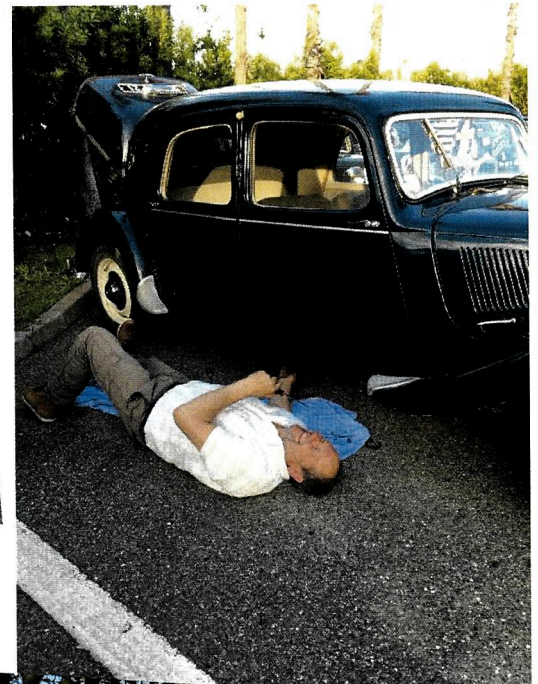
Pour le reste que vous dire ? Il a fait beau, on a bien mangé (trop), on s'est bien amusé...

François et Gérard (ce dernier revendique un gros bémol pour sa part dans l'organisation de cet opus) nous ont permis de rester trois jours au nord pour redescendre doucement à Ajaccio par la côte ouest. Nous n'étions jamais venus aussi tard dans le printemps et nous vous eu l'immense plaisir de profiter de la floraison du maquis et de la végétation insulaire en général.

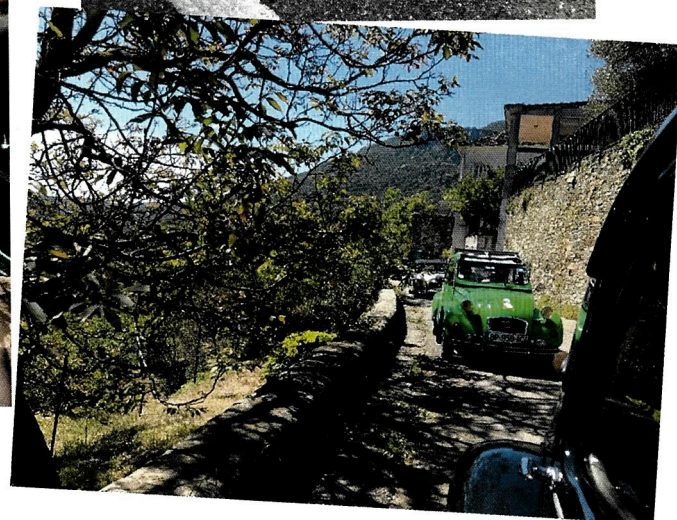
Il me semble stérile de vous raconter les paysages, mes souvenirs je me les garde, ce que je peux vous conseiller, c'est d'aller sur cette île de Beauté, et si vous le pouvez, partez avec les mêmes organisateurs que nous.

Grosses bises à François et Gérard

Christophe



Il n'est de vraie sortie sans mécanique !



Les paysages : Cagnano



Canari



Barbaggi



Campitelo



Loreto-di-Casinca



Palasca (ce n'est pas en Bretagne)

Lavatoggio





Calenzana



Osani

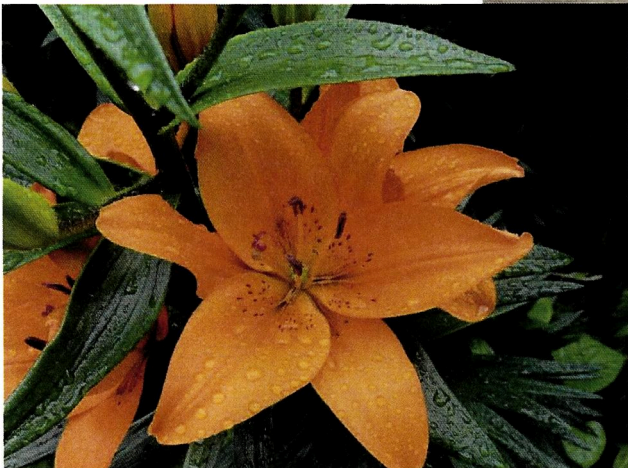


Ajaccio, Les Sanguinaires

Cochons sauvages ou sangliers domestiques ?



Fleur



Jean extrêmement sensible à la culture Corse



On y va, On n'y va pas ?



On y est !



Binsichi, sortie du restaurant Au petit pont



La Famille ...



Il n'y a pas que des cochons en Corse.

PUBLICITÉS CITROËN : LE PARFUM DES ANNÉES 20



Pleine page dans l'ILLUSTRATION (avril 19)



Affiche de Pierre Louÿs (vers 1925)



Aller vers le client, dans la France profonde... (Années 24-26)

