

LA TRACTION RHONE-ALPES

Le Tract

FEVRIER 2008

N° 194

Rédaction et Impression : Marie-Claude RABANY, Armand MARTINEZ & Claude CLERC

PRESIDENT

Pierre RABANY
5, rue du Zouave
69210 LENTILLY
Tél : 04.74.01.75.85

VICES-PRESIDENTS

LYON

Armand MARTINEZ
Le Fonteneau
38440 MOIDIEU DETOURBE
Tel. 06.87.01.93.93

GRENOBLE

Pierre-Henri BESSON
235 Chemin de la Vie Reveze
38690 COLOMBE
Tel. 04.76.67.95.06

PIECES RECHANGE

LYON

Jean-Paul JACQUARD
49, rue du Buisson
69250 FLEURIEU/SAONE
Tél : 04.78.91.47.18

GRENOBLE

François REYNAUD
3, rue des 3 Ponts
38120 ST EGREVE
Tél : 04.76.75.23.08

EDITORIAL

Bonjour à tous,

Après un mois de janvier qui a vu notre traditionnel tirage des Rois et une participation massive du club à la journée spéciale Tractions organisée par le musée de Rochetaillée le dimanche 20 janvier 2008.

Nous nous préparons activement pour organiser notre bourse annuelle RETROVILLETTE qui aura lieu le dimanche 24 février 2008 (jour de la St Modeste). Ce jour là nous comptons sur votre présence même si ce n'est que pour nous dire bonjour.

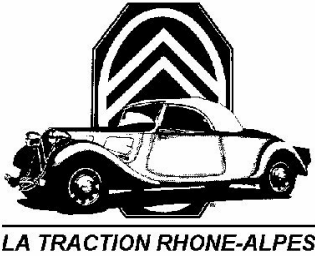
Nous aurons une sortie le 6 Avril 2008 en Ardèche, bulletin d'inscription dans le prochain tract.

Dans ce tract vous trouverez le bulletin d'inscription pour la sortie de Pentecôte. Merci de respecter la date limite d'inscription.

Je rappelle aux retardataires, qui ne sont pas à jour de cotisation pour 2008, que ce tract sera le dernier qu'ils recevront. Pensez à ré- adhérer rapidement.

Bonne route à tous.

Pierre



*Bulletin
d'inscription*

*Sortie de Pentecôte dans le Vercors
Les 10 – 11 et 12 Mai 2008*

Nom :

Prénom :

Adresse :

N° Tel :

Nombre de participants adultes : × 100 Euros = Euros

Nombre de participants enfants : × Euros = Euros

Merci de joindre 2 chèques

- 1 de 50 % du total moins l'acompte versé qui sera encaissé le 15 mars 2008,

- 1 de 50 % du total qui sera encaissé fin avril 2008.

Retour du bulletin d'inscription avec les 2 chèques avant le 10 mars 2008.

*A renvoyer à Daniel DOUILLET – chemin de la Pousse – 01390 ST
ANDRE DE CORCY – Tel. 04.72.26.19.13.*

ATTENTION : le repas du samedi midi n'est pas compris car nous pique-niquons.

Aucun retour de participation ne vous sera envoyé, seul votre chèque fait foi de votre inscription. En cas d'annulation après le 25 avril 2008 aucun remboursement ne sera effectué.

LE POINT SUR LE SIV (flash FFVE n° 2)

Système d'immatriculation des véhicules (SIV) dernière information au 1^{er} janvier 2008.

Suite à une série de contacts entre le Ministère de l'Intérieur et la FFVE en décembre 2007, nous pouvons vous transmettre les précisions suivantes, dûment vérifiées :

Ce qui ne change pas :

- a) déploiement du SIV à compter du 1^{er} janvier 2009. Il concerne à terme tous les véhicules. Les nouvelles immatriculations sont attribuées à « vie » pour le véhicule, quelque soit le nombre de propriétaires. La nouvelle plaque comporte 2 lettres, 3 chiffres et 2 lettres.
- b) relèvement à partir de 2009 du seuil d'ancienneté nécessaire à l'immatriculation « collection » de 25 à 30 années.
- c) pour ces seuls véhicules de collection : contrôle technique tous les 5 ans (en plus du contrôle préalable à l'immatriculation collection, suppression des restrictions géographiques (pour les seuls véhicules d'usage), possibilité de conserver les plaques de formes actuelles sur fond noir.

Ce qui a été récemment précisé :

- a) – déploiement du SIV en 3 phases :
 - 1 – véhicules neufs dès janvier 2009
 - 2 – toutes opérations entraînant la production d'un certificat d'immatriculation : changement de propriétaire, d'adresse, ou d'état civil dès mars 2009,
 - 3 – toutes autres opérations liées à l'immatriculation, dès juin 2009. Les véhicules en carte normale ou en collection conserveront donc leur numéro actuel tant qu'une des opérations ci-dessus n'est pas requise.
- b) – pas de lien entre le passage au contrôle technique et la nouvelle immatriculation.
- c) – pour les véhicules «collection », maintien du traitement en préfecture de la demande d'immatriculation et d'autre part possibilité de prêter son véhicule à un proche, sous réserve des modalités de votre police d'assurance.
- d) – acceptation des demandes de conversion spontanées des numéros actuels en nouveaux numéros à vie.
- e) – faculté de faire apposer à côté de la nouvelle immatriculation, un identifiant du département de son choix surmonté du logo de la région correspondante.

Ce qui reste à préciser :

Le dispositif de mise en marche du contrôle technique tous les 5 ans pour les véhicules en carte grise de collection. Seront concernés, en premier, les véhicules dont le contrôle préalable aura plus de 5 ans en 2009.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés sur ce dernier point ainsi que la publication au Journal Officiel des textes relatifs au SIV.

Ces informations sont très positives, encore plus que nous avons pu vous dire jusque là.

Flash FFVE

Une petite blague pour rire

Conchita voulait une augmentation.

La Maîtresse de maison très énervée par cette requête lui demande :

"Et pourquoi Conchita voulez-vous une augmentation?"

Conchita : "Eh bien Madame pour 3 raisons :

La 1ère, c'est parce que je repasse mieux que Madame"

Madame: "Et qui vous dit ça"

Conchita : "C'est Monsieur qui me dit ça".

Madame: "Oh!"

Conchita : "La 2ème, c'est que je cuisine mieux que Madame".

Madame: "Billevesées! Et qui dit que vous cuisinez mieux que moi?"

Conchita : "C'est Monsieur qui dit que je cuisine mieux que Madame".

Madame: "Oh!"

Conchita : "Ma 3ème raison, c'est que je fais mieux l'amour que Madame"

Madame (hors d'elle): "Et c'est Monsieur qui vous dit que vous faites mieux l'amour que moi?"

Conchita : "Non, Madame. C'est le jardinier, Madame!"

Conchita a eu son augmentation.

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2008		
DATES	OBJET	LIEUX
1 ^{er} Février 2008	Réunion mensuelle	SATHONAY (69)
24 Février 2008	Bourse du CLUB	VILLETTE D'ANTHON (38)
29 Février 2008	Réunion mensuelle	GRENOBLE (38)
7 Mars 2008	Réunion mensuelle	SATHONAY (69)
28 Mars 2008	Réunion mensuelle	GRENOBLE (38)
6 Avril 2008	Sortie en Ardèche	ANNONAY (07)
10-11-12 Mai 2008	Sortie de Pentecôte	VERCORS (38)

Le Président a fêté son anniversaire (60 ans) à la minute près lors de la réunion mensuelle du 4 janvier, jour du tirage des rois. Le voici entouré de ses trois petits enfants.



PREMIERE REUNION DE L'ANNEE

Chaque fin d'année donne lieu dès la première réunion mensuelle, au traditionnel tirage des rois, occasion pour tous de partager le pain et le vin. Ne voyez rien de biblique dans ces mots, mais simplement un moment de convivialité (cher à Jean Paul) où l'on mange et l'on boit ensemble autour d'un Président fraîchement élu.

Ainsi vendredi 4 janvier 2008, tradition oblige, Pierre RABANY s'est fait une joie d'organiser cette première réunion, les mains plaines de galettes, brioches et Champagne.



Et ce fut une belle soirée, puisque Pierre, toujours aussi généreux, a offert le Champagne et fêter, avec un peu d'avance son soixantième anniversaire. Occasion de préciser que la retraite approchait pour lui.

Souhaitons lui une bonne et heureuse retraite. De fait, le Club n'a offert que la galette et la brioche des Rois.

Je ne sais si c'est par lassitude ou par manque de temps, mais au fil des ans, je ressens un engouement de moins en moins pressant de beaucoup. Pourtant je me rappelle de certaines réunions où nous tirions les Rois, et devions nous serrer, pour que chacun puisse approcher une table généreuse,

Domage, car cette réunion est importante pour le Club : nouveau bureau, nouvel an.....

Il est vrai que cette année il faisait bon, peut être que d'autres galettes attendaient des ventres affamés.

Un petit effort et l'année prochaine sera meilleure.

PETITE RECETTE RAPIDE

Entre deux pâtes feuilletées on incorpore une crème d'amande composée de beurre, de farine, de poudre d'amande, de sucre, d'œufs et pour les gourmands quelques centilitres de bon rhum. On badigeonne avec un jaune d'œuf le dessus où l'on esquisse quelques dessins de son choix.

Après cuisson, il suffit de déguster autour d'un bon verre.

Ne pas oublier la fève qui peut être d'or si l'on est riche.

Bisous et bonne année à tous.

ARMAND

LE JOINT DE CULASSE

Qui n'a pas eu maille à partie avec son "joint de culasse" ? Petit, plat et pleins de trous, mais quelle galère lorsqu'il lâche !

A quoi peut-il bien servir, de quoi est-il fait et comment connaître son état ? Encore une fois, certains sauront de quoi il s'agit, d'autres pourront peut être apprendre quelque chose ; toujours est-il qu'une bonne révision ça peut servir.....

Ce fameux joint assure l'étanchéité entre le bloc moteur et la culasse. Trois principales fonctions se dégagent : l'étanchéité des chambres de combustion (gaz), l'étanchéité du circuit de refroidissement (liquide de refroidissement) et l'étanchéité de la circulation de l'huile alimentant la distribution, l'arbre à cames, les culbuteurs et autres organes mécaniques, pour ce qui des moteurs à soupapes.

Le joint de culasse est généralement constitué ainsi : une feuille d'amiante imprégnée de graphite dont les bords sont renforcés d'un cerclage métallique, soit une feuille d'amiante prise entre deux feuilles de cuivre, d'aluminium, parfois même d'acier, ou alors une feuille métallique nervurée généralement associée à un produit spécial d'étanchéité.

Très important pour un bon fonctionnement moteur, il subit d'énormes contraintes. En premier lieu de type mécanique car il doit pouvoir résister aux pressions de fin de compression et surtout aux pressions venues de la combustion, d'autre part de type thermique, sachant que la culasse partie la plus chaude du moteur est l'endroit où se produit la combustion et l'échange thermique (entre la culasse et le bloc) qui doit se faire de façon proportionnée.

Ce joint placé entre le bloc moteur et la culasse doit être monté avec sérieux et son serrage doit être effectué d'une manière " scientifique ", non pas au jugé mais muni d'une clé dynamométrique d'un couple de serrage défini par le constructeur. Bien souvent après un millier de kilomètres il est recommandé un resserrage d'appoint, non sans avoir effectué un quart de tour arrière pour décoller les vis de culasse. Scientifique je vous dis.....

Ceci concerne surtout nos anciennes, car depuis les constructeurs ont adopté des vis à étirement qui ne nécessitent pas de resserrage, l'élasticité des filets assurant le serrage adéquat. Par contre elles seront changées lors d'un démontage.

Généralement son montage ne se fait pas à sec, mais une couche d'huile lubrifiante est déposée tant sur le bloc, que la culasse et surtout sur le joint.

Il va de soi que tout être nettoyé avec soin, afin d'éviter que le joint ne s'abîme pour qu'il assure sa fonction d'étanchéité et de bonne marche du moteur.

Son remplacement ne pose pas de grosses difficultés pour un bon bricoleur, ce qui est souvent le cas pour un possesseur d'anciennes.

Bien entendu il ne suffit de démonter, changer le joint, remonter et serrer : d'autres opérations de vérifications mécaniques sont à effectuer, occasion de connaître l'état de son moteur.

PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS CONSTATÉS

Certains phénomènes vus d'un œil averti permettent de déceler un dysfonctionnement, induisant la solution à apporter aux problèmes constatés. Ainsi un léger écoulement de liquide de refroidissement ou d'huile à l'extérieur du moteur au niveau de la séparation du bloc et de la culasse, ne nécessite bien souvent que le simple remplacement du joint de culasse, non sans avoir vérifié le plan de joint (bloc moteur et culasse). Une compression nulle entre deux cylindres adjacents signifie que le joint est "claqué" justement entre ces deux cylindres : un remplacement du joint est nécessaire, après avoir vérifié bloc moteur et culasse . Par contre une petite rectification est souvent de rigueur.

De même la constatation d'une fine couche d'huile sur le liquide de refroidissement doit alerter l'attention, ce qui signifie que le joint est " fatigué " au niveau de la culasse entre le circuit de lubrification et les chambres à eau.

Ceci n'est pas bien grave, mais si l'on se retrouve avec un moteur bloqué alors que le démarreur claque sans l'entraîner, que la batterie est opérationnelle, il se pourrait bien que le joint ou la culasse soient fissurés, et qu'un cylindre soit rempli d'eau. Le liquide refroidissement comme tout liquide est incompressible, d'où un blocage du moteur. Surtout éviter d'insister en poussant la voiture car la mécanique se rappellera à votre bon souvenir : destruction moteur en vue ; adieu bielles, pistons, soupapes.....

Bien souvent pour se dépanner temporairement, on enlève les bougies, on purge le ou les cylindres, en redémarre tant bien que mal, le temps de rejoindre son garage. Le mieux reste tout de même le dépannage.

On peut aussi constater une fumée blanche qui sort du pot d'échappement. Le joint (ou la culasse) est fissuré et le liquide de refroidissement passe dans les cylindres. On arrête tout et ne reste plus qu'à réparer. Par contre si l'on constate le gonflement des durites, le moteur qui chauffe, plus de chauffage, et une belle mayonnaise dans l'huile et que le niveau a augmenté, c'est la pression de la combustion qui passe dans l'eau. Toujours en cause le joint ou la culasse, voire les deux. Réparation de rigueur.

QUELQUES CONSEILS DE REPARATION

Plusieurs cas peuvent être rencontrés. Moteurs à soupapes latérales et culasse plate : pas de difficultés majeures. Culasse avec soupapes en tête, guère plus de difficultés pour un bricoleur avisé. Par contre avec une culasse à simple ou double arbre à cames en tête, c'est nettement plus compliqué, alors que le calage de la distribution requiert certaines notions de mécanique.

De toute façon il s'agira de déposer tous les périphériques (démarreur, dynamo, pompe à eau.....) défaire l'échappement, desserrer la culasse, après avoir vidangé tous les fluides.

Si vous arrivez à cette étape, reste encore quelques difficultés et notions à connaître, car en cas de chemises humides, veuillez à bloquer l'ensemble avec vis et rondelles, et surtout éviter de faire tourner le moteur, tout ça pour ne pas décoller les joints d'embase, car à ce moment il ne restera plus que la réfection totale du moteur.

Si l'on rencontre des difficultés à la dépose de la culasse, éviter d'utiliser un burin, un tournevis ou tout autre outil métallique en tentant de s'en servir comme d'un " coin ". Le marteau reste à proscrire: seule la patience et le savoir viendront à bout de cette culasse récalcitrante.

Ne pas hésiter à faire éprouver sa culasse (détection de micro fissures), de la faire rectifier si nécessaire après un nettoyage complet.

Ensuite, il ne restera plus que le remontage, mais là encore c'est une autre histoire.

ARMAND