

# LE TRACT



## Le mot du Président

Pentecôte 2023 s'est déroulé dans la bonne humeur et sous un ciel clément même si le dimanche on a évité de justesse un orage. Les très belles routes des Alpes nous ont offert des panoramas somptueux. A noter le très bon accueil reçu au village vacances « Les Essertets » du Praz d'Arly. C'était un bon cru aux dires des participant(e)s.

Place à la prochaine Pentecôte 2024 et bon courage aux organisateurs.

Le résultat du sondage Auto'rencard a montré qu'une partie importante des votants étaient favorables à notre participation donc le Club y adhérera de nouveau à partir de 2024.

Le Salon Epoqu'auto 2023 se tiendra les 10/11 et 12 Novembre à Eurexpo, le club a déjà réservé son stand. Pour rappel suite à une décision des organisateurs, notre stand sera réduit à 72 m2 contre 81 m2 l'année dernière et sera déplacé mais toujours dans le village Citroën.

Nous recherchons toujours un thème pour le salon même si l'anniversaire des 80 ans de l'arrestation de Jean Moulin pourrait être une idée.

N'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions.....

Je vous souhaite à toutes et tous de bonnes et agréables vacances.

D.GACHET

## Comité Directeur

**Président**  
**Président**  
Denis GACHET

**Vice-Présidents**  
Guillaume SOUY  
Raymond DELAUP

**Secrétaire**  
Jean Michel PINEAU  
**Trésoriers**  
Daniel DOUILLET  
Dominique AUDREN

## Contenu

La vie du Club	2
Le coin du spécialiste	15
Le coin de l'insolite	16
Jeux	17
Les animations et sorties	18

- Le mot des grenoblois : Réunion du 26 mai 2023

13 personnes présentes pour cette réunion avant le week-end de pentecôte. Denis et Frédérique Coquelet de Modane se sont déplacés pour assister à cette réunion, nous en profitons pour faire un tour de table de présentation.

Mise au point sur la route à emprunter pour aller à Aix-Les-Bains en convoi, lieu de rendez-vous de tous les participants à la sortie du week-end.

La prochaine réunion de fin juin se fera avec grillades, les personnes qui ont l'intention de venir doivent le signaler auprès de Raymond et Françoise, pour qu'il n'y ait pas de problème de quantité.

Nous avons aussi parlé ensemble de plusieurs sorties en gestation.

Pour ceux que ça intéresserait, **le 20 aout il y a la fête de l'alpage à Gresse-en-Vercors**, je pense que nous en discuterons fin juin lors de la réunion grillades.

Et bien sûr après toutes ces discussions nous attaquons les choses sérieuses : le casse-croûte tant attendu.

Jean-Michel

Ps: Rappel de Dominique ceux qui désirent faire paraître des photos sur le site doivent les envoyer à [infocomm@tractionrhonealpes.com](mailto:infocomm@tractionrhonealpes.com).

### **Pentecôte de 2023 dans la Vallée de l'Arly du 27 au 29 mai**

Participation de 21 équipages (le road-book est consultable sur le site du Club, pour ceux de nos membres qui souhaiteraient faire une sortie en solo). Nous invitons d'ailleurs tous les organisateurs de Pentecôte à faire de même.

Jonction organisée sur le parking de la piscine d'Annecy à 10 h sous un soleil prometteur. Merci à Françoise et Raymond pour leur soutien.





Passage du col de Leschaux entre Aix et Annecy

Pique-nique devant les établissements Paccard un des 2 derniers fondeurs (saintier) de cloches français, à Sevrier du lac.



Les Ets Paccard sont détenteur du record du monde de la coche à volée :

À l'approche du troisième millénaire, la date symbolique fait naître à travers le monde de nombreux projets pleins d'imaginaire et de rêve. C'est ainsi que la Fonderie PACCARD est choisie pour réaliser la World Peace Bell, la Cloche de la Paix, plus grosse cloche en volée du monde, d'un poids de plus de 33 tonnes, destinée à la Millenium Monument Company à Newport, Kentucky, USA.

Description de la cloche et de ses accessoires :

Masse en mouvement : 52 800 kg

Poids : 33 285 kg

Hauteur : 3,50 m

Circonférence : 23,75 m

Battant : 2 650 kg

Joug : 4 500 kg

Pour en savoir plus : <https://paccard.com>

La fonderie des Ets PACCARD



## Le Praz d'Arly



Vu de panoramique du site



L'entrée du VVF les Essertets qui nous a proposé un accueil très chaleureux

Samedi soir Karaoke , le Soleil s'est tout de même maintenu presque les 3 jours....





Heureusement les pro ont remis les portées et les notes à leur place, (même si ils avaient un problème), ceux qui étaient présents comprendront

Dimanche : Du Praz d'Arly au lac de Roselend via Beaufort et le col des saisis

La chapelle du col des Saisies juste à côté du monument qui rappelle qu'ici très exactement, il y a 68 ans, jour pour jour, une pluie de parachutes colorés a fait pousser l'espoir dans le camp des maquisards et résistants savoyards.

Le 31 juillet 1944, la BBC avait annoncé : **"Dans le potager, le jardinier arrose ses laitues"**. C'était le message tant attendu par la Résistance savoyarde et le capitaine Bulle. Et le 1er août, les armes tombaient du ciel dans 864 containers, largués par 78 bombardiers américains.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Parachutage\\_du\\_col\\_des\\_Saisies](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parachutage_du_col_des_Saisies)





D'abord terres agricoles, **Arêches et Beaufort** voient le tourisme se développer à la fin du XIXème siècle avec quelques hôtels à Beaufort qui attirent les citadins en quête de plein air. Ici, ils découvrent le miel de Roselend, le Beaufort, déjà, et les excursions en montagne. Vient ensuite le développement des sports d'hiver. Les touristes montaient au sommet du Grand-Mont en randonnée et des **courses** internationales étaient même déjà organisées dans les années 1930 sur la piste du Grand-Mont, avant les premières remontées mécaniques mises en place par Gaspard Blanc en 1947

Notre destination finale du jour : le barrage de Roselend

Construit entre 1955 et 1962, Il représente 942 368m<sup>3</sup> de béton coulé au rythme journalier de 1500 à 2000m<sup>3</sup>. Ouvrage de type poids voûte à contreforts (hauteur 150m, longueur 804m) Surface du plan d'eau : 320 ha. Profondeur : 130m. Volume de la retenue : 187 000 000 m<sup>3</sup>. 2600 ouvriers ont travaillé jour et nuit sur le chantier dans des conditions très rudes. La Chapelle Ste Marie Madeleine a été remontée sur la rive du lac avant la mise en eau du barrage. Le hameau de Roselend est noyé le 6 mai 1960 et 15 des 54 alpages sont engloutis. La Route des Grandes Alpes traverse ce magnifique site d'alpage pour rejoindre la Tarentaise (hors période de neige-route étroite). Cette retenue constitue une réserve d'énergie renouvelable équivalente à 500 millions de Kwh.



Notre lieu de pique-nique, perturbé par quelques gouttes, mais pas plus



Un chouette cadre !



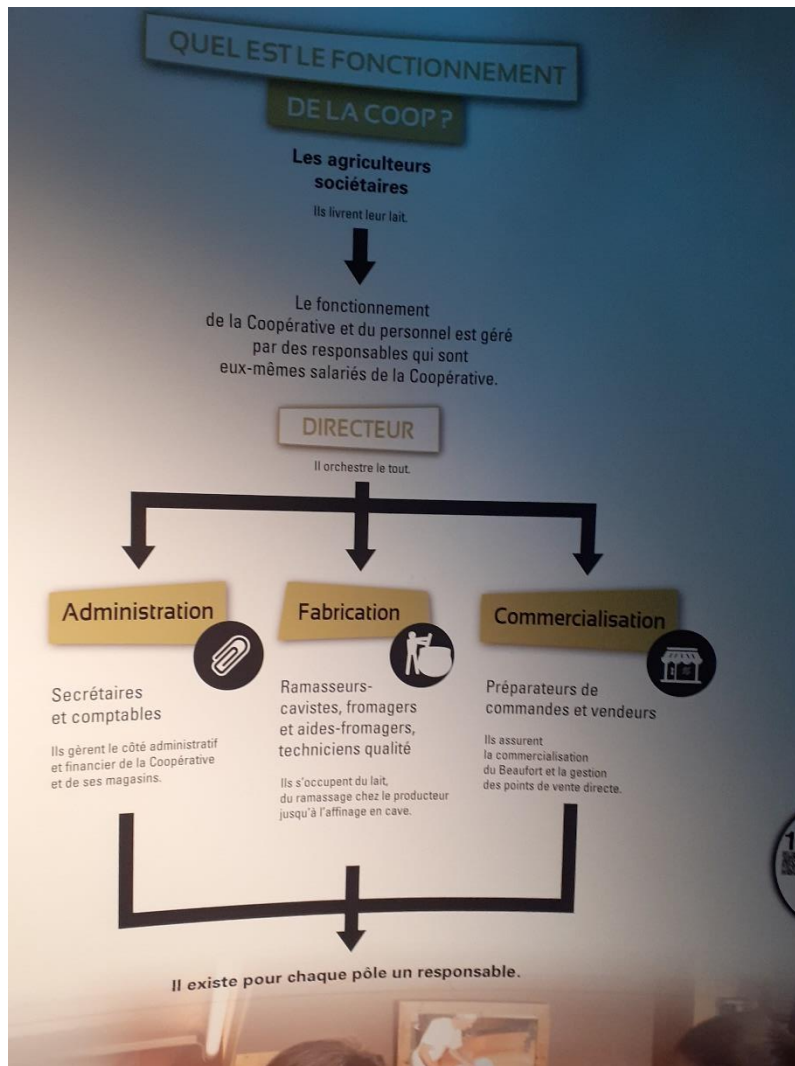
Des soucis  
électriques, juste à  
côté d'une usine  
hydroélectrique, il  
fallait oser





Vue du barrage du lac du côté col du pré  
 Visite de la coopérative de Beaufort





Le Beaufort est reconnu AOP (Appellation d'Origine Protégée) depuis 1968. Ce signe d'origine et de qualité codifie les règles dans un cahier des charges, de la production de l'herbe à la sortie des meules des caves d'affinage. Son cahier des charges est l'un des plus stricts qui existent. Un plan de contrôle garantit l'application de ces règles dont voici les principales :

- Zone géographique : partie haute montagne du département de la Savoie dans les vallées du Beaufortain et une partie du Val d'Arly, de la Tarentaise et de la Maurienne. Cette zone se caractérise par de vastes surfaces d'alpage.
- 2 Races de vaches : Tarine et Abondance
- Alimentation : essentiellement avec des fourrages (herbe pâturée et foin) provenant de la zone de production
- Limitation de la production à 5000 kg de lait par vache et par an
- Plusieurs spécificités dans sa fabrication : préparation des levains, la toile de lin, le cercle de bois...
- Une plaque de caséine garantit la traçabilité
- Affinage minimum de 5 mois



Les caves d'affinage, impressionnantes,  
chaque meule pèse une cinquantaine de  
kilos



Tout le monde en charlotte, l'hygiène depuis 3 ans on connaît...

Distribution par le Président des paniers cadeau à chaque équipage



Le dimanche soir réponse aux énigmes



## Pentecôte 2023 vue par Didine et Hervé

D'emblée, merci à Sylviane et Denis de nous avoir concocté cette édition, montagnarde au Praz d'Arly. Nos vaillantes vieilles mécaniques ont su braver les nombreux lacets et routes escarpées, un régal pour la vue et la conduite. Merci également au club qui s'est montré très généreux envers nous, les petits cadeaux étant toujours bien accueillis, ils participent aussi à la bonne humeur générale.

Intéressantes les visites de la fonderie des cloches "Paccard" à Sevrier, et de la fromagerie "La Coop" à Beaufort (cette dernière très gourmande !).

Les 2 soirées, *Karaoke* et *Blind Test musical*, nous ont bien amusés dans une super ambiance.

Et un clin d'œil aux petites mains de l'atelier boucles d'oreilles, où nos dames, à l'initiative de l'une d'elles, se sont bien amusées à se fabriquer quelques jolies babioles.

Et bien sûr, avec Sylviane et Denis aux commandes, nous n'avons pas pu échapper au questionnaire digne des rallyes surprise d'autrefois, toujours appréciés, avec des questions allant de la simple observation à la réflexion plus ardue.

En bref, ce fut une très belle Pentecôte tradition, d'échanges et d'amitié, du soleil et de la chaleur, avec une once de pluie pour la forme mais pas assez pour en pâtir !

À l'année prochaine évidemment.

*Didine, Hervé.*



*Préparation du médicament du soir pour tout le monde -> cerises à l'eau de vie !*

**Pique nique au bord de Saone le 16 Juin 2023** : Des images de l'habituel piquenique des Bords de Saône en juin. Bon millésime avec une bonne fréquentation sous un soleil radieux



## ROUSSON 1907

### Le saviez-vous ?

Cette voiture de marque Rousson a été fabriquée en 1907, 116 ans déjà, par la Société Rousson et Chamoux domiciliée 13 rue Parmentier à Feurs !

### Un peu d'histoire !

Sébastien Rousson naît le 13 mars 1846 à St Etienne. En 1880, Sébastien Rousson maître de forge à St Etienne, s'installe comme constructeur mécanicien à Feurs.

A partir de 1906, la société Rousson et Chamoux produit des voitures complètes, équipées de moteurs Buchet ou Chapuis Dornier, de carburateurs Claudel ou Zénith, magnéto Bosch, et pneus Michelin. Marius Rousson, son fils arrêtera la fabrication après la mort de Sébastien Rousson en 1917.

130 voitures auraient été fabriquées de 1906 à 1917. Soit environ 1 par mois .....

Ce véhicule a été acquis, par notre association le **Rétromobile Club Forézien** le 30 décembre 2022 et nous pensons détenir un des seuls exemplaires connus à ce jour.

Ce véhicule sera restauré et restera un témoin indéfectible du patrimoine industriel forézien et sera transmis au fil du temps aux générations futures.



Pour ceux qui souhaitent participer à la rénovation de ce patrimoine ligérien





Un petit véhicule  
pratique pour circuler en  
ville



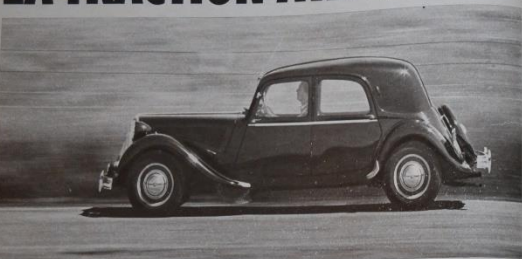
Véhicules exposés au retro mobile forézien organisé sur l'hippodrome de Feurs

Cet article est disponible sur le site, pour une lecture plus aisée

LES SUPER STARS

Depuis deux ans nous avons passé en revue dans notre rubrique « Les Superstars », quelques-unes des plus célèbres voitures de grand tourisme des années cinquante. Toutefois, notre choix s'élargit : nous testons et nous détaillons des automobiles qui ont marqué leur époque sur un plan plus historique. Soit pour le symbole économique ou sociologique qu'elles représentent, soit pour leur attachement à une personnalité ou à un événement qui ont marqué l'histoire.

LA TRACTION AVANT DES GANGSTERS



■ Les gangsters opéraient en 11 légère parce qu'elle était facile à voler. Pendant la guerre, les F.F.I. surent aussi utiliser les capacités de la 11. Et si notre Super-Star d'aujourd'hui n'est pas une 11, c'est parce que nous lui avons préféré la 15, puissante et monotrouse. Avec sa terrible allure et ses six cylindres languoureux, la 15 fait partie des légendes. Nous l'avons essayée.

■ A l'entrée du village, je calme les six cylindres. La 15 ralentit. Alors, le pas furtif de ses baelles s'estompé, et le glissement feutré des pistons s'éloigne. Mais elle a encore un mouvement de nervosité, lorsque je lui inflige un double débrayage pour repasser la première : les pistons se mettent à jurer et les tiges de culbuteurs claquent bruyamment.

Je coupe. Pendant un court instant, elle suit silencieusement l'air du trottoir. Probablement pour stopper pile devant la porte du vieux bistrot, où peut-être pour laisser le soleil se réfléchir à intervalle régulier sur les ouïes latérales de son capot.

Elle est noire, toute noire. Elle est de 52 mais elle étouffe encore, je le vois. Les gens du bistrot ont abandonné leur verre pour contempler de près sa roue de secours apparente, la flèche du clocher à incline devant sa calandre chromée, et toutes les fentes du village ouvrent de grands yeux.

La 15 a gardé sa puissance provocante. Elle fait partie de ces choses qui trainent dotées d'une voile de mystère et de force. En fait, elle a perdu cette silhouette qui la faisait ressembler à une voiture.

C'est une légende. Lorsque je remets en route, la vieille

chaudière s'élargit et les maisons s'écartent respectueusement.

Emu de pouvoir conduire celle qui on a surnommée « La Reine de la Route » et pris dans un élan de mysticisme africain et sous-culturel, je lui demande la visite de sa garde-robe. Elle me répond oui, j'appare. Sur ce qu'il est convenu d'appeler un champignon.

Un vrai. Par un bolet, car il est plutôt du genre micro. Mais une fois qu'il a trouvé le centre de ma semelle, je lui fais voir comment on écrase une punaise après avoir découvert une armoire de cafards. La 15, elle me dit de ne pas m'enlever. J'ai beau tirer sur les vitesses, ce n'est pas l'appocalypse.

J'en profite pour m'apercevoir que la première attrape le second aux abords de 40 km/h et la seconde s'en remet à la troisième vers 30 km/h. A cette limite, le moteur me dit ne plus apprécier du tout, et que tout compte fait il préfère jouer du brou. C'est l'une des faiblesses de la 15. En 1950 son moteur ressemblait déjà à une vieille

poussette transformée par des moutards. C'est de la conception 1930, ce 6 cylindres de 2 887 cm<sup>3</sup>.

Louge course et arbre à cames latéral, tiges de culbuteurs démesurées. Le modèle 52 affiche dans ces conditions une puissance de 77 ch à 3 800 tr/min. Si cette puissance n'avait rien d'éléphant, elle est capable, en revanche, d'une endurance peu commune et d'une solidité exemplaire.

En accélération, j'ai obtenu 29 secondes au kilomètre départ arrêté, tandis que la vitesse de pointe ressortait sur le modèle aimablement prêt par le Docteur Granier de Gisors à 129 km/h chrono, le compteur affichant un bon 140 km/h.

A ce stade, les freins se révèlent justes, plus disposés à aller faire un tour ailleurs que de s'occuper loyalement d'arrêter les 1 300 kg. L'effort à fournir sur le pédale non asservie à quelque chose d'incongru. Cela ne veut pas dire qu'une utilisation intensive de cette fonction engendre des pertes d'effi-

cacité. Toutefois, un freinage urgent risque d'entraîner des conséquences préjudiciables à la magnifique calandre chromée.

Un autre problème vient compléter l'incomplétude partielle des freins. La direction est dure en affaire, intranquillante, peut-être parce qu'elle ne supporte pas les lamentations de bras trop maigrichons. Comme Pauline Carton, elle a un faible pour les forts. Les manœuvres de stationnement ne sont pas le fait du premier venu : direction dure, rayon de braquage important, gabarit imposant et visibilité de 3/4 arrière proche du zéro. Quant au radiateur d'eau, il m'aime pas les encombrements. Il les rejette par son trop-plein. Sa capacité est insuffisante pour accepter sans soupirer un retour de Pentecôte sous 25°.

La boîte de vitesses. Encore une composante attachée à l'histoire des erreurs. Première non synchrone qu'il n'est pas aisé de reprendre avec le double débrayage. Pour la seconde et la troisième, ne pas leur laisser le temps de souffler au point mort.

Le confort de la 15 n'a jamais fait frémir de plaisir les gens sensibles. Les secousses sont sèches, et lorsque le bari du moteur surexcité se met à en vouloir, le confort perd toute signification.

Alors, c'est ça la Reine de la route ? De maigres qualités envahies par des défauts ? Non, la 15 c'est autre chose. C'est la meilleure, la plus belle, celle qu'on attend et qu'on désire. Parce qu'à l'époque, elle était la seule à attendre 130, la seule à avoir une tenue de route exemplaire. En plus, malgré les petits défauts, une homogénéité sans égale.

Et c'est sur les routes de l'Eure, qu'il me fut aisé de descendre dans ses appartements privés. Réservés aux initiés.

Assis sur l'enorme siège recouvert de velours, la main gauche sur le volant, la droite tenant religieusement serrée la boule noire du levier de vitesse qui balaise le centre du tableau de bord. Lorsque on a compris la philosophie de la boîte, et que sa manipulation est entrée dans le domaine du réflexe condi-



1949, la grande époque des gangsters. C'est à cette date que la bande à Fernand Buisson fait arrêter. Lors d'une embuscade tendue par la police, son chauffeur est abattu.

tionné, la 15 perd déjà une partie de son mystère. On y va. Devant son refus catégorique de hauts régimes, je passe la seconde, puis la troisième.

J'atteins les sommets de la douceur, de la souplesse. Le moteur est à la fête. La troisième une fois endenchée du côté de 40 km/h, la 15 attrape le 120 sans le moindre bruit. A cette allure, elle devient légendaire. Elle suit les courbes bien à plat, sans avoir à souffler. C'est son numéro secret : elle joue l'équilibre parfait. Une sécurité impressionnante, un calme qui la met loin des manœuvres hasardeuses et fureuses. Elle rejette le saut périlleux, c'est du grand art pour cette traction avant. Une bricole, tout de même mieux vaut ne pas déclencher sa mauvaise humeur dans les virages serrés. Dans ce cas elle rue, se cabre, et va tout droit. Si on lui a fait cette vilainie, on s'excuse d'abord, puis on lève le pied tout en tirant sur la direction, histoire de la remettre sur une trajectoire décente. La 15 évolue sur les routes tourmentées sans se soucier des ingratitude, des rayons de routières métriques. Lorsqu'elle est en soie, son alléger, la précision de la direction est la bien venue. En fait, si on regarde la 15 sous l'angle 74, elle offre la sécurité de l'emploi, les bonnes manières et un sens du contact parfaitement étudié. C'est une voiture efficace et rassurante.

L'intérieur a vieilli. Mais bien vieilli. Pas de gadgets périmés, pas de superflu indigeste. Le tableau de bord est bien disposé, avec

toutes ses sirtetas qui vous restent parfois dans la main. Le garnissage intérieur répond présent aux appels de la sobriété : velours gris, et c'est tout. Espace pour les jambes et les coudes, poignées de maintien à l'arrière, et visibilité précise qui vous donne l'occasion de passer inaperçu.

Si Astaire Lupin avait eu la bonne idée de naître avec un certain décalage, c'est sûr, sa voiture préférée aurait été une 15 ex.

J.L.N.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : 6 cylindres en ligne, 2 887 cm<sup>3</sup> (178 x 100 mm) 80 cv à 4 000 tr/min. Cylindrée : 15,8 litres à 2 000 tr/min. Compression : 6,5. Carburateur inverses Solex 30 P&A. Alésage et course : 46 x 66 mm.

TRANSMISSION : Traction avant, boîte 3 vitesses (trois-axes synchrones).

SUSPENSION : Jantes de torsion longitudinales à l'AV, transversales à l'AR.

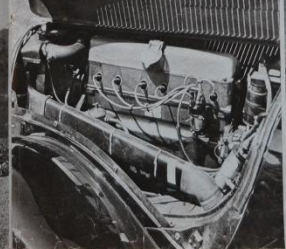
FREINS : hydrauliques à tambour J'AV et à l'AR.

DIRECTION : à crémaillère.

DIMENSIONS : Longueur : 4 780 mm. Largeur : 1 400 mm. Hauteur : 1 160 mm. Empattement : 2 930 mm. Vitesse : 149 km/h. Poids : 1 325 kg à vide. Pneumatiques : 185 x 180. Neveaux 701.

VITESSE : 130 km/h.

Lorsqu'elle vire à bonne cadence, la 15 est d'une remarquable stabilité. Le moteur va à la côté allumage est net, ce qui permet un entretien aisé. Le charme de la 15 venait de sa calandre, mais aussi de sa roue de secours apparente.



Jeux

LE PLR WILLEME-MICHELIN

Poids lourd peu connu du grand public, le PLR a été produit en 1958 pour et par Michelin. Il est utilisé par le manufacturier Clermontois pour tester à hautes vitesses ses futurs pneus pour gros véhicules industriels. La base technique est le Willème WR 8 à moteur huit cylindres de 18 litres délivrant 225 ch, à boîte à six rapports capable de pointes de vitesse à 160 km/h. Il est aussi désigné LD 810 chez Willème. Les essais se déroulent le plus souvent sur l'autoroute



reliant Parme à Bologne. Il sera par la suite remplacé par la fameuse DS Mille Pattes. Les deux véhicules sont aujourd'hui sauvegardés au sein du Patrimoine Michelin.

© Archives L'Aventure Michelin

Date	Lieu	Thèmes
Le 22 juillet	Pressins	La révolte des Canuts
Le 20 aout	Gresses en vercors	Fete d'Alpage

Pour conclure, cette Pentecôte a e été l'occasion de faire connaissance avec un de nos derniers membres  
**Denis Coquelet**



Pour finir je vous signale un podcast sur l'histoire de l'automobile sur France culture (4 épisodes) très intéressant, vous apprendrez des tas de choses notamment sur les débuts électriques

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-cours-de-l-histoire/au-volant-des-premieres-autos-des-debuts-electriques-1017898> ( lien de l'épisode 1 vous trouverez les 3 suivants)