



L'Aventure Automobile à Poissy

LETTRÉ D'INFORMATION - NUMÉRO 31 - mai 2017
CAAPY 212 Boulevard Pelletier 78955 Carrières-sous-Poissy
www.caapy.net - caapy@peugeot.com

Editorial

Notre participation au salon Rétromobile a été un nouvelle réussite. Merci à nos adhérents actifs qui ont oeuvré à la préparation de la Simca 1100 GLS et assuré une présence continue sur notre stand.

L'assemblée générale est toujours l'occasion de présenter les travaux réalisés et de remercier à nouveau nos membres actifs. Les projets à venir sont nombreux

La marque Simca va être mise à l'honneur dans une dans une prochaine émission Auto-Moto de TF1. Quelques prises de vues ont été réalisées le 27 avril dans nos locaux. Nous porterons à votre connaissance la date de diffusion.

Paru au Journal officiel en février l'évolution du contrôle technique des voitures de collection, à retenir :

- VL en CG collection avec mise en circulation antérieure au 1 Janvier 1960, plus de contrôle technique obligatoire.

- VL en CG collection avec mise en circulation postérieure ou égale au 1 Janvier 1960, contrôle technique obligatoire tous les 5 ans.

- VL en CG normale quel que soit son âge, le contrôle technique est à faire tous les 2 ans.

Pour développer son offre pièces de rechange, l'Aventure Peugeot Citroën DS a annoncé en avril dernier, dans un communiqué, le rachat de la société Néo Rétro.

Nous renouvellerons cette année encore l'ouverture de nos locaux pour les Journées européennes du Patrimoine.

Bonnes vacances

Jean Le Meaux Communication CAAPY

Assemblée générale

Pour laisser place aux récits de nos activités le procès-verbal de notre dernière assemblée générale vous a été adressé par messagerie. A l'attention de ceux qui n'ont pu se déplacer, les présentations projetées au cours de cette réunion faisait également partie de l'envoi.

Les points importants à retenir :

- la prochaine sortie annuelle se déroulera le 17 juin 2017.
- l'appel à candidatures lancé par notre président pour pallier une défection éventuelle des titulaires pour le prochain renouvellement partiel du comité de direction en 2018.

Ci-après quelques vues prises lors de cette assemblée par Pierre Chrétien. *Jean Le Meaux*



Notre président Hubert Arnould déclare la séance ouverte devant une assemblée attentive



Henri Saintigny et Patrick Soullignac lors de leurs exposés et 2 vues du pot de clôture



Disparitions



Michel Thomas à la Ronde vauchoise 2016



Eliane Doyen avec Jean Minel lors de notre traditionnelle galette des rois en 2016

Le sort s'acharne sur nos adhérents :

Michel Thomas

Après une longue maladie qu'il a combattue, avec courage et dignité, Michel nous a quitté en janvier dernier. Depuis 1996, il était membre actif et a participé avec son épouse, Renée, au rangement des pièces détachées et de la documentation. Il a également participé activement aux activités de l'atelier et à l'organisation de nos sorties annuelles durant lesquelles il nous a fait découvrir des sites pittoresques et de bons restaurants.

Nicole et Michel Duneau

Eliane Doyen

Fin avril, nous avons appris son départ précipité de ce monde. Depuis son adhésion en 2004 Eliane participait aux divers travaux de secrétariat de notre association et aidait notre Président dans les diverses tâches administratives.

Nous étions nombreux à être présents à chacune des cérémonies d'adieu. Nous renouvelons nos plus sincères condoléances aux familles.

Jean Le Meaux

Médailles du travail

Le 28 janvier s'est déroulée la cérémonie annuelle de remise des médailles du travail au Forum Armand Peugeot.

231 récipiendaires étaient invités à recevoir leur médaille :

- 56 médailles Grand Or (40 ans),
- 52 médailles Or (35ans),
- 39 médailles Vermeil (30 ans)
- 84 médailles Argent.

Les médaillés Grand Or (chez un seul employeur) ont donc débuté leur carrière en 1976/1977 et connu sur le site les 1307-1308, l'Horizon et la fin des Simca 1000. Pour leur rappeler ces années la Talbot Horizon de la CAAPY avait rejoint le forum.

Jean-Pierre Briançon Directeur du CPY présidait pour la dernière fois cette belle cérémonie.



La Talbot Horizon de 1988

En effet, en janvier dernier il avait annoncé, au personnel et à la presse locale son départ à la retraite le 15 mai et son remplacement par Frédéric Przybylski en provenance de la Française de Mécanique (Douvrin 59). En attendant cette échéance et pour bien connaître cette usine, Frédéric Przybylski, a en charge, depuis son arrivée le 6 février, le Projet de Transformation du Site et son Schéma Directeur,

Longue et agréable retraite à Jean-Pierre Briançon, réussite à Frédéric Przybylski dans l'atteinte des objectifs assignés au site.

*Texte Jean Le Meaux source Essentiel Poissy
Photos Pierre Chrétien*



Jean-Pierre Briançon Directeur du site

Une nouvelle page se tourne

Restons à Poissy :

La dernière C3, fabrication Poissy, est sortie de chaîne le 22 février à 15h18.

La C3 a été engagée à Poissy en 2009 pour compléter les volumes réalisés à Aulnay puis la totalité de la production y a été reprise à la fermeture de cette usine.

Un peu plus de 700 000 C3 y ont ainsi été produites. La C3 II est maintenant fabriquée à Trnava (Slovaquie).

Quelques jours auparavant c'était la 400 000e 208 pisciacaïse qui sortait du montage.



En attendant le lancement de son prochain véhicule, fin 2018, l'usine de Poissy fabrique les DS3 berline et cabrio et une partie de la production des 208.

Texte Jean Le Meaux source et photo DCOM

Salon Retromobile

Fréquentation en augmentation pour l'édition 2017 de ce salon dédié aux « anciennes ».

Pour la première fois, la récente association « l'Aventure Peugeot Citroën DS » regroupait, sur un seul stand, réduit à 1200 m², les modèles historiques des trois marques de PSA Groupe. Ils côtoyaient concepts cars et voitures de clubs toutes dans un état exceptionnel.

L'espace réservé à l'Aventure Peugeot accueillait 8 voitures, dont le fil conducteur était le chiffre « 3 » pour accompagner le lancement de la nouvelle Peugeot 3008 élue voiture de l'année 2017.

Citroën Héritage avait mis les utilitaires à l'honneur pour fêter les 70 ans du célèbre type H. et présentait également le «Scarabée d'Or», une autochenille qui a réalisé la traversée du Sahara en décembre 1922. Un ambitieux projet de reconstruction à l'identique de ce modèle historique est engagé et devrait être terminé en 2019 pour les cent ans de Citroën..

L'amicale DS présentait 2 SM et plusieurs DS. La CAAPY avait retenu la Simca 1100 pour marquer les cinquante ans du lancement de ce modèle, grand succès de la marque. Elle était entourée d'un magnifique cabriolet 403 et d'une 504 GL de 1974, redécouverte aux couleurs du Rallye du Bandama de l'époque.

La voiture lauréate du Grand Prix Auto 2017 Motul-Fondation du patrimoine est un Coupé Junior Panhard & Levassor de 1936 en provenance de la vente de la collection Baillon. Cette voiture, en raison de sa rareté et de son caractère emblématique va faire l'objet d'une importante restauration.

Les stars de la vente Artcurial ont été deux Ferrari : la Dino Berlinetta Spéciale de 1965 et la 166 Spyder Corsa carrossée par Scaglietti en 1948 adjugées respectivement : 4 390 400 € et 2 960 400 € des sommets !!!.

La prochaine édition de ce rassemblement est programmée du 7 au 11 février 2018.

Texte Jean Le Meaux, photos Pierre Chrétien



La Peugeot Type 3 (1891-1894) 1er véhicule de la marque à être produit en série (64 ex.)



MM. Jean Todt, Xavier Crespin, Carlos Tavares, Henri Auger et Xavier Peugeot lors de leur visite du salon.



Notre Simca 1100 GLS devant la 504 GL 1974



Autochenille Citroën B2 10 HP modèle K1.



De 1891, jusqu'à sa disparition en 1920, la société Gladiator a appartenu aux fondateurs Alexandre Darracq et Paul Aucoq. En 1895 Gladiator produit son premier tricycle motorisé dont la combustion est à base de naphta. En 1896 Adolphe Clément, Chetwynet Talbot et Harry John Lawson associés à Harvey du Cros, patron de Dunlop prennent des participations dans l'entreprise et entreprennent de créer un conglomérat.



Cette voiturette de 1907 est dans la même famille depuis son origine. Elle a été achetée par le grand-père de l'actuel propriétaire

La Société Clément Gladiator et Humber limited est lancée à Londres. La fusion échoue tandis qu'elle se développe à Paris sous le nom de Clément-Gladadiator, les deux marques poursuivant leur existence. En 1898 ils construisent leur première automobile puis des motocyclettes. Le nom associé Clément est supprimé en 1907. En 1909 l'entreprise passe sous le contrôle de Vinot et Deguingand.

*texte Club des Teuf Teuf
photos Hubert Arnould*



Une Pontiac à la CAAPY

Plusieurs groupes de retraités, anciens de l'Aérospatiale des Mureaux, sont venus visiter notre Collection. Un des participants du 28 février, Monsieur Philippe de Luca, est venu avec une splendide Pontiac convertible de 1934 type 603. Moteur 8 cylindres en ligne de 3,8 l, boîte 3 vitesses manuelles. Rien moins que 31 CV fiscaux !

Clin d'oeil à la Simca 8, la suspension avant de cette Pontiac reprend le brevet déposé par l'Ingénieur André Dubonnet.

texte Michel Bernard, photos des visiteurs



La Pontiac devant l'entrée de la CAAPY

Transformation d'une Aronde

Monsieur Daniel Mahy de passage à notre stand à Rétromobile nous a présenté la particularité de l'Aronde acquise en 2007 après près de 40 ans d'immobilisation. A ma demande il a gentiment accepté de nous rédiger un texte illustré sur cette ingénieuse adaptation. Je l'en remercie. Le voici :

Monsieur André Lemaréchal, agriculteur et ancien maire de Champeaux (50530), avait perdu sa jambe gauche durant la guerre 14/18. Sa dernière voiture une Aronde, mise en circulation le 15/06/1955, a été adaptée pour lui permettre de conduire avec sa seule jambe droite. Le véhicule acquis est une direction à droite, les aménagements suivants sont réalisés :

- Ajout d'une commande d'accélérateur à main constitué d'un levier placé à la droite du volant et jumelé avec l'accélérateur à pied.
- Adjonction d'une tige métallique transversale soudée sur la pédale d'embrayage qui passait au dessus de la pédale de frein. En appuyant à fond sur la pédale de frein, par l'intermédiaire de cette tige on débrayait en même temps. Il était possible de débrayer sans freiner.

Utilisation :

En s'asseyant sur le siège droit, M. Lemaréchal plaçait sa jambe de bois à gauche.



L'accélérateur à main positionné à droite sur le commodo.

- Il lançait le moteur et en appuyant sur la pédale de frein avec son pied droit, il freinait et débrayait en même temps,
- Il passait la première vitesse et accélérail avec l'accélérateur à main,
- En enlevant son pied de la pédale de frein les freins se libéraient l'embrayage collait et le véhicule se mettait en mouvement,
- Il reprenait le contrôle de l'accélérateur avec le pied et remettait à zéro l'accélérateur à main.
- Pour changer de vitesses il débrayait avec son pied droit et passait normalement les vitesses .

Le gros danger de cette adaptation était qu'à chaque fois qu'il freinait fortement, il débrayait en même temps. La tige de liaison était toutefois positionnée de manière à ce qu'il soit possible de freiner légèrement, sans débrayer.

Il fallait une bonne maîtrise pour conduire cette voiture et il était risqué de freiner brutalement dans les virages, car cela débrayait en même temps .

J'ai restauré et gardé la voiture en l'état en coupant la tige de liaison entre la pédale d'embrayage et la pédale de frein.

Texte et photos Daniel Mahy



Sur la pédale d'embrayage subsiste la trace de la soudure de la tige transversale.

Bourse de Mantes

C'est sous un soleil radieux que s'est déroulée la 21^e bourse de Mantes la Jolie.

Notre espace était plus étendu que les années précédentes, car nous avons bénéficié de deux barnums, l'un d'eux étant commun avec le Club Simca Bertone.

Comme chaque année, beaucoup de visiteurs se sont arrêtés à notre stand et la vente de documentation s'est avérée fructueuse. Nombreux sont les amateurs intéressés par nos activités, que ce soit pour la recherche de pièces détachées, de documents, ou la visite du Musée, encore trop peu connu.

Les véhicules exposés ; Simca Chrysler 1309 et Horizon, Simca 1100 VF2, ont attiré les regards, et l'originalité du VF2 a été apprécié a sa juste valeur au vu de sa relative rareté de nos jours.

De nouvelles adhésions ont été faites, ce qui est valorisant et prouve une fois de plus l'utilité de notre association.

Encore merci aux bénévoles qui se sont investis sur les deux jours pour le bien de notre passion commune.

Francis et Laurent ROUBELAT

Ci-contre notre installation qui présentait une Horizon de 1980 et une riche documentation



Contrat miniatures

Comme annoncé lors de notre dernière assemblée générale, deux contrats ont été signés avec des fournisseurs de miniatures.

Le premier, avec la société Atlas, comporte 15 miniatures de notre périmètre vendues uniquement sur abonnement. Le premier modèle une Aronde Elysée au 1/43e a été adressé aux souscripteurs mi-avril.

Le deuxième avec la société anglaise Eagle-moss couvre la réalisation d'une miniature à monter, au 1/8e, d'une Simca 1000 de coloris bleu pervenche. Le test conduit sur la seule face avant étant positif, les travaux de mise en place de la Collection sont lancés.



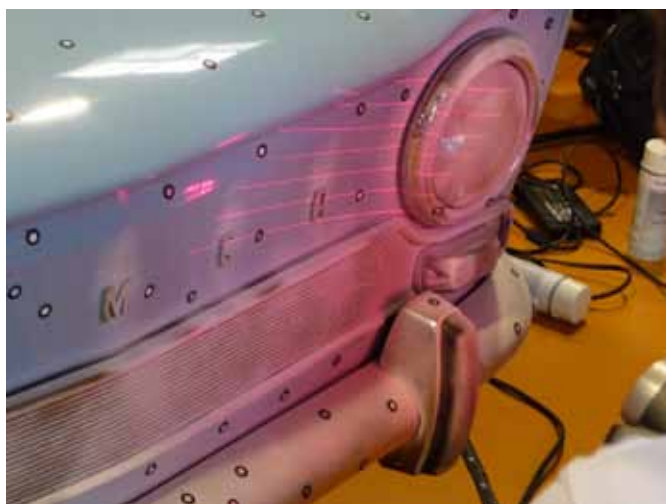
Après pose des pastilles, balayage manuel de toute la surface

C'est ainsi que le jeudi 20 avril, pour le compte de la société Eligor, qui a en charge la fabrication de cette miniature, un technicien de 3D Solutions, société spécialisée de Voisins-le-Bretonneux, a effectué le relevé tridimensionnel complet du véhicule de Daniel Eude.

L'ancienne a été balayée toute la journée par le faisceau laser du système portatif équipé également de 2 caméras rapides (60 images/seconde).

L'appareil s'auto-positionne à l'aide des pastilles réfléchissantes posées au préalable sur le véhicule. Les surfaces brillantes sont opacifiées au préalable. C'est en moyenne un point tous les 2 mm qui est relevé avec une précision de 0,1 mm.

Le système génère automatiquement un maillage dont les données sont transférées directement dans un logiciel CAO. Le volume est visualisé en temps réel.



Balayage des surfaces brillantes traitées

Le planning du projet prévoit un lancement au niveau national pour la fin de l'année.

L'URL www.collection-simca1000.fr a été réservée pour cette collection. L'ouverture de ce site est à surveiller.

texte et photos Jean Le Meaux

Cinquantième anniversaire de la FIVA



Créée en 1966 à Paris, la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) a choisi sa ville de naissance pour fêter cet événement. Patrick Rollet, son Président, a déclaré l'année 2016 : « Année du patrimoine automobile mondial ».

D'une durée de quatre jours, du 14 au 20 novembre, ce jubilé s'est terminé le dimanche par une découverte de Paris. Soixante pays étaient représentés, en provenance des cinq continents.

La CAAPY participait à cet événement avec la P60 Monthéry qui fêtera ses 60 ans en 2019. Nous avons rendez-vous dans le bois de Boulogne, au Polo de Paris, pour un départ aux aurores. Après un copieux petit déjeuner au club house, le cortège d'une centaine de véhicules, reconnaissables à leurs faisceaux lumineux de couleur jaune, s'est dirigé vers la butte Montmartre, puis la place Vendôme, la place des Vosges, le quartier latin, le Trocadéro, l'hôtel des Invalides, la Tour Eiffel, l'Arc de triomphe pour terminer au siège de PSA Groupe, 75 avenue de la Grande Armée où nous attendait le déjeuner de clôture.

Il est probable que peu de concurrents aient respecté scrupuleusement le circuit défini par le « roadbook », mais nous n'étions pas tenu à un « timing » précis (nous avons d'ailleurs, reçu la consigne de nous arrêter de temps en temps). Il nous arrivait ainsi de rencontrer des véhicules circulant en sens inverse !

Tout au long de cette promenade, la « magie » des voitures de collection a opéré, les passants n'ont cessé de nous exprimer leur sympathie.

Nous avons bénéficié d'un temps clément pour la saison. La qualité et le niveau des voitures présentées étaient impressionnants, l'ambiance générale excellente, bravo aux organisateurs pour cette journée mémorable. Nous souhaitons renouveler cette expérience valorisante.

Pour cet anniversaire, la FIVA avait reçu le soutien de la FFVE, de Vincennes en Anciennes, de PSA Groupe et de la Fondation du Patrimoine associée à Motul.

Texte et photos Pierre Chrétien



Bugatti



Le convoi à Bagatelle



Une touriste profite de la Monthéry pour une prise de vue devant l'Arc de Triomphe



Gilbert Ancelaz au volant de sa Renault AX de 1906

Une visite au son du saxophone

Mardi 29 novembre, nous avons le plaisir d'accueillir Sylvain Sourdeix saxophoniste réputé de jazz. Professeur à la Bossa-Nova Académie et au conservatoire de musique d'Orly, directeur artistique d'une école de musique, il fait partie du groupe : les « JAZZ RUNNERS »

Il a effectué de nombreuses tournées en Europe, Amérique du sud, Afrique de l'ouest et au Canada. Je l'ai rencontré lors du tournage du film « Une histoire de fou » et depuis deux ans, je suis des cours de saxo sous son autorité ; c'est ainsi qu'en préambule de cette visite, il m'a accordé le fabuleux privilège de m'accompagner. Il avait apporté son Selmer MK VI, dont la fabrication est maintenant utopique. Au beau milieu des voitures de collection, nous avons interprété quatre standards du jazz :

"Song for my Father, Take the A train, the Girl from Ipanéma et Watermelon man".



Pierre Chrétien et son professeur à l'œuvre

Il a su me guider dans les passages difficiles. Nous avons tous été émerveillés par ses "chorus", du grand art ! Impressionné et ravi,



je l'ai vivement remercié de m'avoir fait vivre une expérience à laquelle je rêvais depuis longtemps.

Egalement fin connaisseur de la voiture de collection, Sylvain a apprécié cette visite très complète. Il envisage d'ailleurs d'organiser une concentration sur un week-end avec des voitures d'époque.

A l'issue de cette visite, Sylvain nous a confié : « En tant que musicien, après avoir réalisé des concerts à Valparaiso, Montréal, Dakar ou Caracas, me voici au milieu de beautés mécaniques entre une Simca Chambord et une 1301S. à jouer « Watermelon man » de Herbie Hancock avec mon ami Pierre Chrétien »

Georges Borowicz de la section vidéo de l'ASCAP et Jacques Prévost de la CAAPY ont réalisé un film retraçant ces moments émouvants. Je les en remercie vivement.

Un grand merci à tous ceux qui ont nous ont permis de vivre cette magnifique journée.

*texte Pierre Chrétien
photos Bernard Chrétien*

Opération découverte des Musées automobiles



soit accompagnée de visiteurs payants.

La fin de l'opération est placée au 30 septembre 2017.

Le numéro à paraître fin mai comportera un encart constitué d'entrées gratuites dans les musées participants. Une accroche en couverture et une campagne sur les médias digitaux du groupe est prévue.

Jean Le Meaux

Surpris en mission pays froids

En 1966 Chrysler Corporation crée une structure européenne commune à ses acquisitions France Angleterre et Espagne. Une refonte globale des diverses gammes est décidée et aboutit en Angleterre au lancement début 1970 des Sunbeam Avenger et en France au lancement en août des Chrysler 160-180. La mise en chantier d'un nouveau véhicule au nom de code « A Car » est engagée. Plusieurs prototypes sont construits, au moins deux berlines et un coupé – qui n'est pas un coach de la berline 4 portes mais un véhicule de carrosserie différente-. Ce coupé sauvé de la destruction est exposé dans notre Collection.

La mécanique est celle de la 1100 avec le moteur transversal 6CV. La mise au point s'effectue à Mortefontaine et il est décidé de faire participer une berline « A » à la campagne d'essais au froid de janvier 1971. Comme l'année précédente, sous la recommandation de l'équipe Chrysler UK (ex Rootes) le lieu retenu est le même que celui choisi pour la mise au point de l'Avenger. Pour éviter la longue et onéreuse, remontée vers le nord par la route en suivant les côtes suédoises et norvégiennes avec les traversées par ferries, il est décidé de prendre le bateau entre Copenhague et Oslo. Le débarquement s'effectue avec toutes les précautions utiles pour que le proto ne soit pas photographié. Nous nous arrêtons pour déjeuner en vitesse car nous n'avons pas trouvé de commerce. Le stationnement n'est pas aisé et nous ne trouvons pas de place pour isoler le véhicule. Il sera toujours sous nos yeux et nous ne remarquerons rien de suspect. La mission se déroule sans problème, notre base possède un recoin pour garer la voiture à l'abri des regards affûtés.

Pour la petite histoire, au retour, je partage le véhicule avec Jean-Claude Fredoux, metteur au point à Mortefontaine avant sa mutation à Belchamp en 1986 (Jean-Claude Fredoux a été membre de la CAAPY de 1985 à 1991). La voiture présente un comportement des plus bizarres qui nous fait ralentir, les mises en virage sont dangereuses, il n'y a aucune tenue de cap ni stabilité en ligne droite. Les contrôles rapides lors des arrêts ne montrent rien d'anormal. Après un retour difficile il est constaté au démontage que le flector de direction est complètement détruit. Il ne s'agit plus vraiment d'une couronne, il n'aurait pas été beaucoup plus loin, nous avons eu de la chance !

Début mars, je suis appelé à la Direction Technique, le proto avait été photographé. J'ai du expliquer ce que j'ai relaté précédemment.

Ce n'est pas un bon point ! J'ai conservé une copie de la première page après couverture de la revue allemande « AUTO MOTOR UND SPORT » qui montre le proto.



Prise à Oslo, on devine les 2 Chrysler 180, cette photo sera reprise par pratiquement toute la presse spécialisée, y compris « L'Equipe » où l'on trouve une esquisse du véhicule. Il faut dire qu'à l'époque, la sortie d'une nouvelle voiture était un événement important qui passionnait les foules surtout dans les pays nordiques. Il y avait un réel engouement, car l'automobile n'avait pas encore été démolie par ses adversaires ! Un badaud qui apercevait un proto n'hésitait pas, si c'était possible, à courir pour trouver un appareil photo voire acheter un jetable.

Il y avait une équipe spécialisée dans la chasse aux prototypes dirigée par H.L. qui semblait être parfaitement informé des dates de débarquement et lieux d'essais des équipes. Tous les constructeurs européens se retrouvaient en janvier/février sur la péninsule nordique pour leur campagne d'essais au froid. Alors photo occasionnelle d'un témoin au passage de la voiture ou celle d'un spécialiste : je ne sais pas.

Le projet de véhicule A sera définitivement abandonné courant 1971.

Texte André Louis Sance



Photo du premier prototype roulant. Doc. CAAPY

Visite d'Anthony Beltoise et Thierry Cohet

Lundi 30 janvier, nous avons invité Anthony Beltoise pour qu'il retrouve la Marly de son Papa qu'il nous avait confiée l'année dernière pour figurer dans notre musée.

Avec Jean-Claude Bréard nous avons eu le plaisir d'accueillir également Thierry Cohet, rédacteur en chef de LVA, Michel Croulebois et Guy Olla pour une visite de notre Musée, comme nous l'avions fait avec le regretté Jean-Pierre Beltoise, voici maintenant quatre ans (visite qui avait duré... quatre heures) !

Anthony a eu le plaisir de retrouver et de rouler à nouveau dans ce magnifique « station-wagon » gratifié d'une seconde jeunesse. Son bon vieux V8 a ronronné comme à ses plus beaux jours. L'examen du soubassement nous a cependant indiqué quelques traces de corrosion, mais les longerons ne sont pas touchés. Sous sa robe crème et bordeaux, elle a fière allure la Marly de Jean-Pierre Beltoise et fait l'émerveillement des visiteurs.



De g. à d. : Thierry Cohet, Pierre Chrétien, Anthony Beltoise, Michel Croulebois, Guy Olla et Jean-Claude Bréard

Au cours de la visite, Anthony s'est montré très intéressé par les témoignages des véhicules du passé, mais sa visite a été moins approfondie que celle de son Père.

SIMCA et les bandes dessinées

Pour continuer notre série «SIMCA dans la bande dessinée», nous retrouvons texte et dessins de Jean Graton.

Avant de populariser le sport automobile, tout du moins en BD avec son héros Michel Vaillant, ce dessinateur de talent a publié de nombreuses histoires dans différents sports. Dans cette page issue de l'histoire «l'inconnu du Tour de France», Max un jeune reporter envoyé spécial de son journal, suit le Tour de France. C'est alors, qu'il repère un véhicule dont les occupants sont censés travailler pour un journal qui n'existe pas !

Notre jeune reporter cherche à en savoir d'avantage sur ce mystérieux véhicule qui



Thierry Cohet, très professionnel nous interrogeait, notait et photographiait certains détails dont il a le secret. Cette visite a fait l'objet d'une double page dans le LVA n° 1759 du 16 mars.

Débutée par un repas très convivial, cette journée s'est achevée dans une excellente ambiance. Nous gardons de Jean-Pierre Beltoise le souvenir d'un personnage chaleureux, qui ne laissait personne indifférent. Merci à Anthony d'être venu nous rendre visite.

Texte et photos Pierre Chrétien



A g. Bernard Chrétien a rejoint le groupe

quitte brutalement la caravane du tour. Max le prend en chasse avec sa moto. Les occupants le repèrent et le kidnappent. Il réussit à leur fausser compagnie mais perd rapidement leur trace.

Après sa déposition au poste de police c'est, dans l'Aronde Grand Large qui l'emmène à la gare que lui revient le nom du port d'Anvers prononcé par ces inconnus lors d'une conversation. Cela va lui permettre de retrouver la piste de ces inconnus, en fait des trafiquants qui se servaient du Tour de France pour passer la frontière sans encombres.

Introduction Bernard Chrétien

L'INCONNU DU TOUR DE FRANCE

TEXTES ET DESSINS DE JEAN GRATON

Max a été abandonné par ses ravisseurs. Il s'aperçoit que l'un d'eux prend le train pour Bruxelles et il prévient la police...

EN QUITTANT LE POSTE DE POLICE, MAX SE REND AU JOURNAL BELGE "LE SPORT" OÙ IL TÉLÉPHONE À PARIS-SPORT.

VOILA TOUTE L'AVENTURE, PATRON... BON... C'EST JUSTE INUTILE QUE JE REJOIGNE LE "TOUR", IL SE TERMINE DANS DEUX JOURS... NON, RIEN DE SÉRIEUX, SIMPLEMENT À LA JOUE ET AU COUDE..... OUI, ON ME DONNERA DE L'ARGENT ICI POUR RENTRER À PARIS. ET POUR LA MOTO?... ÇA VA, JE NE M'EN OCCUPE PAS..... ENTENDU À DEMAIN... DITES, PATRON, BONJOUR À MÊNARD. DITES-LUI QUE TOUT VA BIEN..... AU REVOIR, MERCI !

PUIS-JE TE CONDUIRE À LA GARE ?

AVEC PLAISIR, MON VIEUX !

MAIS, COMME ILS LONGENT LE CANAL...

TIENS, VOUS AVEZ UN CANAL QUI TRAVERSE LA VILLE ?... OU CONDUIT-IL ?

À ANVERS.

À ANVERS... À ANVERS??! DIS, VEUX-TU ME CONDUIRE EN VITESSE À UNE ÉCLUSE ?

À UNE ÉCLUSE ?? HEU... OUI...

... POURQUOI ?

JE T'EXPLIQUERAI ! J'AI UNE IDÉE LUMINEUSE ...

CONDUITE DE MAIN DE MATRE PAR LE JOURNALISTE BELGE. LA VOITURE A TÔT FAIT DE QUITTER BRUXELLES...

BRUXELLES

VAN LOO

ET QUELQUES MINUTES PLUS TARD, ELLE STOPPE DEVANT LA PREMIÈRE ÉCLUSE.

TU M'ACCOMPAGNES ? JE VAIS INTERROGER L'ÉCLUSIER...

SI JE CONNAIS UN NOMME CHRISTOPHE ? HEU... NON ! IL EST VRAI, VOUS PENSEZ, QUE JE NE CONNAIS PAS TOUS LES MARI-NIERS PAR LEUR NOM...

...IL EN PASSE TEL-LEMENT... JE CON-NAIS PLUTÔT LE NOM DE TOUS LES CHALANDS... POUR ÇA, J'AI UNE BONNE MÉMOIRE... TENEZ, AUJOURD'HUI, IL EST PASSÉ LE "NEPTUNE" LE "LOURDES II" LE "CHRISTOPHE COLOMB" LE...

HEIN !? LE "CHRISTOPHE COLOMB" ! MAÏS OUI ! J'AVAIS RAISON !... ET OÙ SE TROUVE-T-IL À L'HEURE QU'IL EST ?

HEU !... IL EST PASSÉ ICI À 4h 30 ... ILS S'ARRÊTERONT SÛREMENT POUR LA NUIT À WILLEBROEK ...