



# L'Aventure Automobile à Poissy

**LETTRE D'INFORMATION - NUMÉRO 32 - novembre 2017**  
CAAPY 212 Boulevard Pelletier 78955 Carrières-sous-Poissy  
[www.caapy.net](http://www.caapy.net) - [caapy@peugeot.com](mailto:caapy@peugeot.com)

## Editorial

*La traditionnelle sortie de notre association, a rencontré un très vif succès. Tous les équipages participants se sont donné rendez-vous l'année prochaine pour une nouvelle destination. Un grand merci à nos GO.*

*Nouveau record de fréquentation pour les Journées européennes du Patrimoine. Nos bénévoles ont accueilli 773 personnes sur les 2 jours avec une forte affluence le dimanche après-midi, nous les en remercions vivement. Cependant, comme nous l'évoquions déjà l'an passé, leur nombre est insuffisant pour assurer un bon accueil lorsqu'il y a affluence. Pour la même raison, nous nous interrogeons sur la pérennité des visites guidées, point fort cependant de notre prestation. Nous lançons un nouvel appel.*

*Les bénévoles de l'atelier et de la plateforme poursuivent assidument les diverses activités de l'association :*

*- le motoriste retenu pour remonter le moteur de la Ford Vedette est venu récupérer les éléments. Après l'inventaire complet des*

*pièces une métrologie complète sera engagée.*

*- les devis concernant la restauration de la Simca Fiat 11 CV sont en cours d'analyse.*

*- le coupé 1000 est parti en carrosserie peinture*

*- l'entretien des véhicules roulants et la préparation aux contrôles techniques périodiques se poursuivent.*

*- le véhicule qui sera présenté à Rétromobile est choisi.*

*- les relations avec les collectionneurs s'intensifient.*

*Un point nous préoccupe : nous avons été informés qu'une réflexion était engagée pour regrouper, à court terme, les activités du conservatoire Citroën et celles de notre association en un seul lieu sur le site de production de Poissy. Nous ne manquerons pas de vous informer des orientations prises.*

*Au nom du Comité de Direction, je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année.*

*Jean Le Meaux Communication CAAPY*

## Grand prix de Pau historique



Dominé par le pic du Midi d'Ossau, ce magnifique tracé, seul circuit en ville en France, serpente dans cette belle ville de Pau.

La première difficulté arrive avec le redoutable virage de la gare, au pied de la palmeraie. Ce virage conditionne la longue montée dominée

par le boulevard des Pyrénées, permettant aux moteurs en pleine charge de délivrer leur puissance maximum. Le pont Oscar et la difficile épingle du Lycée lui font suite, avant de s'élaner dans l'impressionnante succession de courbes du Parc Beaumont. Le virage situé au pied de la statue du Maréchal Foch a été témoin de nombreuses mésaventures. C'est ensuite la descente vers la « chicane », pour rejoindre la ligne « presque » droite qui passe devant les stands. Une dernière difficulté se présente au freinage pour aborder le virage de la gare « en aveugle », sans « louper » son point de corde !

Les pilotes sont unanimes à reconnaître le plaisir unique ressenti en pilotant sur ce circuit.

Ce GP historique nous a offert un spectacle à couper le souffle. Parmi les 7 disciplines que nous présentait l'ASA Basco-Béarnais, hormis

Les F2, les GT et les voitures d'entre les deux guerres, nous retiendrons le « Trophée maxi 1000 », avec la présence de 3 Simca 1000 Rallye 2, et le Trophée F3 classique auquel participait Carlos Autunes Tavares, au volant d'une Chevron B 47 de 1979.

Nous retiendrons son humilité et sa disponibilité pour répondre à nos questions. Après nous avoir fait des éloges de ce circuit, il nous a confié :

« l'endroit que je préfère est l'enchaînement des courbes dans le parc Beaumont, c'est grisant de frôler les rails à de telles vitesses » Nous lui avons fait remarquer qu'il passait très bien au virage de la gare, ce à quoi il nous a répondu :

« ce virage ne me pose pas de problème. Par contre, à l'épingle du lycée, je suis arrêté ». Nous lui avons ensuite demandé si Peugeot envisageait de disputer de nouveau les 24h du Mans ou revenir en F1. Sa réponse fut sans équivoque :

« Dans l'état actuel, il n'en est pas question. Les règlements de l'ACO et de la FIA offrent trop de possibilités aux ingénieurs, il en découle des coûts trop élevés pour les constructeurs ».

Voilà qui est clair.

Le dialogue s'est ensuite porté sur le redressement du groupe PSA, et le rachat d'Opel/Vauxhall.

Nous lui avons également demandé ce qu'il pensait du musée CAAPY,

« c'est un très beau musée, je garde un excellent souvenir de ma visite. Il faut mettre en commun nos efforts entre nos différents musées ».

Nous garderons un excellent souvenir de cet entretien avec un personnage exceptionnel que l'on retrouve sur les circuits automobiles depuis des dizaines d'années, uniquement pour son plaisir.

Merci, Monsieur Tavarès, pour votre disponibilité.

Nous remercions aussi l'organisation pour le remarquable déroulement de cette manifestation et Jacques Furet qui nous a permis l'accès aux endroits stratégiques, nous facilitant la réalisation de notre reportage.

texte et photos Pierre Chrétien



Une des trois Simca 1000 Rallye 2 engagées au Trophée 1000



Carlos Tavares au paddock



Carlos Tavares négocie l'épingle du lycée



Bugatti au virage de la gare



Martini MK 37 pilotée par Michel Ghio



## 3ème édition des 3 heures du GARAC



Comme il est maintenant de coutume, l'École Nationale des Professions de l'Automobile du GARAC (Groupement d'Apprentissage de la Réparation Automobile et du Cycle) organisait, le samedi 20 mai, son rendez-vous annuel sous l'appellation :

### « Les 3 heures du GARAC ».

Tous les anciens élèves, de cet établissement réputé, étaient invités avec famille et amis. On a dénombré pas moins de 1 100 visiteurs ! De 9h à midi, ils ont pu admirer les 250 véhicules historiques exposés, toutes marques et toutes époques confondues.



*La Présidence de la CAAPY en exposition*

Historiquement, le GARAC a été témoin de la première course de karting disputée en France en décembre 1959. Georges Leskovac, ancien élève du GARAC, avait construit des karts appelés *Leskokart* en s'inspirant de ceux qu'il avait vus lors d'un voyage aux U.S.A.

L'année prochaine, le GARAC fêtera ses 70 ans. Ce sera sûrement l'occasion d'organiser une belle cérémonie durant laquelle la démonstration de deux «*Lescokart*» est envisagée. Ces karts seront présentés puis pilotés par deux membres de l'association : RetroKart France. Un démontage rapide pour chargement dans un coffre de voiture sera également présenté.

Notre association était présente avec la Simca Présidence conduite par Pierre Chrétien, ancien élève du GARAC, accompagné de son frère Bernard.

L'accueil a été exemplaire ; café le matin et buffet offert le midi aux exposants.

Tout au long de la matinée, les futurs apprentis étaient mis en relation avec les entreprises. Les formations proposées par cette école concernent la mécanique, l'électronique, la carrosserie-peinture, la vente-commerce et la gestion-administration avec un taux de réussite aux examens de 82%.

je tiens à remercier Mme Catherine Rajalu, directrice de la communication et tout le personnel de cet établissement pour la réussite de cet événement, par chance agrémenté d'un soleil radieux.

*texte Pierre Chrétien photos famille Chrétien*



*UNIC C1 de 1910 avec un moteur Ballot 1,4l - 4 cylindres borgnes - BV 4 rapports*



*Pierre Chrétien le 13 août à Soissons sur un Swisstutless. Moteur Komet K55.*

## Sortie annuelle

Cette année, la destination nous a été proposée par André Gérard. Excellente initiative dont nous le remercions, car après toutes ces sorties, il devient difficile d'innover.

L'itinéraire nous a conduits dans le département de l'Eure et Loir et plus précisément sur la commune de Pont-sous-Gallardon où nous avons découvert un petit musée hors du commun.

Après un petit déjeuner d'accueil dans nos locaux, nous partons vers 9 heures 30 sous un soleil radieux pour parcourir 80 km. Le giratoire du Pontel nous éparpille quelque peu mais nous nous regroupons aux Mesnuls pour emprunter en convoi un petit chemin de traverse afin d'éviter des travaux. Nous arrivons tous vers 12 heures dans ce petit village qui a gardé tout son charme.

Après un bon repas au restaurant «La Mère aux Cailles», nous nous dirigeons vers le musée tout proche appelé :



Ce musée, créé en 2012, est installé dans l'ancienne halle à marchandises des années 1920.

Nous sommes accueillis par les membres fondateurs de l'association, qui vont se faire un réel plaisir de nous faire découvrir leur riche collection de vélos anciens de tous genres, de moteurs d'avions, le tout clôturé par l'exposition temporaire 2017 consacrée aux micro-cars et voiturettes.

Après cette longue visite couverte par de nombreuses photos souvenirs, les participants ont apprécié le rafraîchissement qui leur est offert à la sortie.

Après la traditionnelle photo de groupe les équipages regagnent leurs véhicules pour un retour tranquille vers la CAAPY.

C'est une agréable journée que nous avons passée tous ensemble, en se disant à l'année prochaine pour une autre destination surprise.

*texte Nicole et Michel Duneau,  
photos des participants*



*Après la remise du road-book pendant le café d'accueil c'est le départ d'une belle journée*



*Ambiance conviviale autour d'un bon repas*





*Une draisienne de 1879. Invention de 1817 du baron badois Karl von Drais*



*ancêtre du vélo pliant ce vélo a été inventé en 1895 par le capitaine Gérard. Pliage en moins d'une minute*



*Moteur à quatre temps Anzani : 3 cylindres en W, cylindrée de 3 750 cm<sup>3</sup> développant 30 cv à 1 400 tr/mn*



*Moto denny exposée sur une portion de vélodrome*



Alessandro Anzani  
1877-1956

Coureur cycliste italien, puis pilote de motos, il fut champion du monde de motos en 1905.

En 1906, il crée à Asnières, sa propre société de fabrication de moteurs : d'abord des moteurs de motocyclettes, puis des moteurs d'avions en Y, à 3 cylindres en éventail et finalement en étoile.

Lors de sa traversée de la Manche, le 25 juillet 1909, Louis Blériot utilisait un moteur 3 cylindres Anzani.





*Voitures Rovin construites de 1946 à 1958 à Saint Denis. Au 1er plan une Rovin D2 de 1949 puis une Rovin D3B de 1953*



*Développée par Piaggio la Vespa 400 a été construite de 1957 à 1961 à Fourchambault*



*Isetta Velam avec sa porte en face avant*



*Velo Gonnet, prototype de 1952. Moteur électrique en position arrière et moteur à 2 temps à l'avant. Hybride avant l'heure !*



*La traditionnelle photo de famille avant le retour*

## Visite de Michel Tétu

Michel Tétu, Ingénieur de l'Ecole des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile a fait toute sa carrière dans le monde automobile. Invité à visiter notre musée, il est venu nous rencontrer, le mercredi 23 août, accompagné de Michel Croulebois.



Chaque visite organisée par Pierre débute par un bon repas !

Au cours de la visite, c'est avec gentillesse qu'il a répondu à toutes nos questions.

- Les voitures de collection, tourisme ou compétition, connaissent de plus en plus de succès. De toutes, pour laquelle ou lesquelles se porterait votre « coup de cœur » ?

« Lorsque j'étais jeune, c'était les DB, CD, Dauphine 1093, R5 Turbo, Ligier JS2. Maintenant, c'est l'Abarth-Simca 1962 et la Lotus Elite. J'aime bien la forme aérodynamique très ramassée de l'Abarth-Simca. C'était une concurrente redoutable aux 24 heures du Mans 1962, lorsque nous avons remporté l'indice de performance avec la CD Peugeot.

- Et vous-même, possédez-vous une voiture de collection ?

« J'en ai eu plusieurs, mais je m'en suis séparé. Aujourd'hui, je n'ai plus qu'une Talbot Samba GL (\*), dont je cherche désespérément un pommeau de levier de vitesses ! Je garde, par contre, un souvenir formidable de ma 205 GTI 130 ch.

- Que pensez-vous des récentes mesures prises pour interdire à ces voitures de rouler ?  
« Bizarrrre et pas logique ! »

- Et les voitures électriques ?

« Au final, la pollution totale est sensiblement la même, mais il reste à traiter le stockage de l'énergie !

Par contre, le GPL peut être envisagé !

- Parmi vos nombreuses créations, quelles sont celles qui vous ont apporté les plus grandes satisfactions ?

« Toutes étaient différentes, sauf la JS 31 que nous n'aurions jamais dû construire car trop futuriste ».

- Quelles différences de fonctionnement avez-vous trouvé en passant de Renault Sport F1 à Ligier ?

« Chez Renault, on sous-traitait beaucoup. Chez Ligier, on était capable de tout fabriquer sauf la coque. Les délais étaient plus courts. Chez l'un comme chez l'autre, il nous arrivait de réaliser la pièce avant qu'elle ne soit dessinée, donc, sans tolérance - comme c'était déjà le cas chez Gordini.»

- Pourquoi Renault Sport n'a pas porté réclamation en 1983 contre l'écurie Brabham ?  
« La direction n'avait pas souhaité remporter le titre sur le « tapis vert ». C'était très frustrant pour Renault et Elf ».

- Que pensez-vous des pilotes que vous avez côtoyés ?

« Chacun a sa particularité :

- Prost, avait une bonne stratégie, bonne analyse, mais un caractère difficile.

- Arnoux était moins exigeant sur les réglages, mais combatif et brillant. Il était souvent devant Prost.

- Jabouille, a toujours préféré le travail personnel.

- Pescarolo, très calme et posé.

- Laffite, fantastique et brillant. Il ne s'investissait pas particulièrement pour la mise au point et le développement des voitures. En 1975, Il a remporté une victoire fabuleuse aux 1 000 km du Nurburgring sur Alfa-Roméo. En 1979 et 1981 sur Ligier et Talbot-Ligier, il méritait le titre de champion du monde de F1.



Michel Tétu devant l'espace Talbot



Michel Croulebois intervient :

«Aujourd'hui, l'ambiance est totalement différente, les pilotes ne se parlent plus ou très peu. A l'époque, ils faisaient souvent la fête ; ils savaient tous qu'à la course suivante, il en manquerait un parmi eux... Leur comportement sur la piste n'est plus le même. Le duel Arnoux-Villeneuve au GP de France à Dijon en 1979 reste dans les annales...

- Michel Tétu, avez-vous connu d'autres personnes avec qui cela a été difficile ?

« Aucune. Guy Ligier avait son caractère, il piquait de grosses colères, mais c'est lui qui revenait vers nous. Toute son équipe lui était dévouée. Très influençable, plusieurs personnes ont été évincées suite à délations, aussi bien chez Ligier que chez Renault. Lorsque Guy Ligier m'a licencié, il m'a rappelé huit jours après, mais je n'ai pas donné suite. »

- Les règlements de la F1 ont souvent tenté de limiter les coûts, malgré tout, ce sont toujours des budgets prohibitifs ; qu'en pensez-vous ?

(\*) La Samba de 1985 de Michel Tétu. Par message il a informé Pierre avoir fait passer les 300 000 km à cette Samba lors d'une sortie à Vichy début septembre !



## Merci Monsieur Tintignac

Alfred Tintignac, ancien cadre du centre technique d'Argenteuil puis de Carrières-sous-Poissy est venu nous remettre une collection de miniatures de diverses échelles (1/18e, 1/43e...)

Si celles de la collection «Les belles années Simca nous étaient bien connues» un grand nombre de provenances diverses vont agréablement enrichir nos vitrines.

Nous le remercions vivement pour ce don.

Texte Jean Le Meaux, photo Pierre Chrétien



Quelques miniatures extraites du volumineux don

« Et de plus en plus ! Ceci ne prendra fin que lorsque les sponsors cesseront de financer à outrance. Il n'y a qu'à voir au GP de Monaco, deux semaines sont nécessaires pour préparer l'infrastructure des installations réservées aux sponsors. Les budgets moteurs représentent environ la moitié du budget de l'équipe. A l'époque, nous étions 48 personnes chez Renault et 80 chez Ligier. Aujourd'hui, ils sont 700 chez Renault dont 10 ingénieurs aérodynamiciens !

Et le circuit de Charade ?

« C'est le petit Nurburgring. Avec SPA, ce sont les plus beaux circuits du monde ! L'année prochaine, l'association des amis de Charade organisera une grande fête pour les 60 ans du circuit avec Claude Michy.

Michel Tetu s'est montré ravi de cette visite. Il nous a proposé de nous confier une documentation détenue par la soufflerie Eiffel, et le projet avorté d'une « DB Simca !

texte et photos Pierre Chrétien



## Appel à candidatures

Lors de notre dernière assemblée générale, notre président Hubert Arnould a rappelé que le renouvellement des membres du comité de direction se faisait par moitié tous les 2 ans. Ainsi pour le renouvellement de 3 mandats en 2018, il a lancé un appel à candidatures que je rappelle dans ces lignes.

Les personnes intéressées sont priées de se faire connaître avant la mi-mars.

*Jean Le Meaux*

## Ronde vauvoise



C'est par une belle matinée ensoleillée de septembre que s'est déroulée, la 15e édition de la Ronde vauvoise, organisée par Jean-Claude Bréard, nouveau maire de la ville de Vaux sur Seine.

Après la remise des chemisettes, des plaques et du road-book du circuit décrivant les 80 km à parcourir, le départ est donné à 9h15 du parc de la Martinière aux 50 voitures inscrites.

Comme, de coutume et dans un budget réduit, l'organisation est exemplaire. A remarquer la présence d'une dépanneuse, très utile en cas de besoin.

A la sortie d'Hardricourt, un premier regroupement a lieu. Nous traversons ensuite les communes de Gaillonnet, Oinville-sur-Montcient, Brueil-en-Vexin, Saily, Aincourt où nous sommes accueillis par Monsieur Couesnon, maire de ce charmant village. Une pause-café-croissant nous attendait sur le parking de l'église.



Comme l'an passé nous avons eu le plaisir de rencontrer Monsieur Vosniea, Président du circuit de Karting de Mantes.

Nous poursuivons cette merveilleuse balade à travers le parc régional du Vexin en traversant Villeneuve puis Cherece pour atteindre la renommée route des crêtes.

Nouvelle halte sur l'esplanade « les coteaux de la Seine », dominant la vallée de la Seine, puis descente vers la Roche Guyon, traversée de Haute Isle, Chantemesle, Vetheuil, Vienne en Arthies, Saily, les Bonnes joies, Lainville en Vexin, Montalet le Bois, Damply, Les Noquets, Seraincourt, Hardricourt pour revenir à Vaux-sur-Seine au parc de la Martinière, d'où nous sommes partis.

Un pot d'accueil nous attendait, suivi de plateaux-repas distribués à chacun pour un déjeuner très convivial, en plein air.

Chaque propriétaire a présenté ensuite sa voiture, avec anecdotes et commentaires.

Cette belle journée s'est terminée dans la bonne humeur générale, sous un soleil radieux, en attendant de se retrouver l'année prochaine.

Merci aux organisateurs ainsi qu'à la municipalité de Vaux-sur-Seine pour nous avoir offert cette sortie mémorable.

*texte et photos Pierre Chrétien*



*En plus de l'organisateur Jean-Claude Bréard, deux membres de la CAAPY Gilles Dupont et Pierre Chrétien participaient à cette sortie annuelle*



Jean-Claude Bréard et son cabriolet 504



Magnifique Alfa- Roméo Giulietta Sprint



La présence de la dépanneuse du garage vauvois «Relais de l'Hautil» est une précaution bien rassurante de la Ronde Vauvoise



La table des organisateurs au cours du déjeuner au soleil !

## La Versailles est de mariage !

Samedi 23 septembre, Annie et Mathieu ont choisi notre Versailles pour les convoyer de la Mairie à l'église de Taverny.

Auparavant, le père du marié, ancien fleuriste, avait décoré la Versailles de 2 magnifiques bouquets de fleurs, à l'avant et à l'arrière, qui ont résisté à un vent de 80 km/h !

En fin d'après-midi, nous sommes arrivés au

château de Magny en Vexin, sous une « haie d'honneur » matérialisée par des « feux de bengale ».

La réception était somptueuse et notre Versailles a remporté un énorme succès auprès des convives.

Félicitations aux jeunes mariés

*texte et photos Pierre Chrétien*



Annie et Mathieu posent devant la Versailles de la collection somptueusement décorée



## Ma première voiture

C'était l'époque où je rêvais qu'un jour viendrait où je pourrais m'offrir une voiture !

Voici le récit de cette aventure vécue il y a 55 ans ; je venais de me marier, j'avais vendu mon scooter et donc décidé d'acheter, enfin, une voiture.

A la sortie de mon travail, en 1958, j'aperçois un jour une pancarte « Simca cinq à vendre », avenue Napoléon Bonaparte à Rueil Malmaison.

A l'atelier de l'usine SIMCA de Nanterre où je travaillais à cette époque, en tant que metteur au point-essayeur, tous mes collègues, mécaniciens, essayeurs, étaient déjà possesseurs d'une Simca Cinq, Six ou 8.

Franchement, je ne pouvais donc pas faire autrement que de m'équiper, moi aussi, d'une Simca ! Je prends donc rendez-vous, un samedi, et hop, j'achète cette voiture.



*Quand le rêve devient réalité*

C'était une Simca Cinq sortie d'usine le 19 octobre 1936 avec le numéro de série 5726. L'état de la carrosserie était correct, de couleur noire, bien entendu, par contre, la mécanique

était à revoir complètement. Sitôt arrivé, le jour même, sur le parking où j'habitais, je mets le véhicule sur cales, et je démonte tous les organes mécaniques à réviser, moteur, direction, freinage, accessoires électriques, échappement, etc. !

J'emportais ces pièces, dès le lundi, dans un grand sac de pommes de terre, à la station-service, de façon à pouvoir y travailler pendant les heures de repas. Je préparai une liste de toutes les pièces à remplacer ou, au moins, à réviser. A cette époque, on pouvait trouver facilement ces pièces chez Imberolte, avenue du général de Gaulle à Courbevoie, anciennement avenue de la Défense.

Après toutes ces nombreuses réparations, nous avons pu nous préparer à faire des voyages. Malgré quelques points de fragilité mécanique, c'était une voiture populaire, agréable à conduire.

Comme disait la publicité de l'époque : « la grande petite voiture », avec son moteur de 570cm<sup>3</sup> de cylindrée, sa faible consommation de 3,5 litres aux 100km, avait reçu le sobriquet d'un « appétit d'oiseau ».

Ses caractéristiques principales : 4 vitesses, freinage hydraulique sur les 4 roues, entre autres, lui avaient permis de remporter l'indice de performance aux 24 heures du Mans en 1938, avec des pilotes de l'équipe d'Amédée Gordini ; de même, son prix de 9 900 francs était un atout très intéressant, face aux 35 000 francs affichés pour les 9 ou 11 CV.

Pour ce qui concerne nos voyages de cette époque, la principale caractéristique, était que je savais toujours quand nous partions, mais ne savais jamais quand nous allions revenir. C'était l'aventure !

*Texte André Gérard*

## SIMCA et les bandes dessinées



*BD du dessinateur Franquin présenté par Bernard Chrétien*

Dans l'album « Le repaire de la Murène, nous retrouvons le Comte de Champignac, un grand savant, ami de Spirou et Fantasio. La dernière invention de ce grand savant est la création d'un produit capable de désintégrer les métaux en un instant.

Dans cet extrait nous assistons au kidnapping du professeur de Champignac et de Spi-

rou par des ravisseurs voulant s'approprier ce produit. C'est à bord d'une Simca Versailles qu'ils sont emmenés ! Adroitement, Spirou réussit à libérer dans la voiture le produit magique qui réduit le véhicule en un tas de poussière permettant ainsi à nos deux amis de fausser compagnie aux bandits !!



