



Décembre 2016

ATTENTION

**LE PREMIER
RASSEMBLEMENT
DE L'ANNEE SE
TIENDRA
LE 8 JANVIER
ET NON
LE 1^{er} JANVIER
COMME DE
COUTUME**

Edito

L'année 2016 se termine déjà...Plus les années passent plus elles me paraissent courtes !

Pour le TAR cette année 2016 aura été pleine de satisfactions : un franc succès à l'ensemble de nos sorties et de nos rassemblements, un nombre d'adhérents globalement stable, la participation d'adhérents à la vie du club, de nouveaux adhérents organisateurs de belles sorties, des rédacteurs pour le TARinfo, une Assemblée Générale qui nous a renouvelé sa confiance.

Si je m'en tiens aux réponses reçues au questionnaire que je vous ai transmis avant l'Assemblée Générale, je dois pouvoir affirmer que 2017 sera de la même trempe. En effet, comme vous pourrez le voir dans la synthèse des réponses à ce questionnaire,

nombreux sont ceux qui ont déclaré être prêts à investir un peu de temps pour le TAR ! Qu'ils en soient d'avance remerciés !

Nous envisageons de fêter les 10 ans du TAR en 2018 mais cela ne pourra se faire qu'avec beaucoup de bonnes volontés. Nous comptons donc sur vous pour que cette fête puisse être une réussite. Nous vous informerons à partir du deuxième semestre de l'avancement de nos réflexions.



**Je vous souhaite à
toutes et à tous
d'excellentes fêtes de
fin d'année
et une excellente
année 2017**

Jacques Benbassat

Au sommaire :

Edito	1
La Rablaisie	2
L'UNIVEM	5
Achères	7
TartAlain de Tarascon	12
AG et Soirée	13
Synthèse questionnaires	13
Réponses questionnaires	14
Calendrier prévisionnel 2017	15



Le Conseil d'Administration de gauche à droite :

Cyrille Mabile , Jean Baptiste Guyot, Angélique Bouvret, Philippe Jarlot, Bertrand Petremont, Jean Paul Hamel, Michel Doyen, Jean Pierre Kerling, Jacques Benbassat. (Absent sur la photo, Philippe Belet).

Les TARés festoyent en Rablaisie

Nous en parlions depuis pas mal de temps de cette sortie en Touraine et, finalement nous avons trouvé une date pour l'organiser. L'hôtel d'Amboise Initialement choisi n'étant pas disponible, c'est Loches qui fut choisi comme plaque tournante de ce rallye.

depuis le début du moyen-âge et enjolivé à la renaissance.

Il s'agit d'un très rare exemple de forteresse entourée de douves en eau encore alimentées par un système hydraulique complexe encore en état de fonctionnement.



Le Chatelier fut l'objet de luttes incessantes pendant la guerre de cent ans. En particulier Richard Cœur de Lion et Henri Plantagenet l'utilisèrent comme base arrière pour attaquer les rois de France. Plus récemment, les protestants s'y réfugièrent pendant les guerres de religion.

Nous reprenons la route et traversons le plateau de Sainte-Maure, célèbre pour ses fromages de chèvres. Nous traversons la petite cité de Sainte Catherine de Fierbois. C'est là que Charles Martel en 732 remporta une victoire décisive sur les Sarrazins, lui ouvrant la route de Poitiers.

Nous empruntons alors une petite portion de route nationale 10. Pour les familles qui préféraient les plages de l'Atlantique, la RN 10 était l'autre route des vacances. Une association locale fort dynamique « on est heureux, Nationale 10 » fait revivre les grands moments de la 10 et effectue un travail admirable de sauvegarde de « petit patrimoine » : recensement de publicités peintes, collections de photos de véhicules d'époque et restauration de garages ou stations-service années 50 comme « l'étoile de sud » à Ste Maure.

Nous découvrons bientôt l'adorable vallée de Courtineau et ses habitations troglodytes préservées typiques de l'habitat traditionnel dans les vallées de la Loire et du Cher.

Nous mettons le cap sur la vallée de l'Indre et faisons une petite halte au château de Saché où nous croisons le club Triumph de Touraine qui effectue sa sortie annuelle.

Saché est célèbre pour avoir accueilli Balzac à de nombreuses reprises. C'est là qu'il écrivit « le lys dans la vallée » dont l'intrigue se situe dans la vallée de l'Indre et également de nombreux romans de la comédie humaine.

Par un bel après-midi de fin d'été, les premiers équipages se présentaient à l'hôtel. Les plus courageux en profitèrent pour effectuer une visite à pied de la cité royale. Les autres ont préféré se relaxer dans la piscine avant de tous se retrouver sur la terrasse pour l'apéritif.

Samedi matin rendez-vous était donné à 8h30 pour le départ.

Aucune défection, toutes les mécaniques ont démarré au quart de tour. Les tarés, c'est du sérieux !

Cette première étape aurait pu s'appeler « sur les traces de Jeanne d'Arc » dont nous allons souvent croiser la route entre Loches et Chinon, mais également de Jacques Villeret le lochois à Jean Carmet puisque nous devons faire halte à proximité de Saint Nicolas de Bourgueil, fief du regretté Jean.

C'est par la rocade que nous quittons Loches direction plein sud. En effet, il a paru préférable d'éviter le vieux centre qui abrite tous le samedi un marché réputé, rendant la circulation assez délicate.

Nous découvrons quelques villages typiques du sud-Touraine et c'est un vrai plaisir de rouler sur ces petits départementaux peu fréquentés à l'écart des grands axes.

Bientôt, nous atteignons le site remarquable du château du Chatelier, forteresse édifée sur un éperon rocheux



« Le château du Chatelier »



« Le château de Saché »

En repartant nous admirons sur la place du village un mobile de Calder qui avait installé son atelier sur le territoire de la commune.

Bientôt nous atteignons la vallée du cher et c'est le site remarquable du château de Villandry qui s'offre à nos yeux. Dommage car le temps presse et il ne sera pas possible de faire la visite des jardins. Il faudra revenir !



En effet, c'est déjà le moment de reprendre la route. Nous atteignons rapidement la vallée de la Loire que nous traversons sur le pont de Langeais, apercevant le château sur notre droite.

Nous faisons alors étape au château de Planchoury où Geneviève, notre hôtesse, nous attend devant un superbe buffet d'apéritif qu'elle a dressé dans le parc devant le château. Les tarés découvrent alors la bernache, nom local donné au vin blanc nouveau en cours de fermentation. C'est excellent, mais attention, la bernache possède des vertus laxatives avérées, certains tarés s'en rendront compte !



Après un excellent repas, nous découvrons l'impressionnant musée Cadillac.

Créé par Robert Keyaerts en 1984, il accueille la plus grande collection de Cadillac en Europe.

On peut y admirer près de 80 véhicules d'exception, certains ayant appartenu à Marlène Dietrich, Gaby Morlay ou Sacha Guitry.



C'est bientôt le moment de rejoindre nos montures pour le départ de la 2nde étape qui nous remmènera dans le lochois. Nous retraversons la Loire et empruntons la « levée de la Loire », nom local donné aux digues qui protègent les villages des crues du fleuve. Nous traversons le très typique

village de Bréhémont, village de pêcheurs et de mariniers. Nous pouvons admirer quelques gabares, bateaux utilisés pour le transport des marchandises avant l'avènement du chemin de fer.

Encore quelques kilomètres et c'est le très remarquable château d'Ussé que nous découvrons. Le château d'Ussé est à juste titre l'un des sites touristiques les plus visités du val de Loire. On raconte que Charles Perrault s'en serait inspiré pour le conte de la belle au bois dormant.

Au détour d'une vigne, nous apercevons bientôt la citadelle royale de Chinon. Fortifiée par Henri II Plantagenet elle fut le théâtre de la rencontre entre Jeanne d'Arc et le Dauphin Charles qu'elle emmena faire sacrer à Reims.

Au sortir de Chinon, nous traversons les somptueux vignobles de Cravant les coteaux et de Panzoult. C'est dans ces collines que François Rabelais situe les guerres picrocholines opposant Gargantua à Grandgousier pour des motifs futiles.



« Le château de Planchoury »



« Charles Perrault s'en serait inspiré pour le conte de la belle au bois dormant... »

Nous poursuivons notre route à travers le vignoble pour atteindre le charmant village de Crissay sur Manse. Ce village plein de charme qui a su garder l'authenticité de la douceur de vie tourangelle a été classé parmi les plus beaux villages de France.

Nous retraversons la RN 10 et découvrons le charmant village fortifié du Louroux. Une halte était proposée pour découvrir la ferme fortifiée et le prieuré.



Nous cheminons en forêt de Loches à l'écart des grands axes de circulation et rejoignons le charmant village de Montresor élu 2nd village préféré des français en 2015. La municipalité avait bien fait les choses en nous réservant une place pour parquer nos anciennes au pied du château. Malheureusement, alors qu'une découverte à pied du village était prévue, c'est la pluie qui s'est invitée et nous avons dû improviser une visite du château toujours habité par la famille Branicki, nobles polonais qui ont acquis et restauré ce château au XIX^{ème}.



C'est par la vallée de l'Indre que nous regagnons le lochois en traversant de charmants villages. Dans Chanceaux, célèbre pour l'organisation de la forêt des livres tous les étés, nous longeons la propriété de Gonzague Saint Bris avant de prendre la direction de Loches où nous retrouvons notre hôtel. Les mécaniques peuvent souffler et les équipages se relaxent sur la terrasse dominant la vieille ville en attendant le repas.

Nous manquons de temps pour admirer la chartreuse du Liget et la corroierie, monastère de l'ordre des Chartreux fondé en 1178 par Henri II Plantagenet, comte d'Anjou et roi d'Angleterre. Situé au cœur d'un domaine de 1500 hectares, c'était déjà au moyen-âge un modèle de développement durable de par son économie, son industrie et son agriculture.

Il est déjà temps de rejoindre Valençay. Après un regroupement en forêt nous effectuons une entrée groupée et exposons nos véhicules dans l'allée d'honneur du château.

Après une nuit réparatrice, les tarés reprennent la route pour une nouvelle étape qui va les conduire aux confins de la Sologne et du Berry. C'est par le nord que nous quittons la cité d'Agnès Sorel, direction la forêt domaniale de Loches qui commence à prendre ses couleurs d'automne.

Nous découvrons le site majestueux du château de Montpoupon où une petite halte est prévue.

Il n'est malheureusement pas possible de visiter le château et les musées de la chasse et de la vénerie. Il faudra revenir !



« Le château de Montpoupon »



Un apéritif et un repas dans une ambiance conviviale nous attendent dans l'orangerie et c'est déjà l'occasion de remettre les diverses récompenses et de se quitter.

Une visite facultative du château viendra conclure cette belle sortie qui fut pour les tarés une belle opportunité de se retrouver et de faire rouler leurs belles mécaniques.



Un grand merci à tous les équipages qui ont permis que ce rallye automnal soit une réussite, en particulier à ceux qui ont osé venir avec de vraies anciennes. Les autres devront faire un effort pour la prochaine sortie !

Gilles Dubreuil

Sortie à l'UNIVEM du 9 octobre

Le rendez-vous était fixé comme d'habitude sur le parking du Rive Gauche où Jean Fred nous attendait pour la remise des road book et des questionnaires. Ce fut ensuite le tour du briefing traditionnel.

100 kms c'est sans suivre un GPS programmé... et vous avez raison ! Quand on aime on ne compte pas...et comme les TARés aiment faire des kilomètres dans leurs machines Fred a voulu leur faire plaisir en jouant les prolongations et a fait un tracé champêtre très agréable et très apprécié.



De Triel nous avons rejoint Crèspières, commune qui eut comme résident Georges Brassens, puis Neauphle le vieux, Montfort l'Amaury, Gambaiseuil. A mi-parcours une pause-café était prévue au bord d'un joli Lac à Saint Léger en Yvelines.



Les TARés étant des gens ponctuels, c'est à neuf heures tapantes que les moteurs vrombissaient prêts à affronter un périple matinal de 100 kms. Oui j'ai bien écrit 100 kms !



Après cette pause bien agréable, nous avons repris la route de Satory en passant par le Perray en Yvelines, Cernay la Ville, Saint Remy les Chevreuse, Toussus le Noble et enfin Satory.

J'avoue avoir été bluffé par la beauté de cet itinéraire ! Je ne pensais pas que l'on pouvait faire un aussi joli parcours pour faire Triel /Satory ! Et je n'étais pas au bout de mes surprises ...

Arrivés au Camp de Satory, nous étions attendus par les membres de cette belle association qu'est l'UNIVEM (Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires). Nous pouvions stationner dans la cour du musée.

Nous avons reçu alors un accueil des plus chaleureux. Une équipe dévouée nous avait préparé un excellent repas dont un excellent couscous préparé de main de maître par un de nos hôtes.

Après le repas nous avons bénéficié d'une visite commentée de ce fantastique musée comprenant des engins restaurés et en parfait état : Jeep, porte char, Ambulance Dodge, GMC, Half Track etc. Engins plus impressionnant les uns que les autres mais aux consommations inavouables...

Les uns ont opté pour un tour en Half-Track, d'autres en ambulance. Moment hautement apprécié par tous les participants.



« ... un excellent couscous préparé de main de maître par nos hôtes »

Il était temps ensuite, de remercier nos sympathiques hôtes et de reprendre la route en direction de Triel par un parcours d'une quarantaine de kms évitant, au maximum, les grands axes.

Le convoi est arrivé vers 18 heures à Triel. Jean Fred a dépouillé nos questionnaires, et ce fut l'occasion de voir ceux qui avaient bien écouté le guide lors de la visite.

C'est avec une honte non dissimulée que je dois avouer que je n'en faisais pas partie !



Après cette visite, nous avons eu possibilité de faire quelques kilomètres dans quelques-uns de ces engins.

Mais le seul vrai gagnant de cette journée est Jean Fred... Il pourra à nouveau proposer une sortie en 2017, il est prêt !....

Jacques Benbassat

Achères, première capitale mondiale de la vitesse

En 1898, Achères est une petite bourgade tranquille dans l'arrondissement de Saint-Germain-en-Laye, vouée à la culture des primeurs. Des troupeaux paissent tranquillement dans les prés. Paris est proche. Des champs d'épandage absorbent des monceaux d'ordures venus de la capitale. De chaque côté d'une longue route en ligne droite, des cultivateurs entretiennent soigneusement de vastes étendues de blé, d'orge et de pommes de terre.

Pourtant, cette ligne droite a surpris quelques flâneurs d'un autre temps, venus à bord de leurs étranges machines exercer leur nouveau pouvoir. Le dimanche, sur cette route, ils viennent en effet lancer à fond leur engin automoteur avec l'espoir d'atteindre une vitesse terrifiante.

Parmi eux, un français, le comte Gaston de Chasseloup-Laubat, a réussi, le 18 décembre 1898, pour la première fois au monde, à dépasser 60 kilomètres à l'heure, devant des chronométreurs officiels stupéfaits.



Gaston de Chasseloup-Laubat

L'exploit a eu lieu au volant d'une voiture électrique, la Jeantaud, équipée d'un moteur 40 CV. La presse se fait l'écho de cet exploit et l'annonce de ce record franchit les frontières. En Belgique, un homme, Camille Jenatzy, reçoit la nouvelle comme une provocation. Entre autres informations, *Le Soir*, le grand quotidien belge, annonce qu'à Achères, en France, le comte de Chasseloup-Laubat a atteint la vitesse de 61,137 kilomètres à l'heure.

La Jeantaud porte le nom d'un constructeur spécialisé dans les voitures électriques à avant-train moteur. A cette époque, en France comme en Belgique et dans toute l'Europe, les rares amateurs fortunés, capables d'être séduits par ce nouveau moyen de propulsion, choisissent d'abord le plus rapide. Du jour au lendemain, l'annonce d'un record établi par une marque implique de la part des autres marques une riposte immédiate. Or, Camille Jenatzy s'est lui aussi lancé dans la fabrication de voitures, et il a également opté pour l'énergie électrique. N'ayant pas un tempérament à accepter la défaite, il réalise que cette nouvelle peut le ruiner.

Ce futur champion de Mercedes est né à Bruxelles, où son père dirigeait une manufacture de caoutchouc. Jeune ingénieur électricien, il découvre la voiture comme tant d'autres, après avoir connu ses premières joies à bicyclette.



Camille Jenatzy

C'est dans une petite rue du 18^{ème} arrondissement de Paris, la rue des Cloys, qu'il a acquis son premier véhicule à vapeur, chez un célèbre vaporiste, Léon Serpollet. Depuis, grâce à ses qualités de pilote et de constructeur, sa renommée dépasse largement les frontières. Partout, les spectateurs l'acclament. Ils l'ont surnommé « le Diable Rouge » à cause de sa barbe rousse qui leur sert de repère sur les circuits. Son concurrent en France, le comte de Chasseloup-Laubat, est lui aussi un pilote chevronné. Il participe à la plupart des courses de l'époque et s'y distingue au volant de sa Jeantaud ou de sa de Dion-Bouton.

Ce n'est pas la première fois que les deux hommes se retrouvent face à face. Les duels de vitesse entre le constructeur belge et le pilote français passionnent le monde des sportifs.



Gaston de Chasseloup-Laubat à Achères le 17 janvier 1899 sur Jeantaud

Cette fois, Camille Jenatzy est décidé. Il s'installe à son bureau, sort une feuille de papier, et en termes chevaleresques, comme cela se pratique à l'occasion d'un duel, il lance le premier défi de l'histoire automobile : qui des deux hommes va détenir le titre mondial de vitesse automobile absolue sur terre ?

Le rendez-vous est fixé à Achères, près de Paris. Pendant cinq ans, cette commune paisible va détenir le titre insolite de capitale mondiale de la vitesse.

Les deux rivaux ont un point commun : ils sont convaincus de la supériorité de l'électricité sur le pétrole ou la vapeur. Chacun d'eux veut prouver, à travers la compétition, qu'il est le meilleur. La première rencontre, organisée par le journal *La France Automobile*, a lieu le 17 janvier 1899. Lieu prévu : la route en ligne droite d'Achères, tout près de Paris, là même où le comte a établi le premier record du monde de vitesse terrestre officiel, à un jour près, le mois précédent. Le comte de Chasseloup-Laubat, entouré de nombreux amis, observe son rival, dont l'impressionnante barbe rousse permet de l'identifier instantanément. Le comte sait que le jeune belge a une réputation de bon pilote. Patronné par son frère aîné, le marquis de Chasseloup-Laubat, un des membres fondateurs de l'Automobile Club de France, le comte a confiance dans son véhicule. Camille Jenatzy, qui a provoqué ce duel, arrive le premier sur un modèle électrique construit de ses mains, la CGA Dogcart.

Le champion est sur la ligne de départ. Il enfonce l'accélérateur. Le véhicule s'élance dans un gémissement musical. Paul Meyan, secrétaire général de l'Automobile Club de France, tient l'un des chronomètres.

Le pilote croit avoir réalisé une bonne moyenne lorsqu'il double le deuxième chronomètre officiel Monsieur Viterbe, à la première borne kilométrique.

Il est convaincu d'en avoir fait une meilleure encore lorsqu'il passe devant le troisième chronomètre, Monsieur Perrodill, à la fin du deuxième kilomètre.

Puis, le gémissement de la voiture électrique cesse peu de temps après : les batteries sont à plat. Jenatzy, anxieux, descend et s'approche des trois chronomètres qui consultent gravement leurs montres. Parmi les curieux sur le bord de la route il perçoit des cris de joie. Les trois officiels se tournent enfin vers lui. Pour le premier kilomètre, son temps a été de 68 secondes et, pour le second kilomètre, de 54 secondes, soit une vitesse moyenne, pour le kilomètre lancé, de 66,5 km/h : le record du comte est battu.

Gaston de Chasseloup-Laubat répond au défi. Cinq jours après, le 22 janvier, il se présente au volant de sa Jeantaud, la même avec laquelle il avait établi le record qui venait d'être battu par Camille Jenatzy. Il parcourt le premier kilomètre en 65 secondes 4/5°. Puis il accélère, gagne de la vitesse, appuie encore et franchit le deuxième kilomètre en 51 secondes 2/5°.

Tout à coup, immédiatement après avoir franchi la borne du deuxième kilomètre, un éclair jaillit de la Jeantaud : le moteur électrique vient de griller. Jenatzy, qui assiste à l'épreuve, dissimule une grimace de satisfaction en humant l'odeur de brûlé.

Malgré ce court-circuit, Chasseloup-Laubat a porté le record à 70,297 km/h. La France remportait une nouvelle manche, mais, de retour dans son atelier à Bruxelles, Camille Jenatzy monte un moteur électrique plus puissant.



La route en ligne droite d'Achères (vue d'époque)



Camille Jenatzy le 17 janvier 1899 à Achères sur CGA Dogcart électrique



Une cinquantaine de curieux se trouvent sur le bord de la route

Dix jours après, le 27 janvier, il est de retour à Achères et abaisse sensiblement le temps à 44 secondes $4/5^{\circ}$, soit 80,321 km/h. Mais le français est têtue. Aiguillonné par ce nouveau record, Chasseloup-Laubat veut battre Jenatzy, quel que soit le temps qu'il lui faudra pour y parvenir.

Le 12 mars 1899, sa Jeantaud de 40 CV gonflée au maximum est à nouveau en piste à Achères. Jenatzy est absent. Les deux mains crispées sur le volant, le comte démarre à fond : 38 secondes $4/5^{\circ}$, soit 93,724 km/h pour le kilomètre lancé. Le français triomphe une fois de plus. Pour Jenatzy c'est l'impasse. Son véhicule actuel ne peut aller plus vite. Seule solution : construire un nouveau bolide, mais il ne sait pas comment construire un moteur plus puissant, n'ayant pas trouvé de solution pour certains problèmes techniques et électriques posés par les dures confrontations avec son rival.

Ce qui obsède le plus cet ambitieux constructeur, ce n'est pas seulement de battre le comte, c'est d'atteindre une vitesse fantastique jamais atteinte : 100 kilomètres à l'heure.

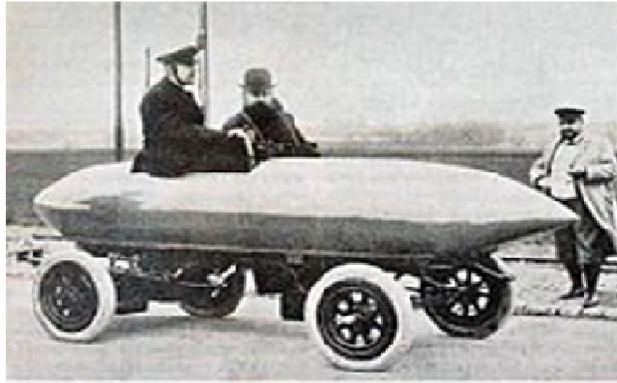
Pour atteindre et même dépasser ce chiffre magique, le Diable Rouge décide de construire un nouveau monstre. Jusqu'alors, il se heurtait aux problèmes posés par la vitesse de rotation des bobines secondaires. Il crayonne hâtivement les plans d'un nouveau moteur électrique. Ce moteur révolutionnaire attaque directement l'arbre arrière et entraîne ainsi la roue arrière à la vitesse inouïe de 600 tours/minute.

La nouvelle voiture est prête en six semaines, le 28 mars 1899. Camille Jenatzy la baptise la « Jamais Contente », traduisant ainsi parfaitement l'état d'esprit combatif de son concepteur. Avec son corps cylindrique, et ses deux extrémités coniques, elle rappelle un sous-marin miniature. Les pneus sont peints en rouge vif. Construite en alliage léger par un célèbre carrossier français, Rothschild, la carrosserie frappe par sa netteté. La « Jamais Contente » est au centre de toutes les conversations dans le monde automobile. Jenatzy passera-t-il ou non le cap des 100 km/h ?

Le 1^{er} avril 1899 cette question attire une grande foule qui se presse des deux côtés de la ligne droite de la route centrale du parc agricole d'Achères. Cette nouvelle tentative de record va toutefois virer à la parodie. Tous commencent par les objections émises par Jenatzy à la vue des nids de poule creusés par la pluie sur la route. Celui-ci demande que le départ soit donné 100 mètres plus loin, par rapport à la position initiale. Les officiels discutent longuement. Enervé, sans attendre leur réponse, et convaincu que les chronométrateurs sont à leur poste toutes montres dehors, Jenatzy démarre. En pleine accélération, il croit à une hallucination lorsqu'il aperçoit deux commissaires qui déambulent tranquillement sur la route et délimitent le nouveau tracé qu'il avait suggéré. En voyant cette bombe étincelante foncer sur eux, ils déclenchent immédiatement leurs chronomètres. En vain. Le retour s'effectue dans un tohu-bohu général, Jenatzy soutenant violemment qu'il a battu le record.

Les dirigeants de l'A.C.F. refusent à juste titre de reconnaître cette tentative incorrectement chronométrée. La démonstration tourne alors à la tragédie : les batteries de la voiture sont à nouveau à plat et Jenatzy ne peut tenter un nouvel essai car il lui est impossible de trouver sur place de nouveaux accus. La « Jamais Contente » doit se laisser remorquer hors de la route par un véhicule se traînant à 25 km/h.

De retour en Belgique, l'humiliation insufflé une nouvelle force au pilote. Il décide de tenter un dernier essai, craignant que soient remis en cause son avenir de constructeur et sa réputation. Le 1^{er} mai 1899, il ramène discrètement la « Jamais Contente » à Achères. Tous les gros bonnets du monde automobile y sont à nouveau rassemblés, prêts à faire un triomphe le premier homme qui franchira le cap des 100 km/h.



La *Jamais-Contente* de Jenatzy, à Achères, en 1899

La « *Jamais Contente* » de Jenatzy à Achères en 1899

Le 1^{er} avril 1899 cette question attire une grande foule qui se presse des deux côtés de la ligne droite de la route centrale du parc agricole d'Achères. Cette nouvelle tentative de record va toutefois virer à la parodie. Tout commence par les objections émises par Jenatzy à la vue des nids de poule creusés par la pluie sur la route. Celui-ci demande que le départ soit donné 100 mètres plus loin, par rapport à la position initiale. Les officiels discutent longuement. Enervé, sans attendre leur réponse, et convaincu que les chronométreurs sont à leur poste toutes montres dehors, Jenatzy démarre. En pleine accélération, il croit à une hallucination lorsqu'il aperçoit deux commissaires qui déambulent tranquillement sur la route et délimitent le nouveau tracé qu'il avait suggéré. En voyant cette bombe étincelante foncer sur eux, ils déclenchent immédiatement leurs chronomètres. En vain. Le retour s'effectue dans un tohu-bohu général, Jenatzy soutenant violemment qu'il a battu le record.

Les dirigeants de l'A.C.F. refusent à juste titre de reconnaître cette tentative incorrectement chronométrée. La démonstration tourne alors à la tragédie : les batteries de la voiture sont à nouveau à plat et Jenatzy ne peut tenter un nouvel essai car il lui est impossible de trouver sur place de nouveaux accus. La « *Jamais Contente* » doit se laisser remorquer hors de la route par un véhicule se traînant à 25 km/h.

De retour en Belgique, l'humiliation insuffle une nouvelle force au pilote. Il décide de tenter un dernier essai, craignant que soient remis en cause son avenir de constructeur et sa réputation.

Le 1^{er} mai 1899, il ramène discrètement la « *Jamais Contente* » à Achères.

Tous les gros bonnets du monde automobile y sont à nouveau rassemblés, prêts à faire un triomphe le premier homme qui franchira le cap des 100 km/h.

Le Diable Rouge grimpe dans son baquet. Il se tient très droit, la moitié de son corps sort de la carrosserie. Il fixe la patte de sa casquette, boutonne son veston, et note avec satisfaction qu'un léger vent souffle de l'arrière. Sa nervosité se communique à la masse des spectateurs qui peu à peu se taisent. Le champion fait tourner son moteur et attend le signal du starter. Dès le départ, le bourdonnement du moteur électrique brise le silence. La « *Jamais Contente* » s'élance silencieusement, comparé au vacarme des voitures à pétrole.

Le premier kilomètre est passé, puis le deuxième. Jenatzy s'arrête et s'approche des chronométreurs penchés sur une table. Bien déterminés à ne pas faire d'erreur, ceux-ci ne lui répondent pas et comparent leurs montres respectives. Le premier à lui adresser la parole est le chronométreur de la balise du kilomètre qui lui annonce son temps : 47,8 secondes, soit une vitesse de 75,30 km/h pour le kilomètre arrêté. Mais quel est son temps pour le kilomètre lancé ? Le résultat lui est enfin communiqué : 34 secondes, soit une vitesse de 105,850 km/h. Il est le premier homme au monde à avoir franchi les 100 km/h. Ce succès est aussi celui des pneumatiques Michelin ayant équipé la « *Jamais Contente* ».

Le comte de Chasseloup-Laubat, qui ne s'est même pas soucié d'amener sa Jeantaud sur place, se fraye difficilement un passage au milieu des groupes surexcités qui entourent le champion. Le recordman s'inquiète : le comte irait-il encore le défier ? Mais le français, beau joueur s'adresse à lui : « Félicitations, le meilleur a gagné. J'ai cru que l'air allait me manquer et que j'allais étouffer, mais ça s'est bien passé ! ». Les deux concurrents trinquent. Le champagne rosé a bon goût malgré la poussière.

Un peu plus tard, ils célèbreront dans l'hôtel du comte de Dion, quai d'Orsay, ce

qu'ils croient être la grande victoire des voitures électriques.

Deux ans après, dépasser plus de 60 km/h traduit non seulement la rage de vaincre de ces pionniers, mais la qualité de l'incessant développement des techniques. Plus de 100 ans après ces exploits, on assiste au retour en force de ce dont Le comte Gaston de Chasseloup-Laubat et Camille Jenatzy étaient convaincus : la supériorité de l'électricité sur le pétrole ou la vapeur.

Comment rouleront-nous dans 100 ans ?

Jean Einheber



Camille Jenatzy et sa femme aux Tuileries après sa victoire



La « Jamais Contente »

TartAlain de Tarascon roule en MGB

Mon chapeau colonial et mes lunettes de soleil n'y font rien, le froid arrive à Hardricourt, la pluie aussi et, accentuée par le changement d'heure la nuit nous tombe dessus vers 17h 1/2.

C'est le moment d'écrire un article pour le Tar et de dragouiller sur la toile. Je me suis souvenu de l'article de Pierre qui, en substance, nous indiquait qu'on avait intérêt à retracer l'historique de nos voitures, d'abord pour notre satisfaction personnelle mais aussi pour une éventuelle revente. Une voiture avec un historique connu (et honorable) c'est un bon argument de vente.

J'ai acheté la MG chez Nael automobiles qui est plutôt spécialisé dans la vente d'Américaines. Il a toujours un lot de Mustang.

La Mg était en dépôt vente à 14.500 €. Avec un budget de 20.000, je gardais une poire pour la soif, entendez des roros pour d'éventuelles réparations. (J'ai bien fait).

Moi – « *Qui est le vendeur ?* »

Nael – « *Un éditeur Belge de revues spécialisé dans le tuning et le hot road.* »

Moi – « *Pas ma tasse de thé. Pourquoi la vend-il ?* »

Nael – « *Il arrive à la soixantaine ça commence à devenir dur pour lui à cet âge de monter et descendre de cette voiture de sport. Il préfère garder ses Américaines plus confortables.* »

Moi – « *J'imagine... (je me gardais bien de dire que moi aussi j'avais atteint cet âge-là).* »

Donc, la pluie crépitant sur le toit de la maison et celui du garage. Pas envie de sortir la Mg ni le vélo, j'ai ressorti mon bon de commande (voir pièce jointe).

Ma voiture était immatriculée OBT 339 En Belgique je ne connais que Tintin et Francis le Belge. Ni l'un ni l'autre ne peuvent m'aider dans ma recherche. Alors Google...

La recherche fut rapide et fructueuse l'ex proprio étant plutôt du genre prolifique. Il avait même mis la Mg en musique sur la toile...

Rolling Stones - "Little Red Rooster."
1965

<https://player.vimeo.com/video/19185454>

La première partie de l'hypothèse de Pierre s'avère vraie. C'est plutôt sympa de trouver sa voiture sur le net.

Quant à savoir si cela peut être considéré comme un argument de vente c'est à voir.

Mais je ne suis pas vendeur donc peu importe...

Je poursuis mon enquête sur l'historique de ma Mg. Ce matin j'essaie de savoir si par hasard elle a aussi appartenu à Alain Delon...

<http://www.lefigaro.fr/culture/encheres/2015/02/06/03016-20150206ARTFIG00324-la-ferrari-delon-vendue-163-millions-d-euros.php>

Alain Pollack



Assemblée Générale et soirée

Le 26 novembre se tenait notre assemblée générale.

C'est un moment très important pour le conseil d'administration car c'est l'occasion de commenter ce qu'il a réalisé, de présenter les comptes et de proposer les manifestations de l'exercice à venir.

67 Adhérents étaient présents ou représentés.



Si vous souhaitez en savoir plus vous trouverez le compte rendu sur notre site.

Selon une tradition maintenant bien installée, l'AG était suivie d'une soirée animée. Après un apéritif pris en présence de notre député et de notre maire, un buffet copieux a été proposé.

Après le repas, place fut faite à la fête avec un karaoké et une soirée dansante. Un nouveau DJ a animé cette soirée conviviale qui a surtout permis aux adhérents de se rencontrer et de mieux se connaître.

Jacques Benbassat



L'assemblée a de nouveau marqué sa confiance au conseil d'administration puisque le quitus lui a été donné tant pour le rapport moral que pour le rapport financier. Le conseil apprécie toujours cette confiance, c'est un peu la récompense du travail qu'il accomplit pour le plaisir de tous.



Synthèse du questionnaire adhérents

Vous trouverez ci-dessous la synthèse des 35 réponses reçues à notre questionnaire.

Nous, nous efforcerons au maximum de prendre en compte ce sondage dans l'organisation de nos manifestations.

Pour ce qui concerne les sorties de deux jours il est tout de même surprenant de voir que les régions les plus demandées sont celles dans lesquelles

nous avons déjà organisé des sorties ! (La Touraine en 2016, la Normandie en 2015, Reims en 2013...). La baie de Somme déjà visitée en 2011 est retenue pour 2017.

Un grand merci à tous ceux qui ont pris la peine de consacrer quelques minutes pour répondre.

Jacques Benbassat

Réponses du questionnaire 2016

SORTIES							
35 réponses							
Sortie d'un jour							
Distance	50 km	75 km	100 km	150 km	200 km		
		1	10	14	10		
Budget	60 €	70 €	80 €	90 €	100 €		
	1	4	11	3	16		
Sortie de deux jours							
Distance	300 km	400 km	500 km	600 km	700 km	+ 700 km	
	4	6	11	5	1	4	
Budget	250 €	300 €	350 €	400 €	450 €	500 €	>500
	3	9	9	9		2	1
Resto ? Pique nique?							
Resto	30	86%					
Pique nique	19	56%					
Vous consultez le site du TAR ?							
Non consulté	6	2%					
p+ par sem	4	11%					
Occasionnellement	25	71%					
Vous lisez le TARINFO ?							
Intégralement	20	57%					
Parcouru	13	37%					
pas du tout	2	5%					
Aide pour les 10 ans du TAR :	21 Adhérents se portent volontaires						
Organisation sortie d'un jour :	15 Adhérents se portent volontaires						
Organiser une sortie de 2 jours :	8 Adhérents se portent volontaires						
Sortie 2 jours	Normandie		8				
	Baie de Somme		8				
	Château de la Loire		3				
	Bretagne		3				
Suggestions pour rassemblement :	Animation musicale						
	Bourse de pieces et miniatures						



ADRESSE
18 rue du Lieutenant
Lecomte
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :
trielautoreto@gmail.com

Nous sommes sur le
Web !

Retrouvez-nous, à l'adresse :
www.trielautoreto.com

Calendrier Prévisionnel 2017

-  Rassemblements : Le premier dimanche de chaque mois (sauf en janvier ou il aura lieu le 8 janvier)
-  Le 23 avril : Sortie de dégomme
-  20 mai : Visite de la CAAPY
-  3 juin : Sortie à définir
-  4 juin ou 2 juillet : Pique-nique
-  23/24 septembre : Rallye en Baie de Somme
-  Octobre : Sortie en car en Touraine
-  15 octobre : Sortie d'une journée
-  9 décembre : Assemblée Générale

Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

 Jacques Benbassat
 Gilles Dubreuil
 Jean Einheber
 Alain Pollack

Photos :

 Jacques Benbassat
 André Pons
 Bertrand Petremont
 Thierry Tassin

Maquette :

 Angélique

