



## Edito

L'année 2017 aura été marquée par une météo détestable qui aura gâché un grand nombre de nos rassemblements mensuels. Pendant 8 ans, nous nous sommes réjouis d'avoir une météo clémente pensant que le soleil était notre ami... Il ne l'aura plus été en 2017... Cela étant, nous avons plutôt eu de la chance pour nos sorties qui auront toutes échappé à la pluie !

Le deuxième semestre aura été marqué par de belles sorties : celle de 2 jours organisée cette année en Picardie, la sortie d'automne organisée de main de maître par Jean-Fred et Nathalie, la traditionnelle sortie en car organisée par Jean-Pierre qui nous aura conduit en Touraine.

Enfin, pour clore l'année, la soirée de l'AG en décembre avec une formule totalement nouvelle semble avoir fait le bonheur des participants.

Le bilan de cette année 2017 est globalement satisfaisant avec une bonne participation aux 7 manifestations organisées en 12 mois.

L'année 2018 débute comme nous l'avons fini en 2017, c'est-à-dire, sous la pluie ! Néanmoins, cela n'a pas empêché des d'adhérents de venir partager la galette ! Il manquait juste les voitures anciennes qui étaient restées bien au chaud, ce que l'on pouvait aisément comprendre !

Quant au rassemblement de février, il a été malheureusement annulé par la municipalité en raison des crues !

L'année 2018 sera marquée par l'anniversaire de votre association qui fêtera ses 10 ans ! Oui, déjà 10 ans !

Une grande fête, à laquelle seront invités tous les clubs amis de la région, est prévue le **9 juin**. Elle se déroulera sur l'aérodrome des Mureaux. Nous comptons beaucoup sur votre participation et **nous faisons appel aux volontaires car nous en aurons besoin pour nous aider.**

Un point de déception tout de même : le manque d'articles reçus pour votre bulletin d'information !

Pas un seul article sur les manifestations du 2<sup>ème</sup> semestre 2017 ne m'aura été transmis ! Or, ce bulletin ne peut vivre que s'il est alimenté par les adhérents. Il n'est pas logique que ce soit les organisateurs qui doivent faire le compte-rendu de ce qu'ils organisent... tout l'intérêt étant de recueillir les impressions des participants au travers de ces articles.

C'est pourquoi ce 25<sup>ème</sup> numéro sera très pauvre en information et, bien que je le regrette, si les choses n'évoluent pas, probablement le dernier.

Merci à ceux qui ont largement contribué à faire vivre ce bulletin.

J'espère que vous serez toujours aussi nombreux à participer à nos manifestations et que **vous serez tous présents le 9 juin prochain pour fêter nos 10 ans.**

**Jacques Benbassat**

### Au sommaire :

Edito	1
La traversée de Paris	2
Les Tarés chez les Picards	3
« Pour Plaisir »	3
Balade en bus en Touraine	4
Histoire de la Dynavia	5
Les impressions de Carlos « Chantilly Art et Elégance »	6
Assemblée Générale 2017	7
Calendrier 2018	8

## 30 Juillet 2017 : Traversée de Paris estivale

Avec mon Raleigh de 1955 il semble que je sois le seul cycliste inscrit.

J'arbore fièrement ma plaque de Rallye (plus petite que celles des voitures) sur le guidon de ma monture. La météo est favorable, pas de pluie au programme mais, une chaleur qui va vite devenir gênante. Je n'ai aucun mal à évoluer au milieu des voitures anciennes. On parle de plusieurs centaines ! Certains équipages viennent de lointaines provinces, d'autres de l'étranger et même de l'Albyon (perfide bien sûr). La vitesse moyenne est tout à fait compatible avec la mienne. Sympa le vélo je peux bavarder et blaguer avec les « caisseux ». Au départ de Vincennes déjà certains véhicules restent sur le carreau, incapables de démarrer. Sur l'avenue Daumesnil un cabriolet cale au feu rouge et ne redémarre pas. Un motard vintage, la passagère du cabriolet en robe à fleurs et talons aiguilles et moi-même la poussons de toutes nos forces, sans aucun effet. Elle aussi devra attendre le camion plateau, déjà bien occupé par ailleurs ...

Place Félix Eboué, Bercy, gare d'Austerlitz, Bastille, pas de problème, du plat ou du presque plat. Le changement de vitesse Sturmey Archer dans le moyeu fonctionne à merveille. 3 vitesses à présélection. Une petite action sur le levier de commande au guidon à main droite et la vitesse choisie est présélectionnée. Elle ne s'enclenchera effectivement que lorsque la pression sur les pédales sera voisine de zéro. Une merveille ce système ! Ça fonctionne depuis 62 ans il n'y a aucune raison pour que ça flanche aujourd'hui. Pour l'entretien, un dé à coudre d'huile très fine genre machine à coudre par an suffit à son bonheur et au mien...

Pour mon gout personnel, il y a un peu trop de voitures modernes. Qu'est-ce qu'une R18, une Peugeot 309 GTI, une Porsche des années 90 ou une Peugeot 504 viennent faire ici ?

A mon sens, cela trouble l'image de cette manifestation auprès des spectateurs peu nombreux pour le moment. Il n'est que 8h30'...

Pshhiiittt !... rue du faubourg Saint-Denis, en plein faux plat, la crevaison !

C'est la roue avant, heureusement, plus facile à démonter. Nous sommes dimanche matin et les pochetrans du samedi soir ne se sont pas gênés pour casser moult canettes de bière et autres bouteilles en verre dont les débris près des caniveaux ne posent pas de problème aux pneus épais des voitures mais, pour les cyclistes, c'est autre chose ...

Mais le gars Alain à tout prévu ! Chambre à air de rechange, rustines, démonte pneus, pompe... et les clés adéquates. Car si c'est tout simple de dévisser les 2 écrous qui maintiennent la roue avant sur un vélo Français d'époque, là, pour moi, c'est plus compliqué avec les normes de Rosbifland des années cinquante. Mes 2 écrous c'est pas du 14 et c'est pas du 15 non plus. 15 ça ripe et dans la clé de 14 l'écrou rentre pas. Amusant isn't ?...

N'ayant pas de clé au pas anglais j'avais limé une clé de 14 à la bonne dimension. Cela me sauve la mise. Et n'allez pas croire qu'en changeant les écrous pour des modernes on résout le problème car, le filetage de l'axe est à la norme BSC (British Standard Cycle) et n'accepte de s'accoupler qu'avec son écrou. J'entame la réparation sous les encouragements des amis en voitures.

 *Promis, on se retrouve à Meudon sur la terrasse de l'observatoire. A partir de midi ou 13 h ou plus tard... Cela va dépendre de la mécanique. Moi, ce sera les crevaisons éventuelles, vous le vapor lock dans la cote des gardes...*

Je repars. Direction gare de l'est puis gare du nord et la montée vers Montmartre et le Sacré Cœur. Comme l'année dernière, dans la rue Caulaincourt, je fais la course avec une ancêtre. A donf !...

Les piétons hilares nous dépassent. Arrivé devant le Sacré Cœur sans avoir mis pied à terre, j'ai le plaisir d'être applaudi par les touristes. Les Asiatiques mitraillent à tout va, l'ambiance est bon enfant.



Descente vers St-Lazare jusqu'à la Concorde. Rien que du bonheur. Là, grand rassemblement. La Ratp a sorti ses bus à plateformes. On s'amuse à tirer la chasse d'eau. Il est 10h1/2. Il y a foule maintenant.

Rive gauche de la Seine, on tire tout droit jusqu'à Issy les Moulineaux. Ce qu'il y a de bien avec ce genre de manifestation, c'est que tous les participants régulièrement inscrits, se sont vus remettre au départ par les organisateurs, un plan détaillé du parcours. Mais très vite, il y a des interprétations différentes du même document. On croise des équipages dans tous les sens. On s'interpelle. On rit beaucoup.

 C'est vous qui êtes perdus ou nous ?...

On rigole, on rigole, mais on finit par arriver à Meudon. Et là, pour accéder à la terrasse de l'observatoire qui est le but de la promenade, il n'y a pas 36 chemins. La cote des gardes ! C'est le passage obligé.

Mon vélo, avec son chargement, frise les 25 kilos. Pied à terre et poussette, je n'ai pas le choix. Sans complexe car je vais à la même vitesse que les voitures, parfois même, plus vite ! Il y a des arrêts en catastrophe juste avant que le joint de culasse ne déclare forfait. Ca fume, ça « vapore lock ».

On arrive (pas tous) sur le chemin qui mène à l'observatoire. Histoire de frimer, pour les derniers hectomètres, j'ai réenfourché ma machine et je grimpe en danseuse debout sur les manivelles. J'ai le plaisir d'être applaudi par la foule dense maintenant.

 Vous avez monté la cote des gardes en pédalant ?

 Evidemment ...



Maintenant c'est le plaisir à l'état pur.

La vue est magnifique. On se congratule, on bavarde, on plaisante. On débouche le Champ' on prépare le pique-nique. L'édition 2017 de la traversée de Paris est une réussite comme toujours. Merci VEA.

**Alain Pollack**



## 16 et 17 septembre 2017 : Les TARés chez les Picards



Très beau Rallye en baie de Somme les 16 et 17 septembre avec 24 équipages au départ ! Nos voitures ont parcouru pas loin de 500 km. Le parcours au départ de Triel nous conduisait jusqu'à Saint Valery sur Somme

Nous avons traversé des villages plus beaux les uns que les autres, roulé sur nos belles routes de campagne, fait des haltes et des pauses gourmandes très sympas. Même le soleil a décidé de nous accompagner !



## Sortie Automnale du 8 octobre « Pour Plaisir »



Le 8 octobre, 24 équipages se retrouvaient sur le parking du restaurant Le Rive Gauche pour notre rallye d'automne.

Jean-Fred et Nathalie nous avaient concocté un parcours magnifique de 150 kms à travers le Vexin et l'Eure et un excellent déjeuner à Port Villez chez un passionné de voitures.

Ensuite, direction la Roche Guyon pour une visite guidée passionnante du Château, puis retour sur Triel vers 18h30.

Ambiance de TARés comme d'habitude...

Les participants ont remercié chaleureusement Nathalie et Jean-Fred pour l'organisation de cette excellente journée.



## 21 et 22 octobre 2017 : Balade en bus en Touraine

Le 21 octobre, une vingtaine de TARés avaient rendez-vous place de la gare pour embarquer dans le car en direction d'Azay le Rideau.

Nous sommes arrivés au musée Maurice Dufresne pour déjeuner et nous avons, ensuite, visité ce fantastique musée où sont exposés 3000 objets, dont, des engins de chantier, des voitures, des motos, des vélos, des métiers à tisser, des armes, etc... et même une guillotine mobile utilisée pendant la révolution !

Après une nuit réparatrice, visite du magnifique château du 16ème siècle qu'est Azay le Rideau dont la restauration totale vient de se terminer après 2 ans de travaux !



Après cette visite direction vers notre charmant hôtel, sis également à Azay le Rideau, puis promenade dans le village pour se mettre en appétit. Retour à l'hôtel pour un très bon dîner.

Après cette visite passionnante, il n'était pas possible de séjourner en Touraine sans visiter une cave ! C'est donc celle de l'Aulée que Jean-Pierre avait retenue. Cette cave est gérée avec brio par deux sœurs. Après la visite, un déjeuner dégustation de vin était organisé, ainsi, chacun a pu apprécier la qualité de la production. (Il suffit de voir le nombre de cartons embarqués dans le car pour comprendre que les participants ont apprécié le breuvage... !)

## Histoire de la Dynavia

Les photographies de Monsieur Vannier présentent la célèbre **Panhard Dynavia**, une étude aérodynamique exploitée pour la série.

Dès 1944, Louis Bionier étudie une carrosserie ultra aérodynamique et élégante, dans les proportions de la Dyna. En 1945, il en réalise la maquette. En 1948, la Dynavia fait sensation au Salon de l'Automobile de Paris.

L'absence de protubérances, les formes - arrondies à l'avant et pointues à l'arrière -, la construction en alliage léger, etc. justifient la référence que fait son nom aux techniques aviations. L'inclinaison des vitrages avant et arrière, leur galbe et leur surface lui donnent une allure futuriste "goutte d'eau" bien distincte de celle de la Dyna - dont la Dynavia reprend le châssis et la mécanique - ou encore de la Dynamic lancée douze ans plus tôt. Si Bionier a évolué, la Dynavia trahit malgré tout son goût pour les roues semi-enveloppées. La Dynavia correspond à la fois à l'image traditionnelle de Panhard : le progrès technique, mais également à sa nouvelle préoccupation : l'économie. Avec les 28 ch du petit moteur 610 cm<sup>3</sup>, elle atteint 130 km/h, la vitesse des voitures dépassant de quatre fois sa cylindrée et 2,5 fois sa puissance.

Le prototype de Panhard n'est pas seulement aérodynamique, il recèle également des détails originaux. Pour accéder à la mécanique, il convient de lever toute la proue incluant le pare-chocs et les phares. La roue de secours se loge dans la pointe arrière, celle-ci pouvant être sortie après avoir fait pivoter le V formé par les deux plaques de police. L'éclairage n'est pas moins original. En pleins phares, le conducteur utilise un projecteur unique situé au centre de la prise d'air. Pour l'éclairage "code", Panhard a choisi des projecteurs expérimentaux, les "codes 100%" de Cibié, dissimulés dans les orifices rectangulaires situés au-dessus du pare-chocs. Ces appareils à réflecteur "ellipsoïde" donnent un faisceau plat et non éblouissant.

Avant la guerre, des prototypes très aérodynamiques sont déjà sortis d'usines (ex : Andreau), mais en se contentant de rechercher la meilleure pénétration dans l'air. A cette préoccupation, Panhard ajoute celle de la sensibilité au vent.

Sa documentation commente ainsi les résultats obtenus : "les vents de travers les plus violents, les remous au croisement d'un véhicule, au passage d'un pont ne sont pas perceptibles, les formes ayant été étudiées pour que les poussées latérales de l'air soient égales sur l'avant et l'arrière de la voiture".

A cette époque, exposer un prototype d'étude constitue une innovation. Aussi, le communiqué que l'usine consacre à la Dynavia trahit-il un certain embarras : "Il n'a bien entendu pas été question de créer une concurrente à la Dyna qui poursuit et poursuivra longtemps sa brillante carrière... Considérant les résultats remarquables obtenus dans la Dyna avec sa mécanique si particulière, Panhard a pensé qu'avec de tels atouts en main, il se devait d'apporter dans le domaine de la vitesse une preuve sportive de l'excellence de cette mécanique, mais toujours sous le signe de l'économie, point capital à retenir pour bien comprendre l'intérêt de la Dynavia... L'avenir de la Dynavia, actuellement voiture de compétition et d'enseignement, est encore inconnu. Cette voiture s'inscrira-t-elle prochainement au programme des manifestations sportives ? Nous le saurons plus tard. Il est indéniable que dans le domaine des performances de vitesse et de consommation, cette voiture fera parler d'elle."

Le Salon passé, la Dynavia ne fait plus parler d'elle... Panhard n'en construit que deux exemplaires, le second est acheté par M. Guérin, concessionnaire à Grenoble, quant au premier, il a poursuivi une carrière silencieuse au Musée des Arts et Techniques de Paris et aujourd'hui exposé à la Cité de l'Automobile de Mulhouse.





Le communiqué officiel de 1948 reste discret : "on lit l'avenir dans les lignes de la Dynavia. Lointain avenir peut-être, mais avenir certain et Panhard sera encore, dans la circonstance, un précurseur". L'avenir n'est pas si lointain : Bionier, dès 1951, met à profit les enseignements de la Dynavia pour concevoir l'une des automobiles moyennes parmi les plus modernes des années 1950.

Plusieurs des photos de Monsieur Vannier présentent deux engins aérodynamiques : le prototype Dynavia qui pose devant l'avion Griffon SO 6000, premier avion à réaction français. Le salon Panhard & Levassor de x l'A.C.F. présente justement plusieurs de ces photos, ainsi qu'une intéressante maquette réalisée pour l'étude aérodynamique de la dite voiture.

**Robert Panhard**

## Les impressions de Carlos sur "Chantilly Art et Élégance "

« Je savais qu'il ne fallait pas y aller !!!! »  
....Mon épouse avait raison.....

Spectacle grandiose, une belle fête, de belles voitures, un public qui « joue le jeu »...  
Mais des moments de grande galère !

Pourquoi M. Patrick Peter se désintéresse-t-il des visiteurs (35 à 50 € quand-même) et de ceux qui viennent en anciennes !

Arrivés vers 10h à Chantilly avec ma Jaguar MK5 1950, je demandais gentiment aux personnes (très aimables) chargées d'orienter les arrivants sur les parkings s'il y avait une zone pour les anciennes... « Non, pas à sa connaissance ».

Pas de problème...

Nous voilà parqués entre une Mégane et un Picasso. Et en route avec le petit train vers le château.

Mais quel dommage !!!! Sur le parking, en face de l'entrée principale, il n'y avait pratiquement pas d'anciennes, que des voitures de « monsieur tout le monde » idem sur le parking VIP (avec plus de voitures de luxe).

C'était tellement simple de copier les organisations anglaises (ou Automédon) qui regroupent les voitures « visiteurs » par catégories et périodes, et en font ainsi une exposition publique.

Mais si nous avons été déçus par l'organisation de l'arrivée (nous avons piqué dans un parking), le départ – le moment qui vous reste en mémoire – fut vraiment une grande galère !!!!

Comment peut-on prétendre organiser un tel événement et ne pas prévoir de service d'ordre / voies d'évacuation des parkings en cohérence avec le nombre de voitures !

Nous sommes partis de l'enceinte vers 16h15 afin (d'éviter l'affluence) !!!!... et nous arrivons à Lamorlaye vers 18h !!!

Elle est sage ma MK5 mais elle n'aime pas monsieur Patrick Peter ! Moi non plus !  
Et, plus jamais à Chantilly.

**Carlos Tournade**

## Assemblée Générale 2107

Le 9 décembre se tenait notre Assemblée Générale dans la salle Marcelle Cuche prêtée, une fois encore, généreusement et avec gentillesse par la mairie de Vaux.

44 personnes étaient présentes et 23 avaient adressé leur pouvoir. C'est donc 67 personnes sur 115 adhérents qui se sont exprimés. On ne peut que déplorer que 48 d'entre eux n'aient pas pris la peine de donner leurs pouvoirs.

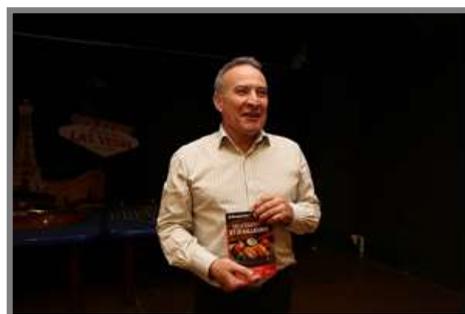
La réunion s'est déroulée dans un climat de grande confiance, en donnant quitus au Conseil d'Administration, tant sur le rapport moral, que sur le rapport financier. Vous pourrez trouver le compte-rendu de cette réunion sur le site en cliquant sur l'onglet "compte rendu AG/CA".

A l'issue de l'Assemblée Générale, comme chaque année, était organisée une soirée. C'est une nouvelle formule qui a été proposée : repas chaud préparé par un traiteur et servi à table. Pendant le dîner, un jeune excellent chanteur, s'accompagnant à la guitare, est venu animer ce moment.

Ensuite, c'est une soirée casino, organisée par des professionnels, qui était proposée pour le plus grand plaisir des participants. Pas d'argent en jeu, juste quelques lots sympathiques à gagner pour les plus chanceux.

Pour la plus grande satisfaction des organisateurs, cette soirée semble avoir été appréciée par tous.

**Jacques Benbassat**





ADRESSE  
18 rue du Lieutenant  
Lecomte  
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :  
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :  
trielautoretro@gmail.com

Nous sommes sur le  
Web !

Retrouvez notre site  
internet à l'adresse :

[www.trielautoretro.com](http://www.trielautoretro.com)

et sur Facebook, tapez :  
« *Triel auto retro* »

## Calendrier Prévisionnel 2018

-  **4 mars** : Rassemblement
-  **1<sup>er</sup> avril** : Rassemblement sous le soleil (poisson d'avril...)
-  **14/15 avril** : Stand du TAR à la bourse de Mantes.
-  **29 avril** : Sortie de dégommage dans le cadre de la journée FFVE
-  **6 mai** : Rassemblement
-  **3 juin** : Rassemblement
-  **9 juin** : **10 ans du TAR**
-  **1<sup>er</sup> juillet** : Rassemblement et pique-nique
-  **5 août** : Rassemblement
-  **2 septembre** : Rassemblement
-  **15/16 septembre** : Rallye de 2 jours en Haute-Savoie
-  **7 octobre** : Rassemblement
-  **14 octobre** : Rallye dans l'Eure
-  **21 octobre** : Voyage en car à confirmer
-  **4 novembre** : Rassemblement
-  **2 décembre** : Rassemblement
-  **8 décembre** : AG et soirée

### *Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :*

#### Rédaction :

-  Jacques Benbassat
-  Robert Panhard
-  Alain Pollack
-  Carlos Tournade

#### Photos :

-  Thierry Tassin

#### Maquette :

-  Angélique Bouvret

