



LES « TEUF-TEUF »

VETERAN CAR CLUB DE FRANCE
FONDÉ EN 1935
FFVE N°1



SIÈGE : 4 RUE COLLUEL - F51000 CHÂLONS EN CHAMPAGNE
E.MAIL : R.R.NOORDIJK@GMAIL.COM SITE : WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM

LE MOT DU PRÉSIDENT

Bonjour à tous !

Le Club Teuf Teuf est fier d'afficher une bonne santé. Malgré le contexte, nous accueillons avec joie nos nouveaux adhérents dès le début de 2021 :

MARECHAL Didier	CAIVEAU Pierre
BRIIONNET Jean-Marie	LEBLON Rudy
HUMBERT Jean-Paul	JACQUEMOND Patrick
MAHY Guy Albert	DUFOUR Alain
BARBIER Pierre-Alain	BOUSSY HAESAERT Guy
BŒUF André	

Soyez les bienvenus, chers amis !

Nous sommes d'ores et déjà assurés de franchir la barre des 110 membres. Je tiens à vous remercier tous de cette marque de confiance. (Un merci tout particulier à ceux qui ont fait de la promotion).

Pour continuer à faire vivre le lien que constitue cette Gazette, nous comptons sur votre contribution, vos belles histoires, récits de restauration, bonnes adresses, astuces et bonnes affaires.

Les administrateurs de l'association forment une équipe dynamique et engagée, donnant une impulsion forte à la vie des Teuf-Teuf. Mais la vie du club est l'affaire de tous.

Je suis très heureux des réponses rapides suite à l'envoi des sondages concernant les rallyes des Ancêtres et du Lac de la Forêt d'Orient. Le temps passe très vite et la préparation de tels événements nécessite un grand engagement personnel et matériel. Nous espérons très fort pouvoir réaliser ces retrouvailles !

À bientôt ! Et prenez soin de vous !

Amicalement,

Klazinus Reiny Noordijk

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
La vie du Club.....	2
La voiture Bonnet.....	3
Les roues élastiques.....	5
Sur le marché.....	9
Au fil de nos lectures.....	9

La Gazette
N° 007

Février 2021



Sous la neige et en pleine pandémie, Poupette (voir la Gazette numéro 2) n'a pas froid aux pneus !

Photo de Michel Vin



CARNET NOIR



Nos membres et amis, Catherine et Moïse Gagier, ont eu la douleur de perdre leur fille Armelle.

La Gazette des Teuf-Teuf leur adresse ses sincères condoléances et son soutien amical dans cette difficile épreuve.



LA VIE DU CLUB

Même pas un Salon Rétromobile pour égayer les journées d'hiver, et il fait trop froid pour s'occuper de nos voitures (pour ceux qui n'ont pas la chance de disposer d'un garage chauffé).

Les réunions périodiques des instances de gestion du Club ont continué à se tenir mais il faut bien reconnaître que les ordres du jour s'amenuisent faute d'évènements à préparer.

Notre Assemblée Générale n'a pu se tenir vers fin Janvier comme à l'accoutumée.

Comme c'est aussi un instant de convivialité apprécié, nous avons décidé de la repousser aussi longtemps que légalement possible, c'est à dire jusqu'à fin Juin et nous déciderons tout début Mai, si la situation sanitaire n'offre pas de perspectives d'évolution favorable, de la tenir à «huis-clos» et par visioconférence.

Espérons que nous pourrons éviter cette éventualité !

En attendant nous poursuivons la construction du nouveau site web du Club, mais il semble que la double compétence sur la mécanique ancienne et l'informatique soit une denrée rare et l'avancement de ce chantier est très en deçà de nos attentes.

La participation à notre première rencontre «virtuelle» grâce au logiciel Zoom a été bonne et a répondu aux attentes des participants qui avaient besoin de revoir des amis et de parler «bagnoles».

Il faudra peut-être arriver à structurer un peu mieux les échanges lors de la prochaine réunion qui, nous l'espérons, réunira encore plus de membres.

Les sorties du Printemps et de Paris-Rouen nécessitent une préparation compliquée à réaliser dans la situation sanitaire actuelle et sont donc annulées. Mais nous espérons pouvoir organiser le premier rallye de 2021 les 10 et 11 Juillet au Lac de la Forêt d'Orient dans l'Aube.



Not even a Retromobile Show to brighten up the winter days, and it's too cold to take care of our cars (for those who aren't lucky enough to have a heated garage).

Periodic meetings of the Club's managers were held as usual, but we notice that the agendas are dwindling for lack of events to prepare.

Our General Assembly could not be held in the last days of January as usual.

As it is also an appreciated

moment of conviviality, we have decided to postpone it as long as legally possible, that is to say until the end of June, and we will decide beginning of May, if the health situation does not show any improvement, to hold it "à huis-clos" in videoconference.

Hopefully this will not happen!

In the meantime, we are still trying to build the Club's new website, but it seems that the dual expertise in old mechanics and website building is very rare and the progress of this project is far below our expectations.

Participation in our first "virtual" meeting using the Zoom software was good and met the expectations of the participants who needed to see friends again and talk "old crocks".

We might have to better structure the discussions in the next meeting, which we hope will bring together even more members.

Preparation of Printemps and Paris-Rouen rallies is complicated by the current health situation and are therefore canceled. But we hope to be able to organize the first rally of 2021 on July 10-11 at Lac de la Forêt d'Orient in the Troyes area.

toujours et encore LA VOITURE BONNET



Nouvelle pièce très intéressante à verser au dossier de la "BONNET-LENOIR" fournie par notre cher trésorier (merci à lui).

Il s'agit d'un écrit de Mr BRANCHEREAU, l'auteur de la restauration de la voiture, cité dans l'article de la gazette précédente.

Tous ceux qui ont tâté de la restauration automobile lèveront leur chapeau devant le travail accompli par ce "mécanicien-électricien" de génie.

VOITURE AUTOMOBILE Etienne LENOIR

En Octobre 1954, Monsieur Jacquemin, m'informa qu'il avait une vieille voiture à casser.

Je lui demandai de la voir, mais il me dit que cela n'était déjà pas sûr... et refusa dans un premier temps de m'indiquer où elle était.

Puis, le jour choisi, il m'amène avec sa camionnette dans la cour du Château de Grimonville. Là se trouvaient: Mademoiselle Jeanne Bonnet, son frère Louis Bonnet, Monsieur et Madame Desforges, le récupérateur de métaux, Monsieur et Madame Jacquemin.

Je vis près d'un énorme tas de ferrailles quelques débris de métal et à une dizaine de mètres de là des éclats de bois : c'était la vieille voiture !!!

Mademoiselle Bonnet avait donné l'ordre de séparer le bois du métal, pour préparer le travail du récupérateur de métaux !!

Monsieur Jacquemin acheta les débris métalliques, pour ma part je ramassais une roue, et une partie du bois ; il me revendit les restes au retour.

En Avril 1955, je décidais de reconstruire la voiture, pour l'instant un bloc de rouille.

Mademoiselle Bonnet me remis trois photos et m'autorisa à les reproduire.

Je m'adressai au Conservatoire des Arts et Métiers, le 10 Mai 1955, mais ma lettre à laquelle était jointe les photos ne reçut aucune réponse.

Puis à l'Auto-Journal, le 28 Juillet 1955, qui m'a adressé une réponse signée de Monsieur de Nève, sans suite.

Au musée de Lyon (Rochetaillée), le représentant de Monsieur Malartre

vint me voir, mais ne put me donner de renseignements, les restes du véhicule étant trop incomplets.

A Sancergues, une institutrice retraitée me confia que sa mère avait vu la voiture de Monsieur Bonnet, revenant de La Charité sur Loire au Château de Grimonville.

Je passai un mois à Paris et me rendis au Conservatoire des Arts et Métiers, et après avoir rencontré un responsable, je lui ai présenté mes photos, cette voiture était inconnue.

Après avoir demandé si elle était susceptible d'intéresser le Conservatoire, on me répondit : "Oui, envoyez-nous les morceaux.."

Puis sur ma proposition de la remettre moi-même en état :

"Eh bien ! Remontez là si cela vous amuse" !!

Je n'ai pas obtenu d'autre aide de cette institution !

J'ai tenté de me documenter à la Bibliothèque Nationale, mais le cerbère qui gardait l'entrée m'a indiqué qu'il fallait au moins un diplôme comme une Licence pour accéder aux documents. Une Licence avec comme spécialité "Automobile" cela ne doit pas courir les rues !!

Il me faudra plus de trente ans pour trouver un document sur Etienne Lenoir, les recherches depuis le Berry sont difficiles à mener.

Dans le manuel de l'ingénieur Zérolo, je trouve l'indication suivante : "En septembre 1863, Etienne Lenoir avait construit une voiture à essence..."

Il me faudra plusieurs années pour la reconstruire, tout boulon desserré se brise, le fer est fibreux et sans résistance mécanique.

C'est avec la presse hydraulique pour extraire l'huile de noix, que j'ai réussi à débloquer les pistons, il y a cinq millimètres de rouille dans le haut des chemises ; la remise en état de la chaîne est un long jeu de patience.

Le cône étagé des vitesses situé à l'arrière est brisé, je l'ai refait avec Monsieur Millet, forgeron à Chaumoux ; son père avait vu Monsieur Bonnet modifier la voiture, le siège, le réservoir à essence, échanger les roues avant.

Quand la voiture fut reconstruite, je me rendis à Grimonville pour inviter Mademoiselle Bonnet et son frère, finalement, c'est Monsieur Desforges qui vint, il fut très surpris de l'état de la voiture ; elle était comme avant !!

Mademoiselle Bonnet me certifia au dos d'une photo "Première voiture de Monsieur Louis Bonnet, vers 1882 ; lui ayant demandé si 1882 était la date de fabrication, elle m'affirma : "Non, elle a été construite bien avant ! !"

"Au cours de l'hiver 1943-44, un officier allemand demanda à voir la vieille voiture, il démontra une bougie qu'il emmena".

J'ai rencontré Mademoiselle Supplisson, conseillère municipale à 3

Sancerre, en présence de Monsieur Guerry, maire. Elle nous informa qu'elle était la nièce de l'ingénieur de la Centrale à Gaz de Clichy, et au vu des photos, nous affirma à plusieurs reprises que c'était bien la voiture dont son oncle lui parlait : la première de toutes !!

Caractéristiques de la voiture Lenoir

Moteur 2 cylindres horizontaux, le moteur a eu plusieurs positions : vertical, puis couché, pour faciliter son refroidissement et son graissage.

Alésage 70 mm, course 160 mm, cylindrée 1.230 cm³

Soupapes d'échappement commandées par pignon réducteur 1/2 et balancier.

Soupapes d'admission automatiques

Carburateur à mèche alimentant en essence une couche de coton entre deux grilles.

Des clapets anti-retour sur les tuyauteries d'admission (en fait des sous en bronze !)

Niveau constant constitué d'un réservoir étanche, situé sur la planche de bord, et d'un tube plongeant dans la cuve du carburateur.

Allumage par piles et bobines d'induction. (Remplacé par accus et bobines), came de commande du rupteur sur vilebrequin.

La bougie en bronze et porcelaine, est taillée à la main. (La deuxième doit être en Allemagne).

Un régulateur à boules maintient le régime moteur, une commande au pied permet de modifier l'allure.

Vitesses par entraînement d'une courroie, sur cônes trois étages.

Le levier de commande se trouve devant le conducteur, sous la planche de bord, il est horizontal.

L'embrayage par crabot direct sur le cône à étages arrière, transmission par pignon et chaîne, la commande d'embrayage se fait par l'action sur le levier avec verrouillage situé à droite du conducteur.

La transmission au différentiel se fait par un tube sur une couronne du différentiel, l'autre par la roue gauche.

Le frein est sur le différentiel, c'est une bande de cuir appuyée par une bande d'acier.

Le levier de commande du frein est en bois, il se situe à la gauche du conducteur.

Direction par un levier "queue de vache".

Un interrupteur permet de couper le courant, sous le siège.

Le graissage des têtes de bielles se fait par des graisseurs à pression, par ressorts.

Les paliers du vilebrequin sont graissés par "stauffers".

Les cylindres et pistons sont graissés à la burette dans des entonnoirs avec coton de retenue.

Le refroidissement des cylindres est assuré par des chemises en zinc soudé, l'eau versée à l'arrosoir dans les entonnoirs.

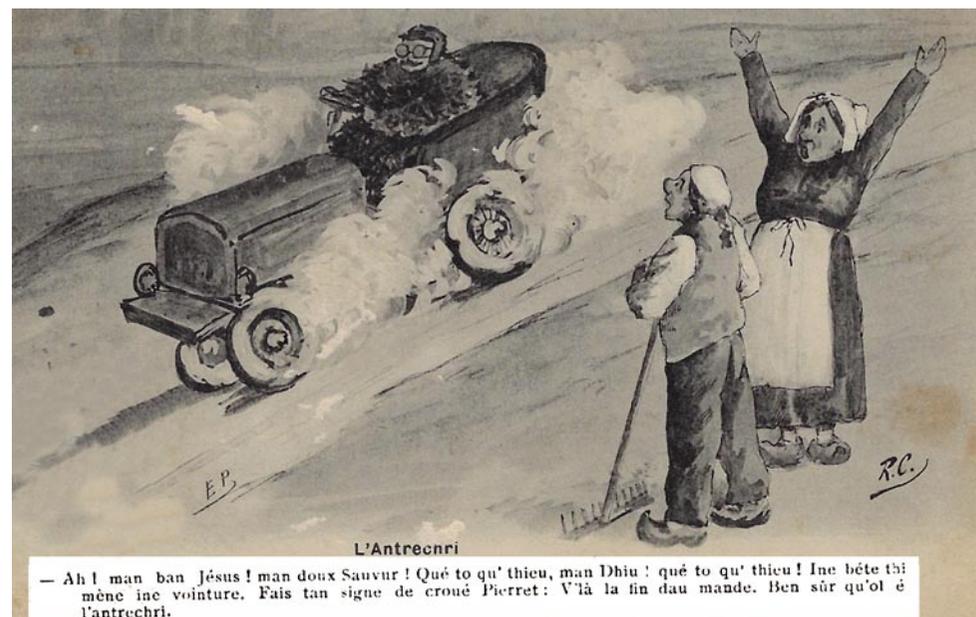
La voie avant est de 1 m30, la voie arrière est de 1 mètre.

Le diamètre des roues avant est de 0m70, celui des roues arrière, de 0m94.

Largeur de la voiture : 1m50, longueur : 2m75, Hauteur : 1m50.

Fait par l'auteur de la restauration

M^r BRANCHEREAU de COUY
mécanicien et électricien



LES ROUES ÉLASTIQUES

On ne dira jamais assez merci à Messieurs Michelin pour avoir inventé le pneumatique automobile. Grâce à eux l'automobile a pu s'alléger, devenir plus rapide et plus confortable.

Mais le cheval, sans doute vexé de se voir détroné par l'automobile, se vengeait en parsemant les routes de clous de ferrage assassins pour les pneus et les chambres à air.

Seuls ceux qui n'ont jamais démonté et remonté un pneu à talons et sa chambre à air ne peuvent comprendre que l'on ait longtemps cherché à remplacer le pneu, par ailleurs fort cher et peu durable, par autre chose.

C'est le panorama de ces autres choses que nous allons dresser ci-après, avec de larges emprunts à la série sur ce thème publiée par M. Rutishauser dans «La Technique Automobile».

Plus de 120 ans plus tard l'alternative au pneu n'a toujours pas été trouvée et cet article ne vous servira à rien en pratique. Mais n'est-ce pas là le summum du luxe ? Le tableau ci-après, qui n'a pas la prétention d'être exhaustif, montre à quel point le sujet a un temps passionné les inventeurs de tous poils, mais certains de ces projets sont restés à l'état de brevet et aucun n'a connu de vrai succès commercial, ce qui, ajouté à leur fragilité structurelle, explique que l'on n'en voit jamais dans les bourses aux pièces.



Chauffeurs,
Les Accidents d'Automobiles
si fréquents
ET SOUVENT MORTELS
sont causés par la crevaison ou l'éclatement
des PNEUS
*Quoi qu'en disent les Fabricants et les
Intermédiaires intéressés,*

Le Pneu... c'est la Mort!
LA ROUE ÉLASTIQUE
ROUSSEL

**C'EST
LA
VIE !**

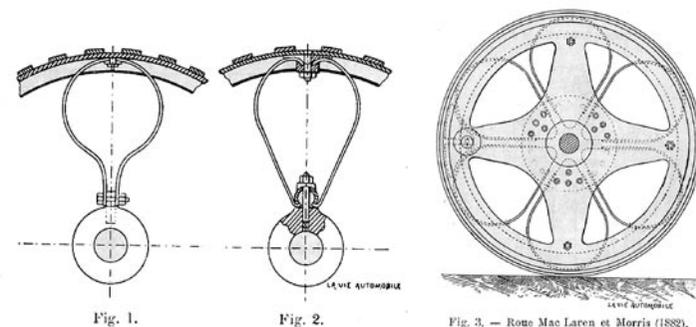
Essais et Renseignements: Sté de CADIGNAN & Cie, 20, rue Brunei, PARIS
TÉLÉPHONE 533 12

LES PRÉCURSEURS

C'est d'abord sur les machines à vapeur que les premiers constructeurs de roues spéciales exercèrent leur talent. Leur objectif était d'améliorer l'adhérence au sol et de donner une souplesse pour éviter les ruptures fréquentes des jantes, moyeux et rayons des "roues de charrette" d'usage courant.

Citons les roues de J. et H. Mac Laren en 1881 (fig 1 et 2), puis Mac Laren et Morris en 1882 (fig 3).

Citons aussi la roue de Creig et Achille de 1885, ci-contre, dans laquelle l'élasticité était apportée par un ressort à lames, un ressort à boudin et un bloc de caoutchouc ! Il ne faut pas mettre tous ses oeufs dans le même panier n'est-ce pas !



LES INVENTEURS

Les premiers pneumatiques coûtaient cher, duraient peu et crevaient souvent sur les mauvaises routes de l'époque. De section généralement faible, ils étaient gonflés à très haute pression pour tenir la charge et rester solidaires de la jante par le système des talons, ce qui enlevait beaucoup au "confortable" comme on disait à l'époque.

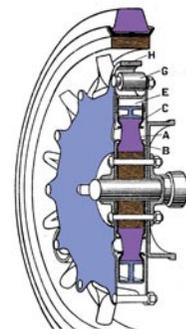
C'est donc en toute logique que certains cherchèrent à trouver des solutions plus satisfaisantes que ce pneu objet de bien de maux.

On peut classer les différentes réalisations suivant l'endroit de la roue où est installée la flexibilité soit :

- Dispositif élastique dans le moyeu
- Dispositif élastique dans les rais
- Roues avec 2 jantes concentriques avec déplacement relatif
- Dispositif élastique placé près de la jante / jante élastique ou encore suivant le mode de génération de l'élasticité soit :
- Générateur d'élasticité métallique
- Générateur d'élasticité caoutchouc
- Générateur d'élasticité pneumatique
- Générateur d'élasticité en matériaux divers

Le tableau ci-après récapitule et classe les nombreuses propositions suivant ces critères.

CLASSEMENT DES ROUES ELASTIQUES	Dispositif élastique dans le moyeu	Dispositif élastique dans les rais	Dispositif élastique placé près de la jante / jante élastique	Roues avec 2 jantes concentriques avec déplacement relatif
Générateur d'élasticité métallique	cliff empire hallé hartford et scheuber hinsch schram schultz spherola tardieu taylor warley	babio berens blake c.master childs cosset cosset2 coymat de cadignan de hora farrand glyda harmon jakson jarnette kimball mabut mac kee pradeau rousset sinnott siquet smith stratta tilly-cornois weideman wilson	allen barry bléo boirault borchers born broome butler cousen curtis F.M. field freese gilles goizet-béranger harrod heitz-boyer heward joullain kressler kressler krische lancaster maerker mari marles marr pease pneu acier richard stone ruff sider sterling sterling2 sterné stichelen syrinx thomson tipton whiteley wildey	bardel bunker hill hodgson howard johnston sindeman keup marr ofeldt parsons ramsom-rathbun s.l.taylor smis sterné2 wands
Générateur d'élasticité caoutchouc	garchey1	garnier	automatique ducasble yberty & mérioux rossi	bernat garchey2 lévy seaton vico-ogilvie
Générateur d'élasticité pneumatique	girardel middleton simplex	c-a lee kerwin pomeroxy	bleo edeline-gallus elder heward magowan mitchell moore régia securitas	rutherford birkin autorail scrapel hawkley
Générateur d'élasticité en matériaux divers	muir		harden grinard rossi	bretin soulas



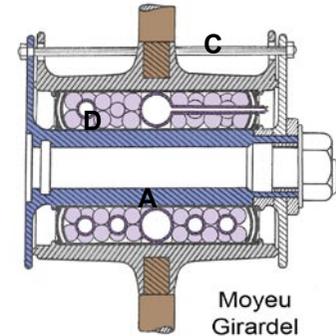
Roues à dispositif élastique dans le moyeu

Roue Garchey1 (élasticité caoutchouc)

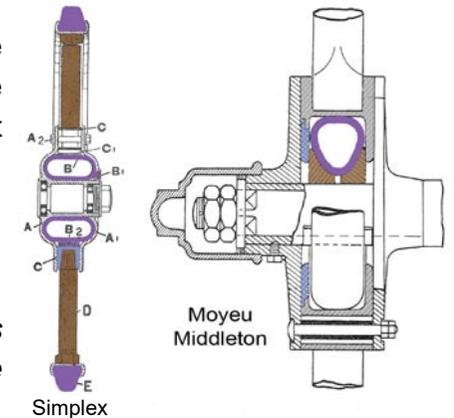
Une couronne de caoutchouc est serrée entre le moyeu et la jante E en acier qui porte les rais, sa partie supérieure travaille en traction et l'inférieure en compression. L'entraînement se fait aussi par la couronne caoutchouc et le débattement est limité par 3 galets G et leur bague H.

Roues Girardel, Middleton et Simplex (élasticité pneumatique)

Dans le moyeu Girardel l'élasticité est obtenue par des balles en caoutchouc gonflées à l'air, placées entre le moyeu mobile C et la douille D de la fusée. Une chambre à air annulaire A gonflable sert à régler la tension de l'ensemble.



Le moyeu Simplex assure l'élasticité par une chambre à air B gonflable intercalée entre le moyeu A et une couronne C qui porte les rais et est ajustée "à frottement doux" entre les plaques du moyeu. Les doigts C1 empêchent le glissement dû à l'entraînement.



Le moyeu Middleton est basé sur le même principe, avec une réalisation un peu différente pour l'appui de la chambre et le coulissement de l'ensemble dans le moyeu.

Problèmes inhérents à ce principe :

- Augmentation des masses non suspendues, relativement peu perceptible pour des véhicules à essieux rigides, elle serait rédhibitoire aujourd'hui.
- Difficulté pour obtenir un coulissement correct de la roue sur le moyeu tout en assurant le maintien latéral, dans un environnement difficile (eau, boue et salissures diverses)
- Pour les configurations avec élasticité "pneumatique", quantité d'air trop faible et enfermée dans le moyeu, d'où échauffement trop important.

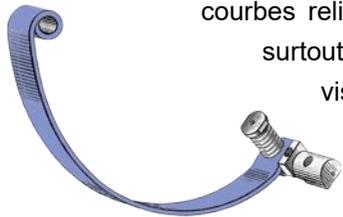


Nous n'étudierons que quelques unes de ces propositions et les figures qui suivent sont établies suivant le code couleurs ci-contre.

Roues à dispositif élastique dans les rais

Roues Roussel et De Cadignan (générateur d'élasticité métallique)

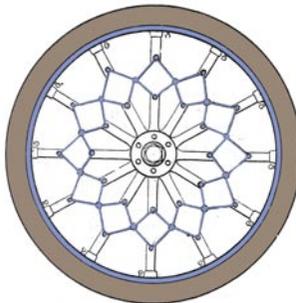
La roue De Cadignan est une évolution de la roue Roussel, dans laquelle l'élasticité est faite par des lames de ressort courbes reliant le moyeu et la jante. Elles sont surtout connues pour leur publicité agressive vis à vis des pneus Michelin, mais il ne semble pas qu'elles aient équipé plus de deux cents voitures environ.



Roue Garnier (générateur d'élasticité caoutchouc)

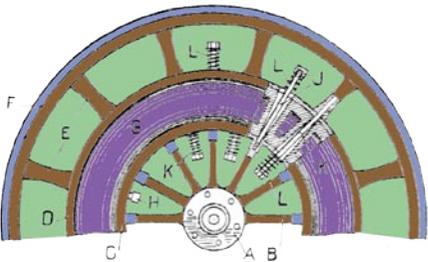
Dans la roue Garnier les rais sont coupés puis réunis par des quadrilatères déformables. Le rai côté jante pénètre dans la bande de roulement et vient s'appuyer sur une balle en caoutchouc plus ou moins évidée placée dans une cavité ménagée à cet effet dans la jante. Cette jante elle-même est habillée en général de cuir ferré qui lui donne l'aspect d'un pneu.

Roue Garnier

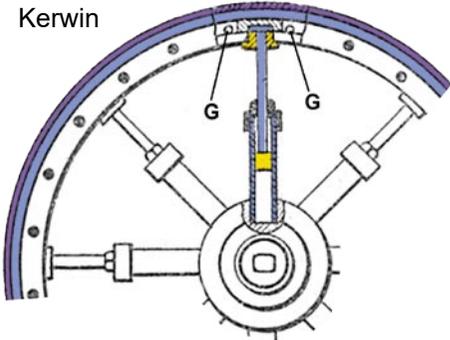


Roues C-A Lee, Kerwin et Pomeroy (générateur d'élasticité pneumatique)

La très complexe roue C-A Lee est constituée de deux ensembles rigides ABC et DEF séparés par un coussin caoutchouc qui peut être gonflé par H. La solidarisation des ensembles ABC et DEF en transversal et en rotation est assurée par les tiges J et K qui prolongent les demi-rais de chaque côté et passent au travers du coussin par des logements coniques prévus à cet effet.

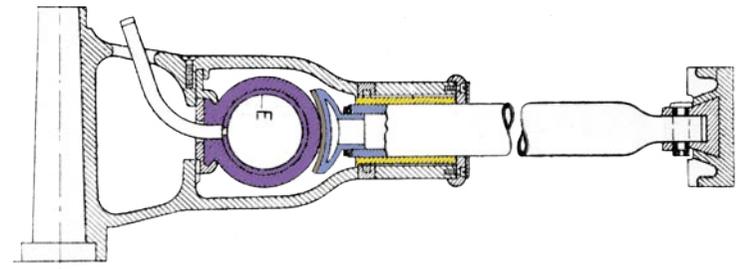


Kerwin



Dans la roue Kerwin les rais sont remplacés par des ressorts à air qui appuient sur une bande de roulement en acier recouvert de caoutchouc. Les butées G permettent l'entraînement en rotation.

La roue Pomeroy a aussi des rais coulissant dans le moyeu suivant leur axe et venant s'appuyer sur un tore gonflable situé dans ce même moyeu. La jante est fixée sur les rais par une chape qui assure son maintien latéral.

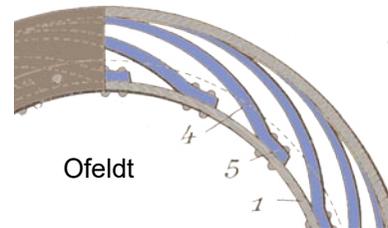


Problèmes inhérents à ce principe :

- Dans tous les cas il y a antinomie entre le maintien latéral de la roue et sa liberté relative dans son plan.
- Poids et endurance des ressorts pour la roue De Cadignan.
- Efforts obliques sur les rais.

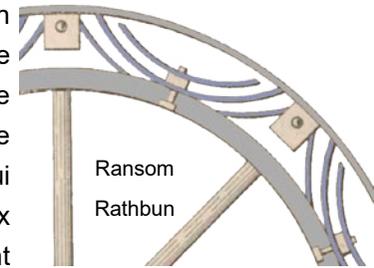
Roues avec jantes concentriques et déplacement relatif

Roues Ofeldt et Ransom-Rathbun (générateur d'élasticité métallique)



Ofeldt

Dans les deux cas on a interposé entre une roue classique et le cercle de roulement une série de ressorts qui maintiennent ces deux



Ransom Rathbun

ensembles concentriques en l'absence d'effort et autorisent

un déplacement radial relatif sous une sollicitation.

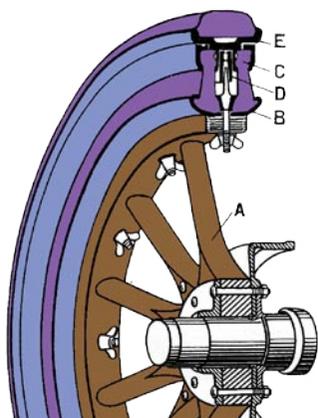


Roue E. Levy

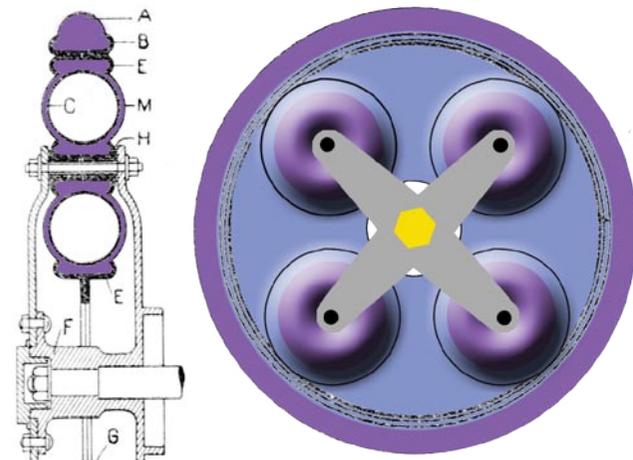
Roues Levy et Garchey² (générateur d'élasticité caoutchouc)

La bande de roulement en caoutchouc plein de la roue Lévy est portée par un T inversé dont la branche verticale est fortement serrée par 2 anneaux caoutchouc comprimés par la branche horizontale du T. Ce serrage permet l'entraînement en rotation sans glissement et la flexibilité radiale vient de la compression des 2 anneaux par la branche horizontale du T. Contrairement à ce qu'on pourrait croire à première vue, l'anneau caoutchouc «horizontal» ne sert pas à l'élasticité de la bande de roulement mais de limiteur de débattement.

La roue Garchey² est une roue classique où le pneu est remplacé par deux anneaux de caoutchouc C qui se coincent dans la jante B d'origine et qui sont solidaires à leur autre extrémité d'une jante E portant une bande de roulement en caoutchouc plein. La jante E est maintenue dans son plan par les guides D qui servent en même temps à coincer les talons des anneaux D comme on coince les talons du pneu d'une roue normale.

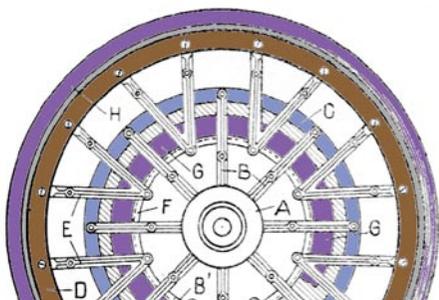


L'élasticité de la roue Hawksley est fournie par quatre tores gonflables portés par des bras solidaires du moyeu. La jante B et son bandage A sont accrochés sur ces tores par des crochets E du même genre que ceux qui tiennent les talons d'un pneu classique. On peut avoir des doutes sur la tenue du plan de roue dont la raideur transversale est celle des tores.

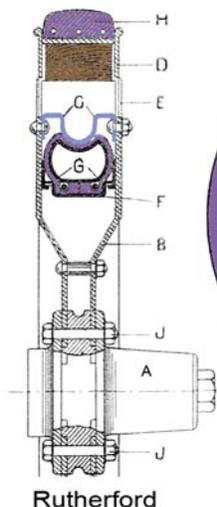


Roues Rutherford, Birkin et Hawksley (générateur d'élasticité pneumatique)

La roue Rutherford est aussi appelée «Iron Tire Pneumatic Wheel». Elle se compose de 2 parties rigides ABC et FED séparées par un pneumatique G fixé dans une jante F qui appartient à la partie extérieure. Les entretoises E relient F et le

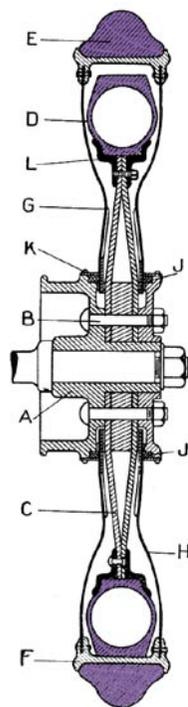


cercle L qui porte le bandage tandis que les rais B de forme spéciale relient le moyeu A et le cercle C. Le pneumatique G, une fois gonflé, tend à maintenir concentriques les parties rigides ABC et FED que les cahots et chocs extérieurs excentrent.



Rutherford

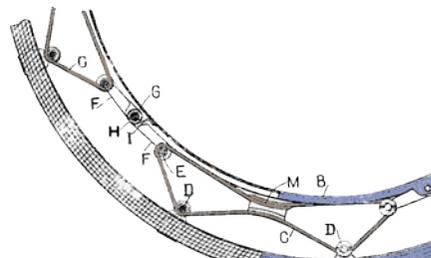
La roue Birkin (ci-contre à droite) est en quelque sorte une roue ordinaire recouverte d'une deuxième roue qui la protège. La bande de roulement est supportée par une deuxième jante F qui est munie des flasques G et H qui coulissent en J et K dans un logement disposé à la périphérie du moyeu. On notera que le pneu D roule dans la jante F qui elle roule sur la route par le bandage E. Le pneu D est donc lui aussi soumis à une usure due à son roulement sur l'intérieur de la jante F.



Roues Soulas et A. Bretin (générateur d'élasticité en matières diverses)

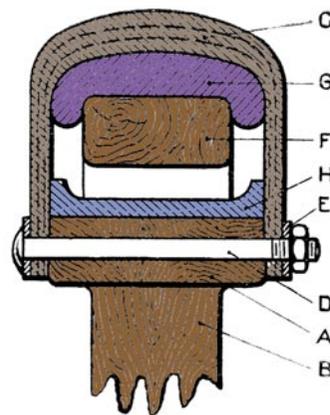
Dans la roue Soulas la jante extérieure est reliée à la roue par un ensemble de courroies en cuir. La tension de ces courroies est ajustée par les fils d'acier F qui maintiennent les axes E et s'enroulent sur l'axe G muni d'une roue à rochets.

Les cercles intérieur et extérieur sont réunis par une enveloppe souple non représentée ici.



Roue Soulas

La roue Bretin ci-contre possède une enveloppe de cuir ou autre matériau C en forme de U renversé, solidement fixée à la jante A. Un anneau en caoutchouc G, lui aussi en U renversé vient s'appliquer à l'intérieur de l'enveloppe grâce à un anneau de bois F fortement comprimé lors de l'assemblage. L'élasticité est donnée par l'anneau de bois. Le maintien en latéral paraît pour le moins douteux !



Il reste à traiter des roues dont le dispositif élastique est placé dans la jante ou près d'elle. C'est la catégorie la plus fournie et nous l'aborderons dans une prochaine Gazette.



SUR LE MARCHÉ

Notre nouveau membre Jean-Paul Humbert cherche pour son vis-à-vis De Dion type L :

Graisseurs pour moteur et boîte de vitesse,

Système de marche arrière,

Arceau de capote.

Si vous avez ça en magasin, le contacter à : jpaulhumbert@sfr.fr

Merci pour lui.

Norbert Dabe

Tél 04 79 61 03 22

norbertdabe@wanadoo.fr

propose à la vente :

- Un ventilateur DELAGE pour voiture type R de 1910/1913, DELAGE gravé sur le graisseur et N°1 sur l'autre côté du graisseur à ressort.

L'entraxe du support est de 8 cm. l'entraxe des trous oblong est de 6 cm.

Le prix est de 150€ plus frais de port.

- 2 jantes Avant pour voiture légère Clément licence Panhard Levassor
12 rayons bois, très bon état, Diam 54cm, moyeu bronze.

500€ la paire



AU FIL DE NOS LECTURES

Thierry Bergue nous fait parvenir cette copie de journal de 1894, qui ne concerne pas l'automobile mais qui est tellement d'actualité, avec ce commentaire auquel nous nous associons pleinement :

"Au lieu de nous présenter Mauricette la première personne vaccinée en France il aurait mieux valu nous faire rêver comme en 1894 et vacciner les filles du Moulin Rouge !!!"

NOS GRAVURES

La vaccination dans le monde

Une grande terreur s'est répandue dans Paris il y a quelques semaines. On parlait d'une effroyable épidémie de variole. Si nous n'en mourions pas tous, nous en devions tous être frappés.

Les hommes ne prenaient point trop aisément la chose; quant aux femmes, elles la prenaient fort mal, étant plus attachées à ce bien périssable d'un physique agréable et d'un teint uni.

Les médecins décrétèrent la revaccination en masse et alors ce fut une drôle de mode.

Tandis que les uns couraient aux centres de vaccination où mugissait une génisse, que d'autres appelaient chez eux le médecin de famille, certains, plus fantaisistes, organisèrent des réunions où l'on était vacciné entre intimes.

Cela remplaça bizarrement dans le monde le five o'clock tea un peu tombé en désuétude. Bien entendu, le vaccinateur opérait, dans des salons séparés, sur les hommes et sur les dames.

Ces dernières, désireuses de montrer au bal un bras sans cicatrices, gardaient la coutume un peu dangereuse de tendre leur jambe à l'inoculateur ; il en vit de belles et... de laides d'ailleurs.

Le fléau fut conjuré. Fût-ce parce qu'il ne devait pas se déchaîner, fût-ce par suite de ces précautions ? Rien n'empêche de le croire.

