



LES « TEUF-TEUF »

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



SIÈGE : 9 AV. GALILÉE -92350 LE PLESSIS ROBINSON - F
E.MAIL : CLUB-TEUF-TEUF@WANADOO.FR SITE : WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres et chers amis,

Comme chaque année le mois de Septembre annonce la fin de l'été et la fin de l'année qui approche à grands pas. Heureusement beaucoup de sorties en ancienne sont programmées, et notamment les journées du Patrimoine qui doivent être l'occasion de présenter notre fabuleux patrimoine roulant. La FFVE nous y invite et les membres du plus ancien Club inscrit prendront bien sûr leur place.



Saluons aussi les nouveaux membres qui viennent de nous rejoindre, à qui nous souhaitons une chaleureuse bienvenue, Marc SABBE de Belgique, Jean-Paul MAGNE et Michel FAUX de France.

Cette gazette est donc la leur et, s'ils le souhaitent, nous les invitons à nous envoyer un petit mot sur leur passion, des photos de leur voiture et éventuellement sa restauration pour une présentation dans une prochaine édition.

Vous êtes toujours les bienvenus au Rallye de Ancêtres en Picardie, les 9 et 10 Octobre au départ de Compiègne, ne tardez pas à vous inscrire ! Les membres du Club qui n'ont pas de voiture "éligible" (avant 1906) et souhaiteraient nous aider pendant ces deux jours sont les bienvenus.

Il me faut remercier Pierre-Jean Desfossé pour la refonte du site internet des Teuf-Teuf qui est désormais en ligne : <https://www.teufteuf-vccf.org> ainsi que la nouvelle adresse mail du club : contact@teufteuf-vccf.org que vous pouvez d'ores et déjà noter.

Mes remerciements vont aussi à Pascal Le Poder et Bernard Dumas qui travaillent sur le fichier des membres du Club en reprenant les archives à partir

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	1
La vie du Club.....	2
Les roues élastiques.....	3
Rallye de l'ACAVE.....	10

La Gazette
N° 009

Septembre 2021

du N°1 d'Hippolyte Panhard jusqu'au N°575 de Michel Faux.

De nouvelles décorations sont en préparation pour les stands des salons, Epoqu'auto, Rétromobile, Reims etc..

Nous allons exploiter le livre d'or du Club commencé dans les années 50 mais si vous disposez de photos anciennes originales et de très bonne qualité, merci de nous contacter, elles pourront, avec votre accord, être utilisées pour la décoration du stand mais aussi dans le nouveau site internet.

NON, le COVID ne nous empêchera pas de rouler avec les copains pour partager notre passion.

A bientôt

Thierry Bergue

Dear members and dear friends,

As every year, September heralds the end of summer and the end of the year which is coming fast. Fortunately, many old-crocks outings are scheduled, among them, "european heritage days" which should be an opportunity to present our fabulous rolling heritage. The FFVE invites us to do so and the members of the oldest registered club will of course take their place.

Let us also greet the new members who have just joined us, to whom we wish a warm welcome : Marc SABBE from Belgium, Jean-Paul MAGNE and Michel FAUX from France.

This gazette is therefore theirs and, if they wish it, we invite them to send us a short word about their passion, photos of their car and possibly its restoration story for a presentation in a future edition.

You are still welcome to the Rallye de Ancêtres en Picardie, on October 9 and 10 departing from Compiègne, don't delay in registering! Club members who do not have an "eligible" car (prior to 1906) and would like to help us during these two days are welcome.

I must thank Pierre-Jean Desfossé for the redesign of the Teuf-Teuf website which is now online: <https://www.teufteuf-vccf.org> as well as the club's new email address: contact@teufteuf-vccf.org that you can now save in your files.

My thanks also to Pascal Le Poder and Bernard Dumas who are working on the Club members file by taking the archives from Hippolyte Panhard No. 1 to Michel Faux No. 575.

New decorations are in preparation for the exhibition stands, Epoqu'auto, Rétromobile, Reims, etc.

We will use the Club's guest book started in the 1950s but if you have original old photos of very good quality, please contact us, they can, with your agreement, be used for the decoration of the stand but also in the new website.

*NO, COVID will not prevent us from riding with friends to share our passion.
See you soon.*

Thierry Bergue



LA VIE DU CLUB

Après une brève pause estivale les activités ont repris pour le Bureau du Club.

Deux chantiers principaux : la finalisation du Rallye des Ancêtres, bien avancée mais les dernières journées sont toujours les plus intenses. On croise les doigts pour qu'un énième variant de ce sacré covid ne vienne pas nous mettre des bâtons dans les roues fragiles de nos Ancêtres.

Tout de suite derrière arrive le Salon Epoqu'auto à Lyon pour lequel nous disposons de 27 m² à l'entrée. Les voitures exposées sont choisies et il reste à finaliser l'implantation et la décoration. On espère vous y retrouver nombreux. Nous avons quelques billets à prix réduit à vendre, n'hésitez pas à demander via le mail du club : club teuf-teuf@wanadoo.fr.

La refonte du site web du club est bien avancée grâce à la diligence de notre vice-président Pierre-Jean Desfossé, vous serez prochainement informés à ce sujet.

L'«annuaire» ou plus précisément la base de données des membres et des véhicules des Teuf-Teuf est opérationnelle, il reste à compléter et corriger les informations qu'elle contient. Vous serez sollicités rapidement pour sa mise à jour.

After a short summer break, activities resumed for the Club Office.

Two main projects: the finalization of the «Rallye des Ancêtres», well advanced but the last days are always the most intense. We keep our fingers crossed that a new variant of this damned covid does not appears to put a spoke in our ancestors' fragile wheels.

Immediately after comes the Salon Epoqu'auto in Lyons, for which we have 27 m² right at the entrance. The cars on display are chosen and we still have to finalize the layout and decoration. We hope to see many of you over there. We have some discounted tickets for sale, don't hesitate to ask via the club's email :

club teuf-teuf@wanadoo.fr.

The redesign of the club's website is well advanced thanks to the diligence of our vice-president Pierre-Jean Desfossé, you will soon be informed on this subject.

The "directory" or more precisely the database of members and vehicles of Teuf-Teuf is operational, it is still to be fulfilled and corrected. You will be quickly asked for its update.

LES ROUES ÉLASTIQUES

(suite et fin de la Gazette N°7)

Il nous restait à explorer les jantes dont le dispositif élastique est situé près de la jante ou constitué par une jante élastique.

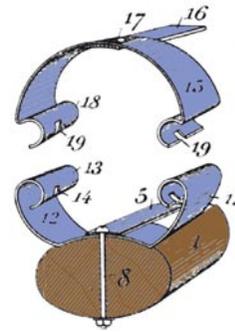
C'est après tout une transposition du principe du pneu et ce n'est peut-être pas un hasard si c'est la catégorie qui a donné lieu au plus grand nombre de propositions.



Roues à dispositif élastique placé près de la jante / jante élastique

Roues où le générateur d'élasticité est métallique :

La roue H. BARRY :



roue H. Barry

Elle est constituée de deux séries de ressorts 12 & 19 agrafés les uns aux autres par les griffes 13 & 18 et les ergots 14 qui se logent dans les rainures 19.

Les ressorts 12 sont fixés entre eux et à la jante 1 par le feuillard 5 et les boulons 8.

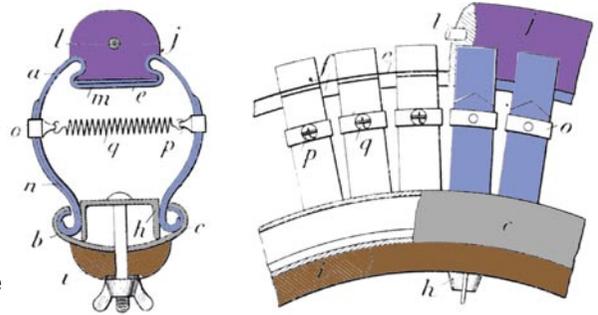
Les ressorts 15 sont réunis entre eux par le feuillard 16 et les rivets 17.

CODES COULEURS

- Caoutchouc
- Acier
- Fer
- Bois
- Toile
- Bronze
- Bambou
- Cuir chromé

La roue A. JOULLAIN :

Elle relève des mêmes principes que la précédente mais est un peu plus élaborée. Les ressorts *a* et *n* sont bloqués sur la jante par les étriers *h* et renforcés par les ressorts *q*. La bande de roulement en caoutchouc *j* est maintenue par la forme des ressorts *a* et un câble *l* noyé dans le caoutchouc.



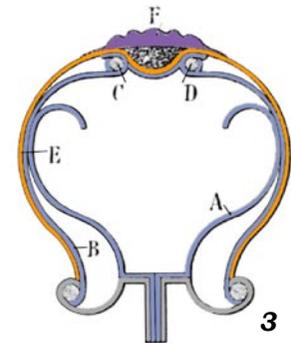
Bandage A. Joullain

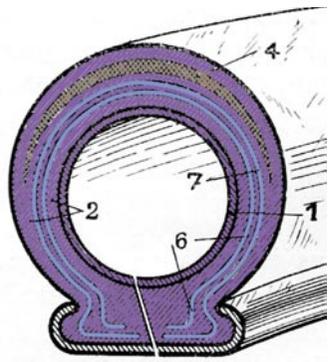
Les ressorts sont couverts par une toile ou un cuir non représenté.

Pour les applications où la charge est plus élevée, des ressorts *n* sont ajoutés à la manière d'une lame de ressort traditionnelle.

Le bandage J. Thomson :

Il est composé d'une série d'éléments dans lesquels A et B sont des ressorts en acier plat réunis par les tringles en acier C et D. Le tout est recouvert par une enveloppe élastique E qui porte la bande de roulement F.





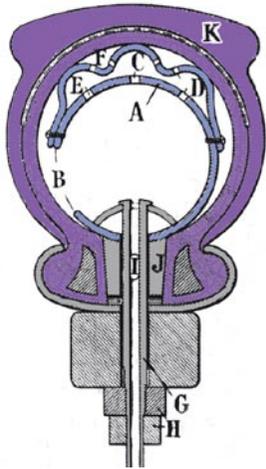
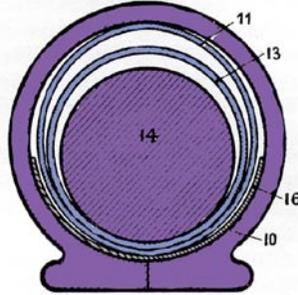
Le bandage Bleo :

L'élasticité est apportée par des enveloppes en acier 6 & 7 noyées dans du caoutchouc. Des toiles 4 renforcent la bande de roulement. L'inventeur conseille de compléter l'ensemble par une chambre à air 1, ce qui en fait un antirevaillon bien compliqué!

Le bandage Kressler :

Un peu comme le précédent, il comporte un ressort enroulé en spirale qui a tendance à s'ouvrir et tend donc l'enveloppe en caoutchouc.

Un tore en caoutchouc 4 est introduit au préalable dans l'ensemble pour limiter l'écrasement.



Bandage H. Broome :

Un tube A en acier, ouvert en B est renforcé par une couronne C est disposé en anneau complet. Des trous D sont percés pour évacuer l'air lors du fonctionnement.

Les tiges G fixées par les écrous H maintiennent le dispositif élastique à l'intérieur de l'enveloppe en caoutchouc K et la clavette I pénétrant dans le coin J assure la fixation du bandage sur la jante.

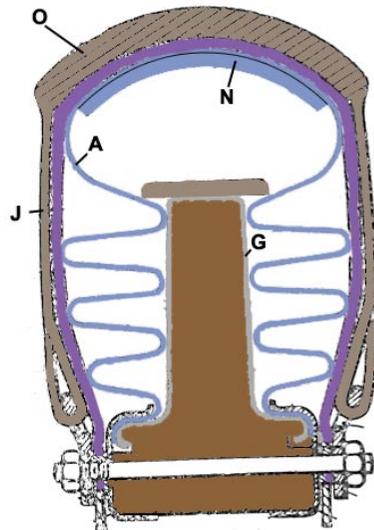
Bandage Boirault :

Dans le bandage Boirault la jante en bois présente une excroissance centrale qui sert d'appui à une série de ressorts ondulés A,

réunis par un feuillard N sur lequel ils sont rivés. Une enveloppe caoutchouc J est également rivée avec N et A et boulonnée sur la jante en bois.

L'ensemble est emprisonné par une enveloppe de cuir O sur laquelle se fait le roulement.

L'excroissance de la jante sert de limitation à l'écrasement du bandage.

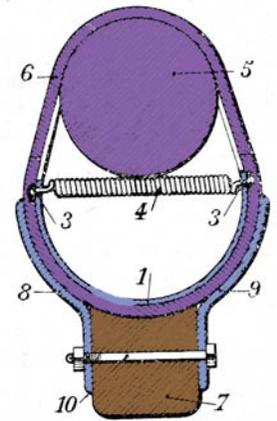


Bandage Boirault

Bandage Pease :

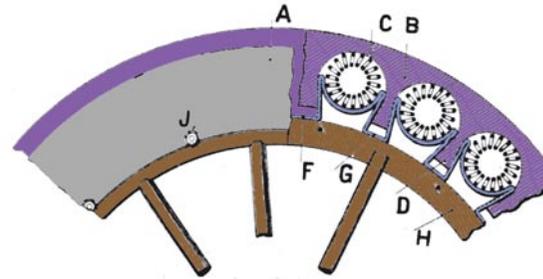
Dans le bandage Pease, la jante en bois 7 porte un cercle métallique mince 1, maintenu par deux joues 8 et 9, également en acier et élastiques; des ressorts à boudin 4 empêchent l'écartement; un cercle en caoutchouc plein 5 repose sur les ressorts et le tout est logé dans une enveloppe de caoutchouc 6.

NDLR : ce bandage doit avoir une raideur transversale quasi nulle, il est donc douteux qu'il ait pu fonctionner.



Bandage Pease.

Bandage J. Lancaster :



Dans le modèle de J. Lancaster, que l'on voit ci-contre, les ressorts sont noyés dans le caoutchouc qui forme le cercle de roulement, la jante en bois H porte un cercle en acier, de forme spéciale, fixé en F et cintré en G pour servir de repos aux ressorts C;

ces ressorts sont obtenus en roulant en forme de tore des petits ressorts à boudin ordinaires; d'autre part, ces ressorts reposent dans les logements du bandage B; des talons D appartenant à B et ayant un certain jeu dans leur logement, forment entrainement; de chaque côté du bandage, se trouvent des joues métalliques A fixées par les boulons J; dans le premier type de bandage de cet inventeur, le cercle FG n'existait pas, les talons D se rejoignaient mutuellement et englobaient complètement les ressorts C.

Bandage Curtis :

Le bandage Curtis comporte une enveloppe métallique. Les rais A de la roue portent une jante B en acier, en forme de L et munie de rebords; dans le fond de cette jante se trouve un cercle en bois en plusieurs parties dont le but est de maintenir les extrémités E des ressorts F :

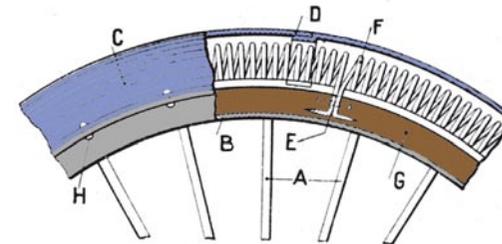
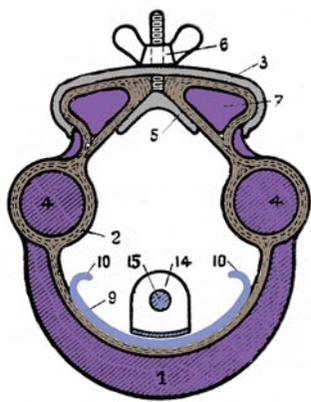


Fig. 94. — Bandage Curtis.

une gaine C en acier mince et élastique recouvre les ressorts F, les bords de cette gaine en forme de tunnel sont assujettis, par les rivets (vis ou boulons) H, aux rebords de la jante B. En D, on voit le détail des deux extrémités de l'enveloppe C. **4**

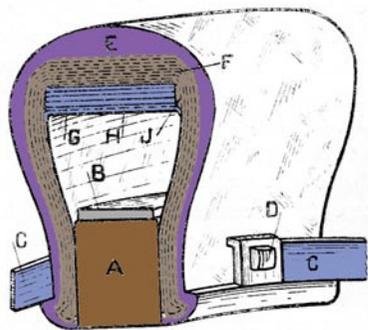


Bandage élastique Stichelen

Le bandage Stichelen :

La figure ci-contre nous montre le bandage élastique Stichelen : en 1 est le cercle de roulement en caoutchouc fixé aux toiles 2; en 4 sont deux boudins en caoutchouc plein donnant de la rigidité au bandage; l'élasticité est obtenue par une série de lamelles 9 en feuillard d'acier de quelques centimètres de largeur seulement et venant s'appuyer sur l'intérieur de l'enveloppe; les extrémités 10 sont recourbées, comme on le voit, pour éviter la détérioration des toiles au moment de l'écrasement; une bande étroite, réunissant les lamelles, porte des oreilles 14 dans lesquelles passe un tore d'acier 15 qui applique fortement le cercle 9 contre l'enveloppe.

Le bandage Ruff :



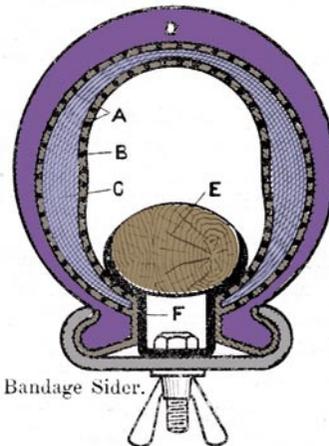
Bandage Ruff

Dans le bandage Ruff, l'élasticité est obtenue par un seul ressort en acier GH, de 10 m de long environ, de section méplate et enroulé en spirale; il est noyé dans une toile extra-forte J appartenant aux toiles F du bandage E, en caoutchouc. La dernière spire intérieure et la dernière extérieure sont fixées à la toile J, de façon telle qu'elles ne peuvent glisser et détériorer le bandage; seules les spires intermédiaires sont libres. La coupe montre la fixation de l'enveloppe à la jante en bois

A de la roue : des segments C en acier, fixés par les boulons D maintiennent les talons de l'enveloppe. Le cercle B sert uniquement à fretter la roue en bois.

Le bandage Sider :

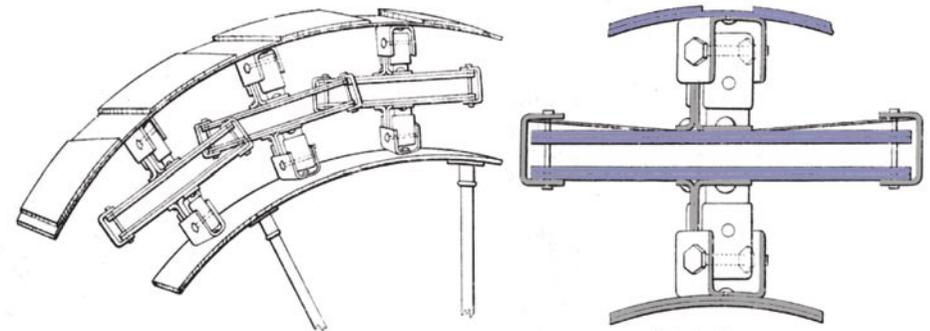
Le bandage Sider se monte sur une jante ordinaire; l'élasticité est obtenue par une série de faisceaux de ressorts plats, minces et peu larges (environ 1 mm. d'épaisseur sur 40 de large), que l'on voit en C, enveloppés et reliés entre eux par un fort tissu de chanvre B; l'ensemble est imprégné de caoutchouc comprimé et recouvert de toiles comme un pneu ordinaire; les extrémités des ressorts aboutissant aux talons sont fixées sur la jante au moyen de papillons



Bandage Sider.

F d'une forme spéciale, empêchant la sortie du talon; des petits blocs de bois E limitent les flexions excessives en cas de chocs accidentels et violents.

La roue Borchers :

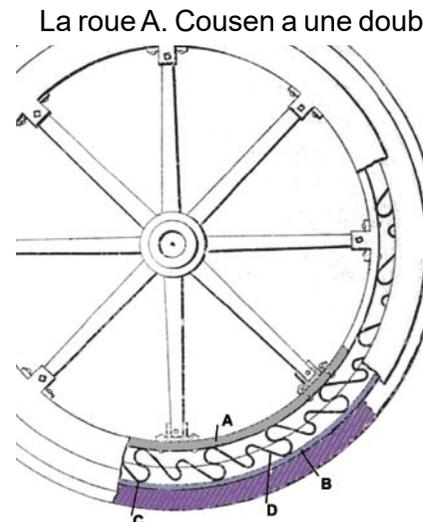


La roue Borchers.

Détails du ressort.

La roue du Dr Borchers est entièrement métallique. Un ressort est représenté en détail à droite. La jante est constituée par deux cercles concentriques. Ces deux cercles portent rivées des chapes que l'on place vis-à-vis l'une de l'autre. Dans ces chapes s'articulent des pièces rivées sur les lames de ressort; ces lames sont réunies à leurs extrémités par des étriers. Si, pour une cause quelconque, les cercles de la jante se rapprochent ou s'éloignent, les ressorts tendront toujours à les ramener à leur position primitive.

La roue Cousen :

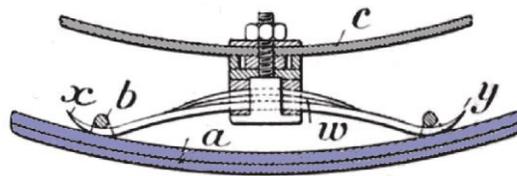


Roue élastique A. Cousen.

La roue A. Cousen a une double jante ; la jante intérieure A est rigide et assemblée avec les rais comme une roue ordinaire ; la jante extérieure B, est flexible et porte le bandage en caoutchouc plein. Entre les deux cercles se trouvent des ressorts en acier plat de deux sortes : les uns, C, en forme de S, sont destinés à travailler suivant une direction radiale, et les autres, D, courbés en double S, servent à l'entraînement; ce sont eux aussi qui résistent lorsque l'on freine; ils sont disposés de telle façon que leurs extrémités rejoignent celles des ressorts en S; à cette jonction ils sont solidement fixés aux cercles intérieur et extérieur.

Le bandage Maerker :

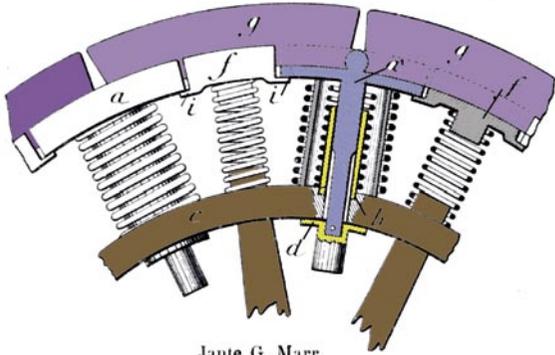
C'est à nouveau une roue entièrement métallique. En **c** est la jante rigide faisant partie de la roue, de forme ordinaire : cette jante porte une série de ressorts **w** qui y sont solidement fixés par des boulons, ayant une partie carrée empêchant ces ressorts de tourner. La maitresse feuille du ressort à lames **w** est recourbée à ses extrémités, en **x** et en **y**, et est fixée par des étriers **b** à un segment métallique **a** ; l'ensemble de tous les segments **a** forme le cercle de roulement en contact avec le sol.



Bandage élastique Maerker.

La jante G. Marr :

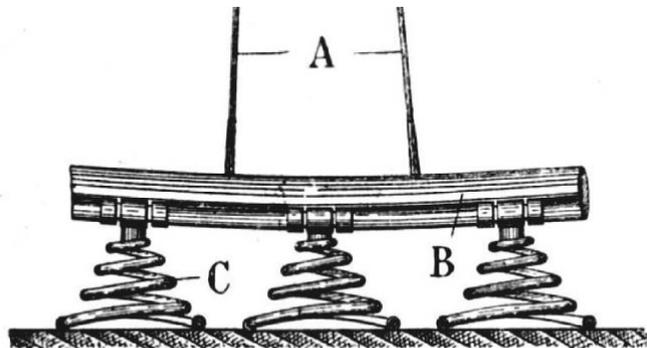
L'élasticité est obtenue par une série de ressorts à boudins placés entre le cercle rigide **c** de la roue intérieure et les pièces **a** et **f** dont l'ensemble, recouvert de blocs de caoutchouc **g**, forme le cercle de roulement ; la pièce **a** porte une tige **a'**, coulissant dans une douille **b** appartenant à la jante **c** ; à l'extrémité de **a'**, est goupillé un chapeau à embase **d** qui maintient tout le système en place, les pièces **a** appuyant sur les talons **i** des pièces **f**.



Jante G. Marr.

Pour terminer ce survol des jantes élastiques avec dispositif élastique métallique placé près de la jante, la jante *Syrinx*, dite réservée aux vélos et voiturettes extra-légères que je ne suis pas sûr d'avoir envie d'essayer, même sur un vélo !

En **A**, sont les rayons de la roue, **B** est la jante ; l'élasticité est donnée par les ressorts coniques **C** qui viennent directement en contact avec la route.

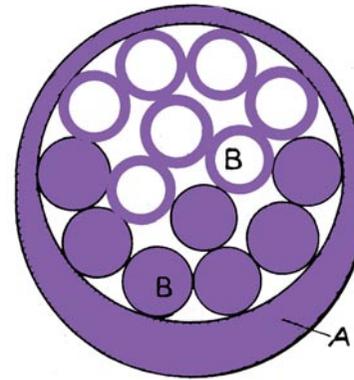


Jante Syrinx.

Roues où le générateur d'élasticité est pneumatique :

La chambre à air Magowan :

La figure ci-contre représente une coupe de la chambre à air Magowan : le tube **A**, qui doit dans un pneu ordinaire remplacer la chambre à air, est rempli d'un grand nombre de balles de caoutchouc creuses contenant de l'air comprimé. Elles sont pressées à l'intérieur du tube **A** de telle sorte, que leur volume est réduit de plusieurs fois celui qu'elles occuperaient à l'air libre, de sorte que si l'une (ou même plusieurs) de ces balles est accidentellement perforée, les autres viennent immédiatement occuper le vide produit sans que l'ensemble en souffre.



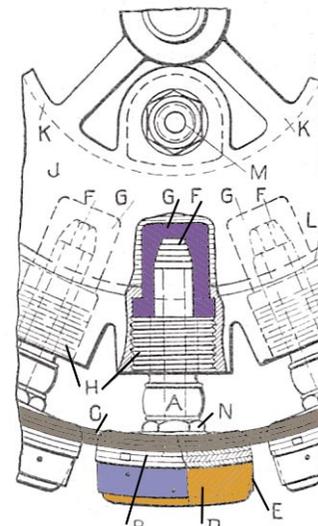
Magowan

La roue Regia :

Record de complexité (et de masse) pour cette roue hydropneumatique Regia où l'élasticité est obtenue et réglée par une poche d'air noyée dans un liquide contenu dans le corps (métallique et creux) de la roue.

Une série de pistons **A** (disposés dans les poids lourds par paires côte à côte) remplace les rayons ; leurs extrémités **B**, en forme de patin, sont reliées entre elles par plusieurs courroies juxtaposées **C**, en poil de chameau, fixées par l'écrou **N** serrant sur une large rondelle ; le cercle de roulement est constitué par une série de blocs **D** formés de lames d'acier et de cuir rivées ensemble et placées sur

champ, le tout maintenu dans une boîte **E** en tôle d'acier. A l'autre extrémité du piston, est vissé un écrou **F** recouvert d'un capuchon **G** en caoutchouc, formant plongeur, maintenu par l'écrou **H**. Le moyeu, ou plutôt le corps de la roue, est coulé en acier, d'une seule pièce, et comprend deux flasques latérales **J**, une couronne intérieure **K** reliée au centre de la roue, et la couronne extérieure **L** qui porte, à l'endroit de chaque piston, un bossage avec ouverture cylindrique radiale taraudée. Une ouverture **M** permet d'introduire le liquide à base d'huile de ricin et également une poche en caoutchouc dont le volume règle le degré d'élasticité de la roue (l'huile de ricin n'attaque pas le caoutchouc). Lorsque la roue fonctionne, les capuchons **G** des blocs qui ne sont pas en contact

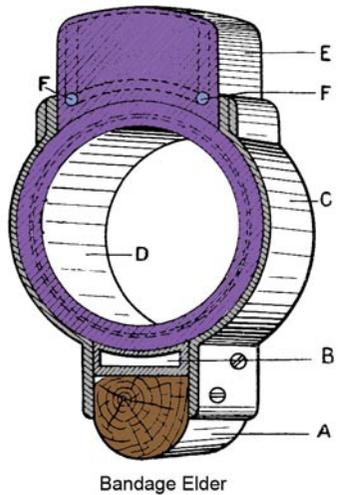


Roue Regia

avec le sol, sont poussés vers l'extérieur sous l'action de la pression intérieure, mais lorsque ces blocs viendront toucher le sol, les pistons seront refoulés vers le moyeu et reculeront plus ou moins suivant la pression intérieure qui peut se régler par le bouchon VI, lequel contient un piston avec écrou de réglage et que l'on peut plus ou moins enfoncer, ce qui fait varier la pression, et, par conséquent, le degré d'élasticité de la roue.

Viennent ensuite plusieurs roues établies suivant un même principe consistant à conserver une chambre à air et de la protéger par une bande de roulement insensible aux coupures et autres agressions physiques.

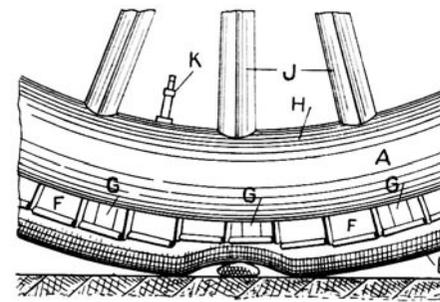
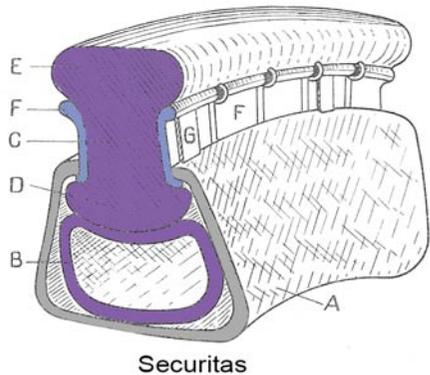
Le bandage Elder :



La figure ci-contre représente une coupe du bandage Elder : A est la jante en bois d'une roue ordinaire; un boudin D gonflé d'air est maintenu entre deux cercles C formant joues, solidement boulonnés sur la jante A et entretoisés par la couronne B qui frette en même temps la roue en bois A; en E est un bandage circulaire en caoutchouc dur, dans lequel deux câbles en fil d'acier F sont noyés; ces derniers empêchent la bande de roulement E de sortir des joues C. On a également construit des roues semblables dans lesquelles le caoutchouc E était remplacé par un bandage d'acier creux de même forme extérieure.

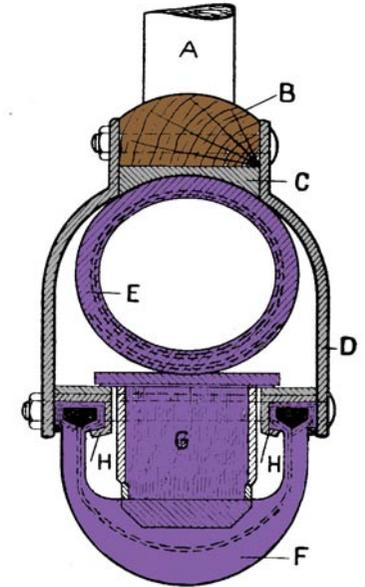
Le bandage Securitas :

Le bandage Securitas, représenté ci-contre, est basé sur le même principe que le précédent : dans une jante spéciale A en acier et très creuse, montée sur une roue en bois ordinaire, dont on voit la jante H et les rais J sur la figure «*securitas 2*», est placée une chambre à air B entoillée et beaucoup plus épaisse que celles ordinairement employées dans les pneumatiques; sur cette chambre à air vient appuyer le talon D du cercle en caoutchouc C, dont la partie extérieure E forme chemin de roulement; le

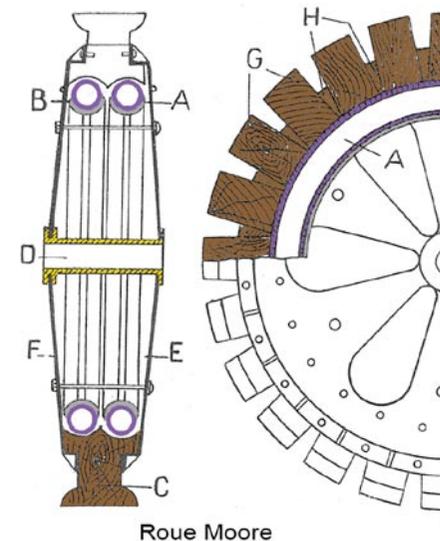


Le pneumatique Mitchell :

Le pneumatique Mitchell comprend une enveloppe en caoutchouc et une chambre à air, mais la première ne renferme pas la seconde, comme dans le pneu ordinaire. Sur la jante en bois B d'une roue ordinaire est fretté un cercle en acier G; deux joues D en acier y sont solidement boulonnées et renferment la chambre à air E qui se trouve ainsi à l'abri des clous; aux bords extérieurs des joues D, et maintenue par les cercles métalliques à crochets H, est fixée l'enveloppe F en caoutchouc garni de toile. Cette enveloppe porte sur la chambre à air E à l'aide de segments G en caoutchouc.



La roue Moore :



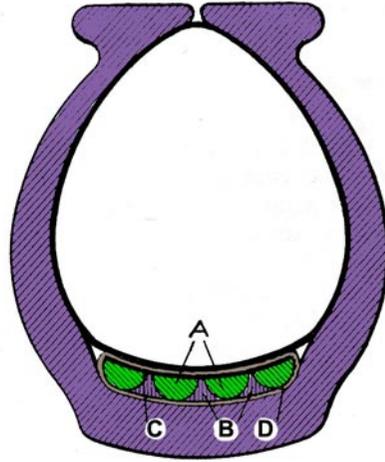
bandage C est garni de plaquettes en acier F; toutes les troisièmes plaquettes portent une proéminence G qui forme ergot d'entraînement couissant dans une rainure ad hoc pratiquée dans les bords de la jante en acier A; en K (fig. ci-contre), se trouve la valve servant à gonfler la chambre à air. Sur cette même figure, on voit comment travaille ce bandage.

La roue Moore qui s'adresse plutôt aux poids lourds, renferme deux coussins pneumatiques, ou chambres à air A et B; le roulement se fait sur des blocs de bois dur G maintenus entre les deux plateaux E et F et guidés par les cales H situées entre les blocs.

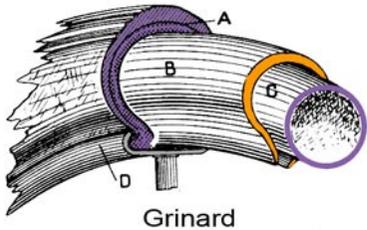
Roues où le générateur d'élasticité est en matériaux divers :

Le protecteur Harden :

Comme son nom l'indique il s'agit seulement d'un protecteur anticrevaison qui se place dans le fond de l'enveloppe entre celle-ci et la chambre à air; il consiste en un certain nombre de demi-anneaux en jonc ou bambou englobés dans du caoutchouc B et cousus ensemble avec du chanvre sur un galon G, le tout est enveloppé d'une toile D; les clous éprouvent une très grande résistance pour passer à travers de ce protecteur.



Le protecteur Grinard :

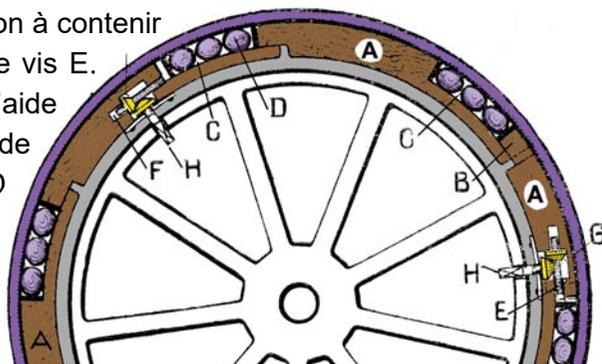


Il se place entre l'enveloppe ordinaire A et une chambre à air G de plus petite dimension que celle correspondant au numéro de l'enveloppe; ce protecteur, représenté en B, est en cuir chromé et souple; les clous ne peuvent plus atteindre la chambre à air.

Remarquons que ces protecteurs ont deux inconvénients : ils rajoutent une raideur au pneumatique préjudiciable au confort et ils réduisent le volume d'air de la chambre ce qui est préjudiciable à la durabilité du pneu et augmente les risques d'éclatement en roulant.

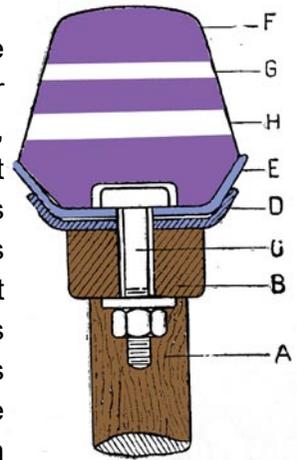
Roues où le générateur d'élasticité est en caoutchouc :

Citons pour mémoire la roue Rossi, raide et compliquée : le bandage en bois est partagé en plusieurs segments A. Une extrémité de chacun de ces segments pénètre dans un logement E pratiqué à l'extrémité opposée du segment voisin : ce logement C se prolonge de façon à contenir plusieurs boules élastiques D; une vis E, commandée par le carré H, à l'aide d'engrenages coniques permet de comprimer plus ou moins les balles D et d'augmenter le développement du bandage en bois, le faisant ainsi fortement adhérer à l'enveloppe caoutchoutée de la roue.



Le bandage Yberty & Méricoux :

Son principe est d'augmenter par des trous l'élasticité d'un bandage caoutchouc en lui permettant de s'affaisser davantage pour envelopper (boire) l'obstacle; de plus, ces trous permettent une ventilation intérieure limitant l'échauffement. Il se compose d'éléments élastiques indépendants (segments) placés les uns à côté des autres autour de la roue. Dans la coupe ci-contre on voit les perforations transversales étagées G et H, disposées en quinconce; le nombre et les dimensions de ces trous varient suivant la charge à porter, le genre de véhicule et l'élasticité désirée. Chaque élément F comprend un segment métallique E (environ six éléments par roue); on le pose à la main dans la jante en acier D de la roue AB, où il est maintenu par deux boulons C; les éléments se compriment légèrement bout à bout, ce qui assure la continuité de l'ensemble.

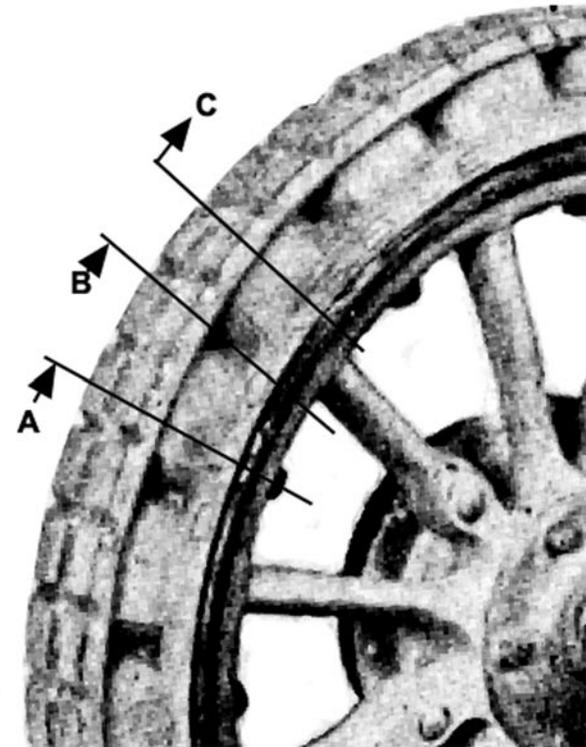


Le bandage Automatique Ducasble :

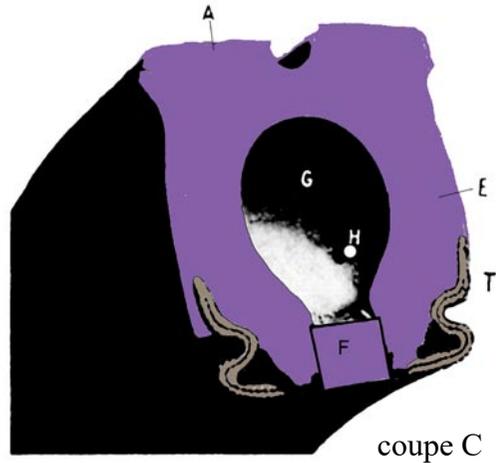
Le bandage Ducasble a systématiquement remporté les concours de roues élastiques et c'est le seul qui ait eu une réalité industrielle notable, en particulier sur les poids lourds, restés longtemps sur roues à bandages pleins, pour lesquels il apportait une amélioration sensible.

On peut aussi noter que c'est un des rares à s'installer sur une jante à talons standard et celui qui se rapproche le plus du pneu, ceci explique peut-être cela !

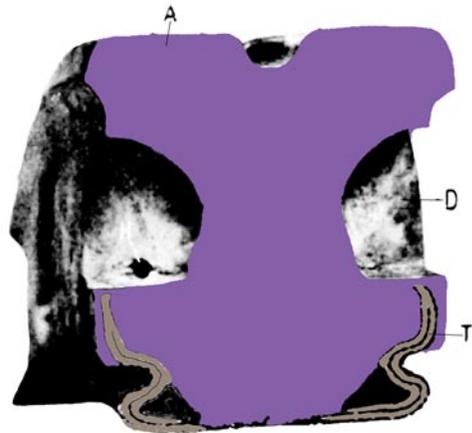
Il peut s'adapter sur toutes les jantes disposées pour recevoir un pneu. Dans le corps du boudin de caoutchouc existent une série d'alvéoles G (coupes C et A), qui alternent avec des évidements D (coupe B) pratiqués à l'extérieur; les talons C et les boulons B le maintiennent



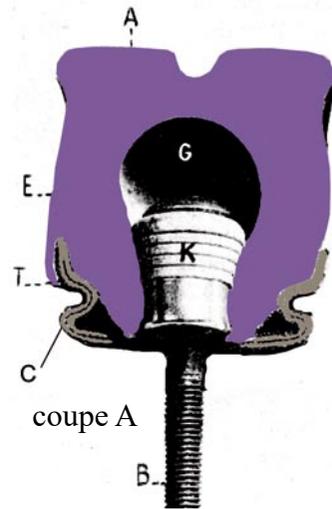
en place. Chaque cavité G est en communication avec l'atmosphère par un petit canal H, de sorte que lorsque la voiture avance, le caoutchouc en s'écrasant diminue le volume de l'alvéole d'où l'air s'échappe par le canal H; aussitôt après, le caoutchouc reprend sa forme primitive et l'air frais entre en G; de cette façon, tout en ayant une grande souplesse, le bandage ne s'échappe pas.



coupe C



coupe B



coupe A

Ceci achève notre panorama des roues élastiques, qui ont animé le monde automobile pendant quelques années. La fin de la traction animale et donc des clous de ferrage perdus par les chevaux, en conjonction avec la "macadamisation" des routes a ramené la fréquence de crevaison à un niveau suffisamment bas pour que la question ne se pose plus dès les années 10 et assuré la victoire incontestable et définitive du pneumatique.

Définitive ?

Alors pourquoi Michelin a-t-il présenté, en 2006, deux études de roue élastique dénommée roue TWEEL pour l'une et AIRLESS pour la seconde ?

Toutes deux étaient établies avec des matériaux composites modernes, peut être plus aptes à résister aux terribles contraintes alternées qui avaient raison de toute

tentative à base d'acier.

Il faut quand même noter qu'on n'en a plus entendu parler, ce qui suppose quelques problèmes, mais ces études visaient sûrement à alléger les roues car la masse non suspendue est aujourd'hui un enjeu majeur du compromis confort-comportement.



la roue TWEEL



la roue AIRLESS



Une rare survivante : roue Goizet-Béranger, visible au musée de Rochetaillée.
photo PJD



RALLYE DE L'ACAVE EN VEXIN NORMAND

Ce Rallye a eu lieu les 27,28 et 29 Août, concocté par nos célèbres Jean-Luc et Marie-France Baudoin, membres de l'ACAVE mais aussi piliers de notre Club. Sur la grosse vingtaine de voitures présentes, environ trois-quart appartenait aux Teuf-Teuf. Amis de l'ACAVE, amis de Jean-Luc, trop longue disette de Rallyes, attrait du lieu...on ne sait ce qui a motivé les participants, sans doute un peu tout ça !



Jean-Luc Baudoin

En tous cas, ils n'ont pas été déçus, tous les ingrédients d'un rallye réussi étaient là, belles routes, belles visites, une restauration de qualité et des casse-croûtes comme on les aime pour reposer les mécaniques et rafraichir conducteurs et passagers.

Mais bien sûr, les participants, dont l'ascétisme est de notoriété publique, n'avaient d'yeux que pour les magnifiques voitures qui composaient le plateau et ne se souciaient que du niveau de leur réservoir et pas de savoir si le p'tit blanc pour pousser les plateaux de charcuterie était en quantité suffisante.



Frugal casse-croûte

la Brasier de Dominique

Deux membres étrennaient leur nouvelle monture: Dominique Bouteiller sa Brasier de 1910 et notre estimé Président son Ariès de 1907. Si Dominique dût renoncer sur les hauteurs de Château-Gaillard en raison d'une fuite d'huile importante l'Ariès a réussi son examen de passage une fois débarrassée



Nettoyage du filtre de l'Ariès



Déjeuner en bord de Seine



de quelques résidus dans son réservoir.

Mais le clou de la manifestation était, (non, pas celui qui a crevé la chambre de la Clément-Bayard de Didier Lochin), sans contestation possible, la présence de la PIERRON 1912 de Eric et Christine Mourgues. Jugez-en : inconnue dans le Georgano édition française il m'a fallu chercher dans l'édition britannique pour



apprendre qu'elle était fabriquée à Courbevoie par Léon Pierron mais vendue principalement en Grande-Bretagne sous le nom de Mass, d'après le nom de l'importateur Masser-Horniman, principal actionnaire de l'usine de Courbevoie.



Ah !, j'allais oublier, même le temps a été sympa, il n'a plu que pendant le déjeuner du samedi et seuls les retardataires ont été mouillés !

Un grand merci à l'ACAVE et bravo aux organisateurs.