

HISTORIC RHÔNE AUTO



• Le mot des rédacteurs.

Chers amies et amis,

Vous découvrirez dans ce numéro des articles consacrés:

Au week-end de Pentecôte avec les détails et les photos de ces trois jours de bonheur et d'amitié organisée par Nathalie Cayrac et Jean Pierre Pons. Cette balade de trois jours a conduit les 34 participants dans les gorges du Tarn et de la Jonte. Ces deux rivières spectaculaires entaillent les plateaux calcaires des Causses du Sauveterre, Méjean et Noir. Au fil de ces routes étroites et spectaculaires nous avons découvert, entre autres, des paysages façonnés par l'élevage des brebis, des Canyons vertigineux, les rochers ruiniformes de Montpellier-le-Vieux, l'observatoire du Mont Aigoual, l'abîme de Bramabiau et la grotte merveille souterraine, de l'Aven Armand.

A l'inventivité d'un constructeur, non pas de voiture, mais...d'avion. Petit texte que nous a ait parvenir notre ami Jean-Pierre Pons.

Quand Citroën et Renault se battaient en Afrique.

Toujours en Afrique avec les Berliet, dans un film culte 100 000 dollars au soleil d'Henri Verneuil avec JP Belmondo, B. Blier, L. Ventura.

Bonne lecture

• Entre Causses et Cévennes

Samedi 27 mai

Le rendez vous était fixé au Col du Pertuis, qui est devenu depuis plusieurs années notre point traditionnel de regroupement du Club. Seuls manquent à l'appel Marie & Jean Pierre Pons qui ont prévu de nous rejoindre pour le déjeuner et Gisèle & Robert Ferlat qui ont du faire demi tour pour prendre une voiture moderne, les freins du cabriolet 304 Peugeot ayant rendu l'âme.

Après le contournement du Puy en Velay par le sud, direction Saugues, le col de la Croix du Fau.



et Le Malzieu-Ville où le lieu du pique-nique prévu sur le foirail est hélas monopolisé et fermé pour une concentration de 2CV Citroën. Une solution se trouve quelques centaines de mètres plus loin où nous profitons d'une l'ombre bienvenue où, dans la bonne humeur, nous partageons notre repas.



L'abondance de victuailles permet aux étourdis qui avaient oublié leur pique-nique de se restaurer. Avant de continuer la visite du bourg classé « Plus Beau Village de France » s'impose.

Quelques averses nous accompagnent en direction du Sud ou après la traversée du Causse de Sauveterre nous plongeons vers Sainte Enemie, les gorges du Tarn et quelques kilomètres plus loin le village admirable de St Chely-du-Tarn et notre hôtel de la Cascade. Petit village reconverti intégralement en hôtel et gîtes.



St Chely-du Tarn

Dimanche 28 mai

Après une nuit réparatrice, suivant la route des gorges du Tarn entre Saint Chely et Le Rozier, La Cité de Pierre de Montpellier-le-Vieux nous attend. C'est le ruissellement des eaux sur le Causse Noir qui a creusé, dans ce plateau constitué de calcaire sédimentaire d'origine marin, cet extraordinaire ensemble rocheux, que découvrent par le petit train, ceux qui ont pu arriver avant son départ: nous arrêtant de ci de là pour découvrir ces paysages grandioses.





La porte de « Mycène » devant laquelle nous posons pour la postérité.

Par la petite route du Causse Noir nous rejoignons Meyruès et l'Hôtel de France ou nous attend le repas.

L'après midi direction le Mont Aigoual jusqu'au sommet de la tour de l'Observatoire (impossible ce jour et à cette heure de voir la mer distante de 75 km).



Sur le retour à Chely-du-Tarn arrêt rapide à l'abîme de Bramabiau d'où sort la rivière souterraine du Bonheur.



Le ciel se faisant très menaçant nous reprenons la route en essayant un orage mémorable, non sans avoir pu observer depuis le belvédère Le Saltadou, le cirque de St Chely, les méandres du Tarn et notre village blotti 400 mètres plus bas.



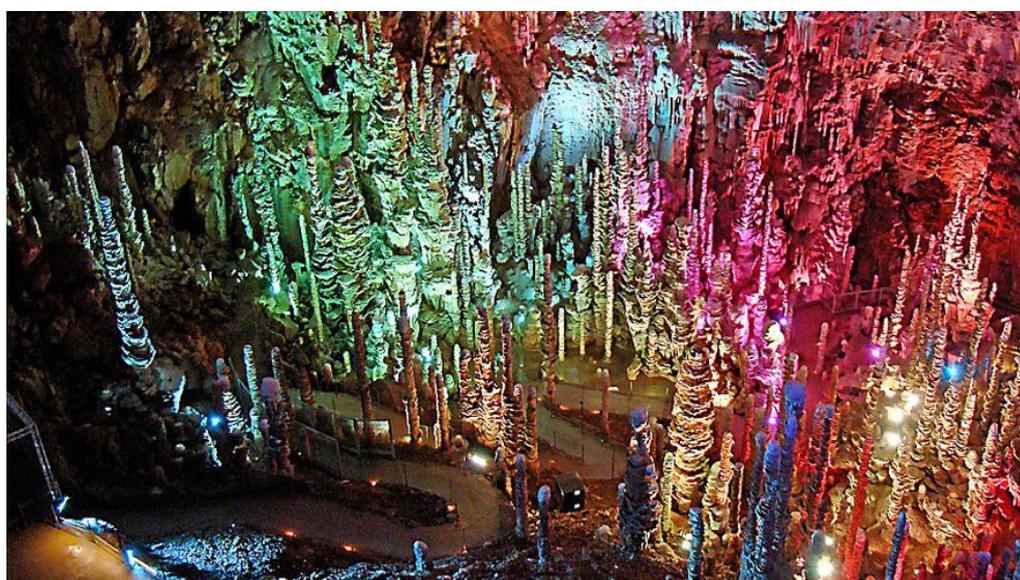
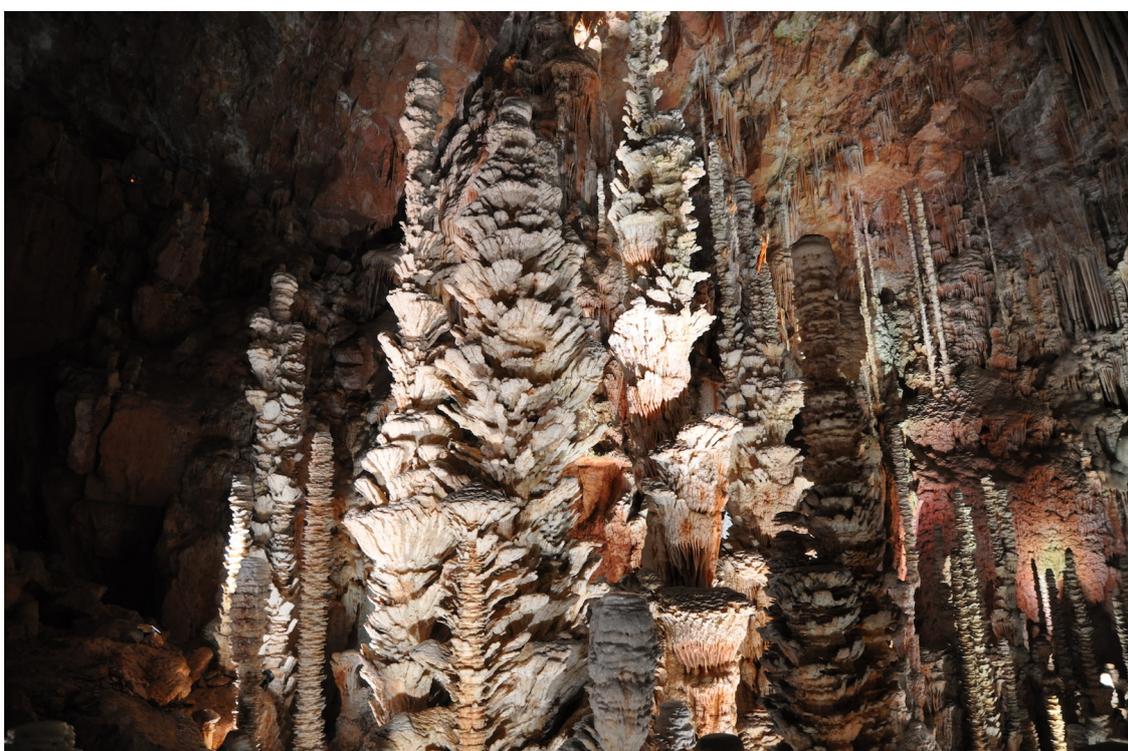
Lundi 29 mai

Il faut quitter notre hôtel à 8H30 car nous avons rendez vous à 10 heures pour la visite groupée de l'Aven Armand. La montée nous conduisant sur le Causse Méjean est particulièrement raide et sinueuse, de nombreuses épingles mettent à rude épreuve les chauffeurs de voitures sans direction assistée.

Quelques égarés nous rejoignent à l'heure pour la descente, par un funiculaire, dans l'Aven Armand.

Le spectacle est grandiose de par sa taille et les centaines de stalactites et stalagmites plus spectaculaires les unes que les autres.

Cavité découverte le 19 septembre 1897 par un trio « spéléologues » Louis Armand, Edouard-Alfred Martel et Armand Viré, qui furent les pères fondateurs de la spéléologie moderne.



Après ce spectacle, retour sur Le Rozier où nous attend un excellent repas, servi en un temps record par un serveur branché sur 100 000 volts. Le groupe se sépare soit pour rentrer directement sur Lyon ou faire une étape supplémentaire à Mende

Merci aux organisateurs de ces belles journées entre Causses et Cévennes. Nous sommes certains que toutes et tous sont repartis la tête pleine du souvenir de ces paysages et sites magnifiques et le cœur plein de gratitude pour ces moments privilégiés d'amitié véritable.

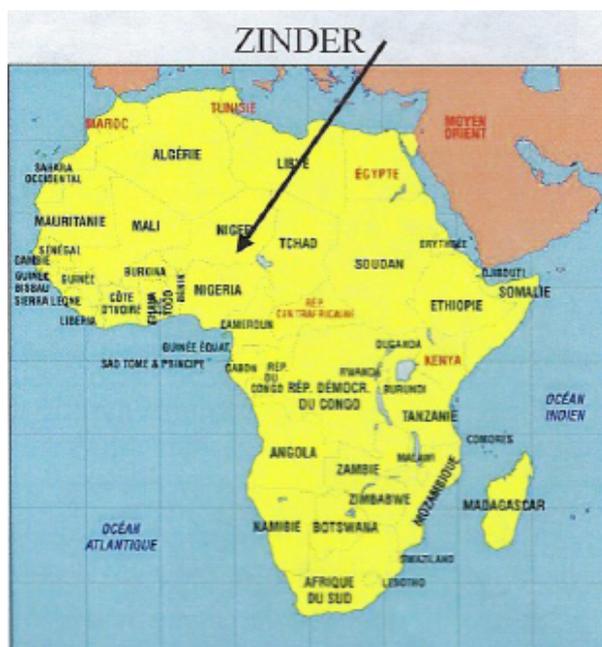
- La construction amateur... En Afrique aussi



(Le constructeur)

LE LIEU :

ZINDER, deuxième ville du Niger, gros bourg agricole de 100 000 habitants, situé en pleine zone sahélienne.



L'ÉPOQUE : début des années 90

LES HOMMES :

- **Le concepteur** : est professeur de physique dans l'un des quatre collèges de la ville, il avait déjà la " grosse tête ", et il a eu droit aux honneurs de la TV, alors vous imaginez....
- **Le constructeur** : lui est ferrailleur, fabricant de citernes, portes, fenêtres, mobilier métallique en tous genres (*Un monsieur très sympathique*)

LE PRINCIPE DE BASE : " Si ça ressemble à un avion, alors ça doit voler....! "

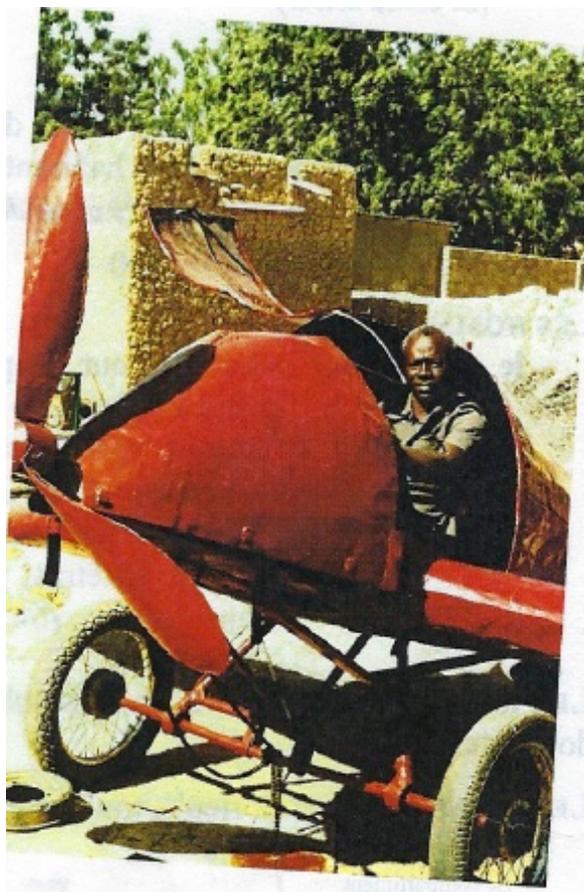
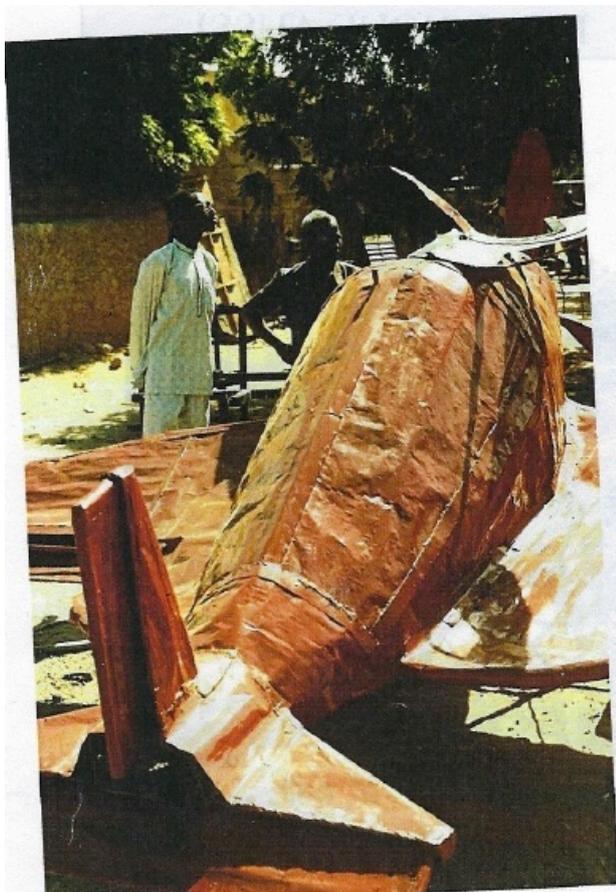
LES PLANS : " ça ne sert à rien ", tout est dans la tête du concepteur et puis " ça permet d'improviser ".



LA MACHINE : (C'est un monoplace train classique)

- **Fuselage** : en tôle d'acier récupérées sur des fûts usagés de 200L ; assemblage par soudure à l'arc.
- **Ailes** : Même matériau de construction, très faible allongement.
- **Profil** : " Kézako ? " (*la forme est évolutive au grès du hasard tout le long de chacune des ailes*).
- **Commandes** : pièces de récupération sur diverses machines, autos, motos, etc, Le fil de fer très utilisé, fait office de câble, le pilote à être un virtuose de la main droite, toutes les commandes sont de ce côté. (*Concernant leur fonctionnement je n'ai pas tout bien compris*)
- **Atterrisseur** : roues de mobylette avec freins à tambour
- **Moteur** : monocylindre 4 temps, récupéré sur une vieille Yamaha XT 500 (*la célèbre moto des premiers Paris-Dakar. Que reste-t-il des 32 CV annoncés pour un moteur neuf ?*)
- **Hélice** : tripale en tôles soudées, l'équilibrage n'a pas posé de problèmes, c'est une notion inconnue du concepteur.
- **Instrumentation** : aucune, le pilote se doit d'apprécier de lui-même les caractéristiques du vol.
- **Poids** : inconnu.
- **Centrage** : ils n'ont jamais entendu ce mot là.

- **Vitesse** : " le premier essai donnera la réponse...! " (*Vu le poids, la surface alaire et l'état de surface, il faudra nécessairement une vitesse très, très élevée pour assurer les décollages.*)



PARTICULARITÉ : Au sol, les roues reliées au moteur par une chaîne de vélo sont sensées lancer la machine, une fois le décollage assuré, l'hélice est chargée de prendre le relai (*pourquoi pas*).

Force est de constater qu'il y a là une somme de travail et d'argent non négligeable pour des gens se trouvant au bord de la misère.

Aux dernières nouvelles, leur extraordinaire réalisation gît abandonnée dans un coin du désert aux environs de Zinder.

Domage !.... ils avaient en eux la passion de l'aviation et la folie des pionniers.

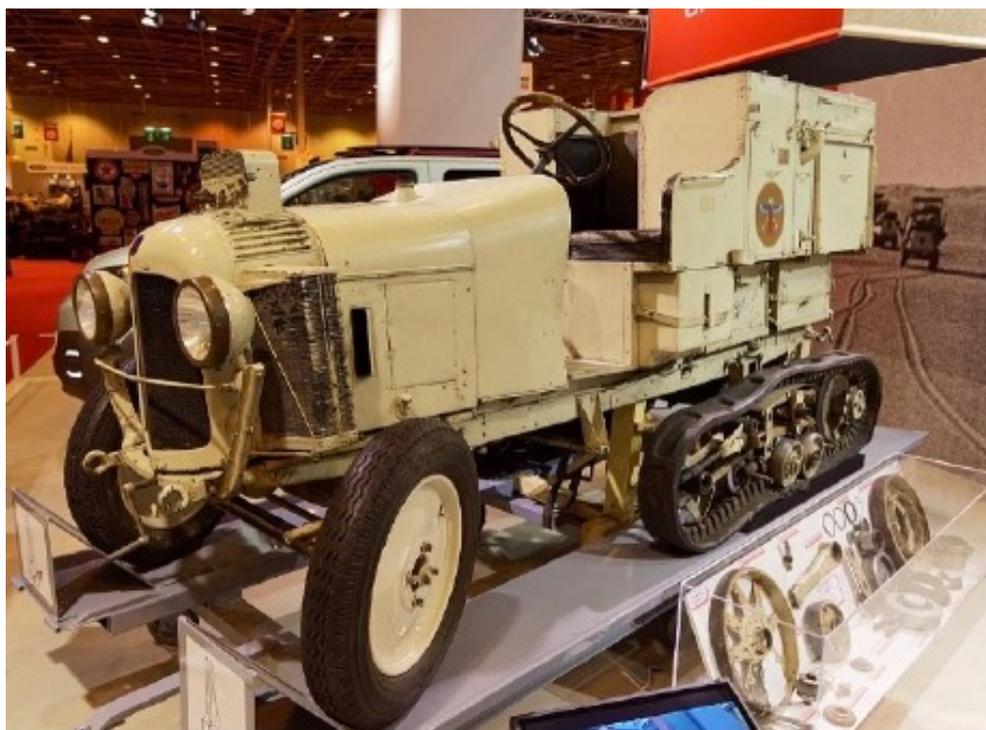
Mais !.... peut être sont ils en train de travailler sur un nouveau projet ?....

- **Quand Citroën et Renault se battaient en Afrique.**

Au début des années 1920 la France consciente de son retard en matière d'infrastructures dans ses colonies africaines et donc de ses réseaux d'approvisionnement, lance un plan de développement pour l'Afrique Occidentale Française. On favorise alors toutes entreprises susceptibles d'ouvrir de nouvelles routes et d'établir des points de ravitaillement.

C'est l'Armée, notamment le Général Estienne ainsi que quelques aventuriers qui lanceront les premières expéditions suite aux avancées technologiques des années de guerre.

C'est dans ce contexte qu'entre 1924 et 1925, Citroën va réaliser avec ses autochenilles K1 a bandes caoutchouc la traversée du Sahara et de l'Afrique du Nord au Sud , la célèbre « **Croisière Noire** », très médiatisée, qui allait déclencher une vague d'engouement et de curiosité sans précédent pour l'Afrique.



Or, dans le même temps, **Gaston Gradis** et le couple **Delingette** avec des Renault « 6 roues », sur les mêmes terrains ont réalisé des exploits comparables ouvrant la voie au tourisme de luxe et à l'implantation de lignes de communications régulières en Afrique.

Si Citroën gagnera la bataille médiatique qui s'en suivit, Renault a incontestablement gagné celle du développement touristique et du transport en Afrique qui s'en suivra.

Avant d'aborder la compétition Croisière Noire / Mission Gradis & Delingette revenons sur les :

Les premières expéditions au Sahara en automobile.

Pour les constructeurs automobiles la « conquête du désert » est un défi technique qui compte beaucoup en termes d'image. En décembre 1921 une expédition Citroën d'envergure est organisée. La mission de Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil traverse le Sahara du Nord au Sud avec cinq autochenilles empruntant l'itinéraire classique des caravanes de chameaux. La traversée est un succès. L'expédition a permis de relier Touggourt (en Algérie à 650 km Sud Est d'Alger) à Tombouctou, soit 1900 kilomètres, en vingt jours aller et retour.

Renault de son côté arrive à une évolution technique différente de celle de Citroën et propose une vraie innovation avec le lancement de la Renault 6 roues. Ce véhicule comporte deux essieux arrière propulseurs à grand débattement équipés de roues jumelées basse pression. Un simple moteur 10cv suffit à son fonctionnement ce qui permet une économie d'essence intéressante sur le sol africain.

Par ailleurs, la Compagnie Générale Transsaharienne a inauguré en 1921 la route touristique Alger-Casablanca-Marrakech. Ce circuit fait grand bruit et connaît un véritable succès. Pour ce circuit, sept hôtels de luxe sont ouverts et les liaisons se font en Renault. La même année sont lancées les premières excursions de trois jours au désert à partir de Laghouat (Algérie), Touggourt et Tozeur (Tunisie) avec exclusivement des Renault 6 roues.

Citroën après le succès de son expédition de décembre 1921 organise une nouvelle expédition du 9 novembre au 22 décembre 1923. Le Général Estienne, est intéressé par les résultats de Citroën car il recherche un véhicule capable de remplacer l'utilisation du chameau pour les troupes militaires.



Il encourage donc cette deuxième mission et obtient qu'elle soit dirigée par ses deux fils: Georges Estienne et René Estienne. Cependant, le Général Estienne est de moins en moins convaincu par les autochenilles, très efficaces sur le sable mais beaucoup moins sur les pistes rocailleuses du nouvel itinéraire. Il se tourne alors vers Louis Renault et sa 6 roues. En cette fin décembre 1923, alors que Citroën achève sa deuxième mission, des 6 roues Renault réalisent un premier essai très concluant entre Touggourt et El Oued-Tozeur.

En janvier 1924, les frères Estienne ayant tourné définitivement le dos à Citroën s'associent avec **Gaston Gradis**, ami de Louis Renault fondateur de la Compagnie Générale Transsaharienne, pour poursuivre l'aventure africaine. Ainsi trois Renault 6 roues partent de Colomb-Béchar, la veille, Citroën débutait sa troisième expédition du même endroit. Cela engendrera un véritable duel entre les deux équipes.

Arrivée à Tombouctou, l'expédition Citroën remonte à Alger. Les Renault poursuivent vers le Sud, le long du Niger jusqu'à Gao. Finalement l'expédition remonte par une nouvelle route plus à l'Ouest et récupère une voiture qui était endommagée. Quand l'expédition arrive à Alger, six semaines après, André Citroën, comme à son habitude avait déjà tiré profit de son expédition dans les médias.

Fin de cette même année 1924 Citroën et Renault vont à nouveau organiser de grandes expéditions à travers l'Afrique :

- l'expédition Citroën-Centre Afrique dite la **Croisière Noire** du 28 octobre 1924 au 26 juin 1925 pour Citroën qui traversera toute l'Afrique jusqu'au Cap et Madagascar.
- la « **Mission Gradis / Delingette** » du 15 novembre 1924 au 3 décembre 1924 pour Renault.

Le duel entre les deux constructeurs se poursuit car les deux voulaient faire connaître leurs marques et ouvrir des lignes régulières motorisées traversant le continent africain.

L'anti-croisière noire Renault ou L'épopée des « Delingette ».

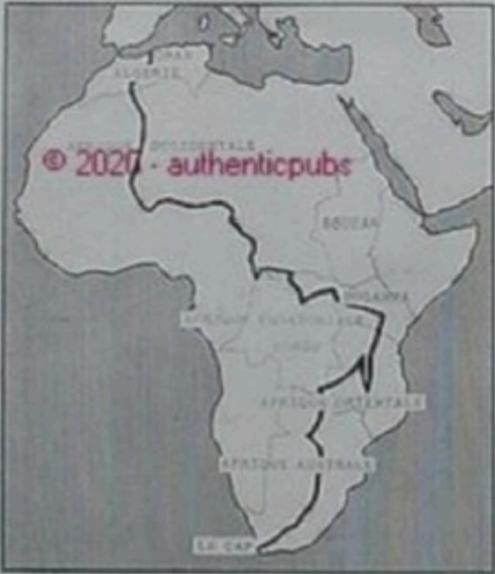
Le 15 novembre 1924 une nouvelle expédition est mise sur pied par Renault. Le Maréchal Franchet d'Esperey est la figure de proue de ce raid. Trois 6 roues sont prévues, Gradis, les frères Estienne mais une quatrième voiture les accompagne, celle du Capitaine Delingette et sa femme. La première partie de l'expédition reprend le même trajet que la croisière noire mais si les Citroën avaient mis 23 jours pour relier Bourem, l'équipe Renault n'en mettra que 10.

A Niamey l'expédition Renault se divise, les Delingette prennent leur indépendance, ils partent vers l'Est jusqu'à Fort-Lamy et vont tenter de relier le Cap, alors que Gradis descend jusqu'au Golfe de Guinée. Arrivés à Cotonou une voiture repart à Alger conduite par les frères Estienne en 149 heures (six jours et 6 nuits) un temps extraordinaire, les deux autres voitures prennent le bateau pour la France.

Si la croisière noire a coûté de grosses sommes à André Citroën, Louis Renault (toujours radin) a seulement fourni une 6 roues et financé le carburant pour cette expédition. Les Delingette n'ont que ce qu'ils peuvent transporter dans leur voiture et c'est un véritable exploit qu'ils aient pu traverser des déserts, des marécages, des plaines inondées, des rivières sans pont et des montagnes avec un équipement si précaire.



Le Capitaine et M^{me} DELINGETTE
ont traversé l'AFRIQUE
du NORD au SUD
(d'Oran au Cap)
« 23.000 kilomètres »
seuls et sans organisation .



mais
ils avaient
une **10** CV
RENAULT
la plus robuste
la plus durable
la plus sobre

De nombreux ennuis et contretemps vont émailler le parcours des Delingette. De ce fait, une nouvelle fois les Citroën arrivent les premières à Fort-Lamy et l'équipe peut télégraphier leur succès, se reposer, faire le plein de provisions et constituer des réserves d'essence. Lorsque les Delingette arrivent, ils doivent attendre le réapprovisionnement de carburant.

Les Delingette repartent et commencent à traverser la forêt équatoriale où il faut défricher de grandes portions de passage et construire des ponts.

La croisière noire qui de son côté s'est arrêtée pour faire des films et des photos se retrouve derrière les Delingette et de ce fait bénéficie des aménagements réalisés par ces derniers. Le couple d'aventuriers arrive au Congo belge où la piste est bonne . Cependant ils doivent traverser les fleuves sur des radeaux et parfois pour cela démonter la voiture et la remonter sur l'autre rive car elle est trop lourde pour une telle embarcation.



Lorsqu'ils arrivent en Ouganda, une zone très montagneuse, ils doivent affronter des pentes jusqu'à 60% et doivent tracter la voiture grâce à l'aide des autochtones. Après un arrêt d'une semaine pour cause de maladie ils finissent par arriver à Elizabethville tout au Sud du Congo belge.

Voici le télégramme envoyé par Delingette à Louis Renault le 14 mai 1925: « *Depuis Nairobi, sous de fortes pluies, nous avons traversé le Tanganyika et la Rhodésie du Nord après avoir construit, réparé ou aménagé 129 ponts, dont onze se sont écroulés sous la voiture. Celle-ci a été plusieurs fois submergée. C'est la première automobile qui ait atteint Fort-Rosebery et Elizabethville nous a fait une réception enthousiaste dont le souvenir sera inoubliable pour nous* ».

En dépit de toutes ces épreuves, les Delingette poursuivent leur traversée du continent. Ils passent sur le pont de chemin de fer de Kafoué sur les chutes du Zambèze. Les 1500 kilomètres suivants sont plus aisés car les Delingette peuvent suivre la voie de chemin de fer construite par les Anglais entre la Rhodésie du Sud et le Bechuanaland. Les Delingette doivent ensuite traverser le désert du Kalahari puis il faut franchir le Limpopo un fleuve très large sur lequel on ne peut pas construire un pont, il faut donc traverser à gué malgré les crocodiles. À leur arrivée à Johannesburg, le couple est reçu par le Prince de Galles le 25 juin 1925.

Les derniers efforts sont consacrés à franchir le désert du Grand Karoo et ils atteignent enfin le Cap après sept mois et demi d'expédition.

Les Delingette rentrent en France en paquebot et sont reçus officiellement par le gouvernement, Mme Delingette reçoit la Légion d'honneur. Renault exploitera ce succès mais cela n'aura rien à voir comparé au battage médiatique qu'André Citroën, génie de la publicité, fera avec sa Croisière Noire. Renault gagnera la confrontation dans le domaine du transport et du tourisme en développant avec des sociétés partenaires tout un réseau de routes commerciales, d'hôtels de luxe et de services (réparations, ravitaillement en carburant...) utilisant des voitures et cars de la marque.

Tiré d'une conférence de Patrice MECHIN - Ancien responsable liaison au sol des véhicules Renault.

- 100 000 dollars au soleil.

Sahara espagnol. Au début des années 1960, Castagliano qui est un patron aux méthodes douteuses et surnommé « la Betterave » à cause de son diabète, dirige d'une main de fer une entreprise de transport routier dont il exploite les employés.



Il engage John Steiner, un routier « mexicain » soi-disant né à Saltillo pour conduire sur 2000 km vers le sud un tracteur routier Berliet TLM 10 M2 rouge flambant neuf, tirant une semi-remorque prétendument seulement chargée de sacs de ciment, direction Moussorah. Pendant une conversation téléphonique entre Castagliano et son client, on apprend qu'il a engagé Steiner la veille pour qu'il en sache le moins possible sur ce camion.



Berliet TLM 10 M2

Cet ensemble routier suscite la jalousie de tous les chauffeurs expérimentés, mais le chargement, lui, attire la convoitise de Rocco, considéré comme un excellent camionneur.



Castagliano dit La Betterave Gert Fröbe



Reginad Kernan dit le mexicain John Steiner



Jean Paul Belmondo dit Rocco

Lors d'une soirée arrosée entre chauffeurs, il réussit à duper Steiner et à partir à sa place à l'aube au volant du Berliet; il récupère en sortant de la ville une jeune femme, surnommée «Pepa».



Découvrant le vol à l'arrivée de Steiner au garage et sorti de ses gonds, Castagliano renvoie violemment celui-ci et Ali, le mécanicien complice bien malgré lui de la duperie, puis lance Hervé Marec dit « le Plouc » à la poursuite de Rocco, en échange d'une prime substantielle. Il refuse d'appeler la police pour cette affaire par principe; Marec, quant à lui, comprend qu'il s'agit plutôt du contenu du camion et non des « principes » de Castagliano.



Lino Ventura dit Hervé Marec « le Plouc »

Peu après avoir quitté l'entreprise de transport, Steiner parvient à se faire prendre à bord par Marec, en lui proposant de se relayer mutuellement pour la conduite de « son » camion. Marec accepte et congédie Ali, qui l'accompagnait. Même si Rocco essaie de les retarder en montant contre eux les habitués du relais routier tenu par un certain Halibi dit « le Sourdingue », le camion de Marec est moins lourd et plus véloce que le sien et se rapproche petit à petit de sa cible. Pourtant, divers aléas de la route les retardent et envoient régulièrement le camion de Marec dans le décor : les mauvais coups de Rocco, le fech-fech... Mitch-Mitch, un autre camionneur toujours plus goguenard, croise à chaque fois opportunément leur chemin au volant de son camion et les tire d'affaire.



Au cours de la poursuite, on découvre que c'est Pepa qui a donné l'idée à Rocco de détourner le chargement, dont celui-ci ignore la nature exacte mais sait qu'il lui sera payé cent mille dollars à la livraison par un mystérieux acheteur.

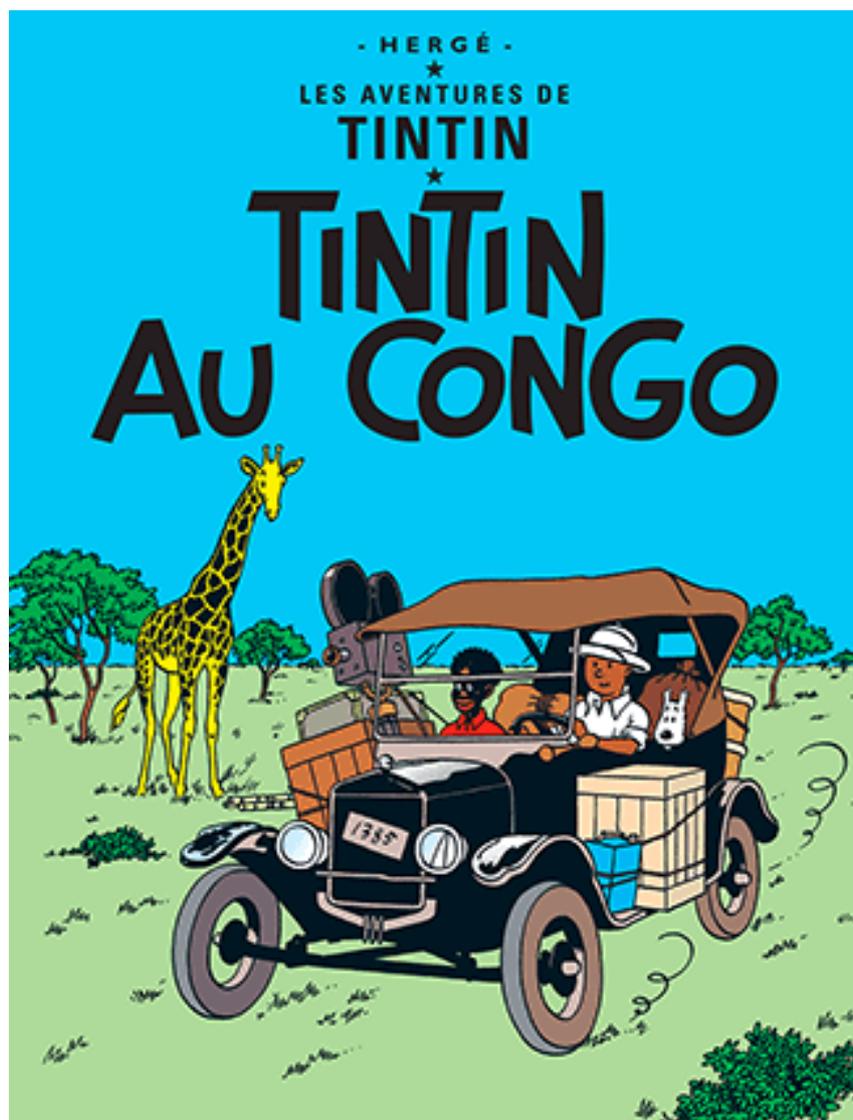
Les poursuivants prennent un raccourci, mais une patrouille de police vient contrôler l'identité des chauffeurs. Marec est intrigué par l'hésitation du policier lorsqu'il a affaire à Steiner et par le fait qu'ils cherchent un certain Peter Frocht, qui s'occupait du maintien de l'ordre sous l'ancien gouvernement. À partir de là, Marec se rend compte que son compagnon de route, en plus d'être un chauffeur débutant et peu fiable, est aussi un mercenaire, ancien haut responsable de la dictature récemment renversée et qui lui a enlevé tout ce qu'il avait alors. Mais à l'inverse, Steiner soupçonne Marec de reprendre à son compte l'idée de Rocco, s'il parvient à mettre la main sur le chargement mystérieux de l'autre camion.

À proximité du but, le camion de Rocco, endommagé par les accidents de terrain et de poursuite, finit par tomber en panne. Il détourne alors le camion de Marec et blesse Steiner qui essayait de s'y opposer, puis les contraint arme à la main à transférer le mystérieux chargement de la semi-remorque dans leur propre camion. On découvre alors qu'il s'agit de lourdes caisses, probablement d'armes, cachées derrière les sacs de ciment. Rocco et Pepa reprennent la route en laissant Steiner et Marec en plein désert. Ce dernier finit par apprendre de la bouche de Steiner qu'en réalité il est bien Peter Frocht; il finit par abandonner Frocht/Steiner à son sort, après lui avoir exprimé son plus profond dédain au sujet de ses compétences de chauffeur, ainsi que ses doutes quant à son avenir peu prometteur de mercenaire.

Steiner, qui est désormais seul, s'attable dans le bar d'une ville où il entend par radio que des mouvements révolutionnaires reprennent dans le sud. Il essaye donc de trouver un moyen de s'y rendre afin de reprendre son activité de mercenaire. Marec quant à lui, tombe par hasard sur Rocco qui est au centre de l'attention des pensionnaires d'une maison close. Les deux hommes sortent pour régler leur différend à coups de poing, mais aucun ne l'emporte et Rocco éclate de rire: il propose alors à Marec la part à deux qu'il lui a précédemment refusée: il déchire la carte grise du Berliet en deux et la lui donne en déclarant que c'est tout ce qu'il reste du véhicule. Pepa s'est en effet envolée avec le camion et sa cargaison. Rocco et Marec finissent par se réconcilier et vont se consoler entre les bras des dames de l'endroit.



- Humour



- Enfin la citation du mois de Coluche

« Pour critiquer les gens il faut les connaître, et pour les connaître, il faut les aimer »

Rédaction & Réalisation
Yves Morin – Serge Rey