l'automobiliste



Dans ce numéro :

la croisière noire
octobre 1924 - août 1925

HARLEY-DAVIDSON

MERCEDES type "S"

N° 39 _ 10 fr

l'automobiliste
la revue de l'amateur
42, rue du Bac - Paris 7ème - 548.82.05

LISTE ALPHABETIQUE DES ARTICLES PARUS DANS "L'AUTOMOBILISTE"

		nos
A	– A.B.C.	9
	– AERODYNAMIQUES	5
	– Actualité en miniature	36 à 39
	– AGE D'OR (Coupe de l') 1972	27
	– AGE D'OR (Coupe de l') 1973	31
	– ALFA ROMEO P-2, 1923	17
	– ALFA ROMEO P-3, 1923	23
	– ALPHA-AUTO 1974 (Salon)	35
	– AMILCAR	2
	– AMILCAR 6 CH	3
	– AMILCAR (Réglages)	7
	– AMILCAR 6 CYLINDRES	14
	– AMPHIBIE "SCHWIMMWAGEN"	20
B	– BALLOT	18
	– BEDELIA (Cyclecars)	30
	– BENJAMIN	1
	– BERLIET	19
	– B.M.W. (type Russie)	18
	– BOL D'OR 1968	8
	– BOLLEE (Tricycle Léon)	5
	– BOUCHONS DE RADIATEURS	10
	– BRESCIA (Bugatti)	3
	– BRIARE (Musée de)	1
	– BUGATTI 1 500 cc	1
	– BUGATTI (Circuit)	2
	– BUGATTISTE (Le)	9
	– BUGATTI AU BEC HELLOUIN	10
	– BUGATTI 1969 (Sortie)	16
	– BUGATTI ROYALE (Conway)	17
	– BUGATTI 57-S	22
	– BUGATTI A LYON (100)	36
	– BUGATTI-MOLSHEIM 1928	37
C	– CABRIOLET, COUPE, COACH ?	12
	– CHARRON	30
	– CHASSAGNE, PILOTE	23
	– CITROEN 5 HP	6
	– CITROEN (Les C-4)	21
	– CITROEN (André) 1878–1935	36
	– CITROEN T.A.	36-37
	– CLEMENT (Mort d'Albert)	3
	– COMPETITION (La)	5
	– COUPE DE L'AGE D'OR 1972	27
	– COUPE DE L'AGE D'OR 1973	31
	– COURSES (Les fausses)	3
	– CROISIERE JAUNE Citroën	28-29
	– CROISIERE NOIRE Citroën	39
	– CUGNOT 1725–1804	36
	– CYCLECARS à 3 ROUES (Les)	8
D	– DARL'MAT	9
	– DEBUT DE LA LOCOMOTION	11
	– DE DION BOUTON	22
	– DELAGE (Paris/Nice 1966)	2
	– DELAHAYE 135	27
	– DOUGLAS (Motos)	15
E	– E.R.A.	15
F	– FARDIERS DE CUGNOT	36
	– FARMAN	19
	– FIAT 509	13
	– FIAT 804	18
	– FIAT BALILLA	32
	– FIAT (4ème Randonnée)	32
	– FORD "A"	7
	– FORD "T"	18
G	– GLADIATOR	2
	– GNOME & RHONE ARMEE	33
	– GUYNEMER 1917	6
H	– HARLEY DAVIDSON	39
J	– J.A.P. (Motos)	21
	– JEEP	26
	– JOUETS CITROEN	6
K	– KOEHLER-ESCOFFIER (Motos)	13
L	– LAMBORGHINI "MIURA"	14
	– LASPOUGEAS 1896	15
	– LE MANS 1923–1933	24-25
	– LE MANS 1934–1939	31
	– LEONARD DE VINCI	35
	– LOISEAU Frédéric (Bugattiste)	37
	– LORRAINE (Les)	4
M	– MALHEURS DES 3 ROUES	4
	– MARQUES MARSEILLAISES	16
	– M.A.S.E.	6
	– MATHIS "EMY"	33
	– MERCEDES G.P. FRANCE 1914	36
	– MERCEDES S, SS, SSK, SSKL	39
	– M.G. K.3	21
	– M.G. LES "J"	26
	– M.G.	32
	– MODELISME	32
	– MINIATURES	36 à 39
	– MONTLHERY 1969	17
	– MONTLHERY 1970	20
	– MOTOCYCLETTES Avant 1914	2
	– MOTOCYCLETTES 1914–1940	5
	– MOTOCYCLETTES A.B.C.	9
	– MOTOCYCLETTES DOUGLAS	15
	– MOTOS B.M.W. (type Russie)	18
	– MOTOS RENE GILLET	19
	– MOTOCYCLETTES J.A.P.	21
	– Motocyclettes Peugeot 1905	22
	– MOTOCYCLETTES GNOME & RHONE ET MILITAIRES	33
	– MUSEES DE SURY ET BRIARE	1
	– Musées d'Autos Anciennes	10-11
	– MUSEE AUTOMOBILE EN 2003	12
N	– NEW-PHANTOM (R.R.)	11
	– N.N. et 6 CH (Renault)	22
P	– PANHARD & LEVASSOR (Monogrammes)	6
	– PEUGEOT DE COURSE 1911	13
	– PEUGEOT 1905 (Motos)	22
	– PEUGEOT 201	27
	– PNEUMATIQUES	8
Q	– QUADRILETTE (De la Quadrilette à la 5 CV Peugeot)	7
	– 400 000 km en un an	37
R	RALLYES	
	– ANCETRES (7ème Rallye)	24-25
	– BELLE EPOQUE	16
	– COURSE DE ST-PAUL 1966	1
	– DELAGE (1er Rallye)	1
	– FIAT 1970	21
	– FIAT 1971	24-25
	– LONDRES/BRIGHTON (30ème)	17
	– LONDRES/VICHY 1969	16
	– MONACO 1970 (2ème Tour)	20
	– MONTE-CARLO 1974	35
	– MONTE-CARLO 1911–1939	34
	– PARIS/ROUEN 1966	2
	– PARIS/NICE 1967	3
	– PARIS/DEAUVILLE 1967	7
	– 1er PARIS/NICE 1893	9
	– 1er Rallye TOUS TERRAINS	36
	– PARIS/NICE 1968	8
	– PARIS/DEAUVILLE 1968	12
	– PARIS/NICE 1969	15
	– PARIS/DEAUVILLE 1969	17
	– PARIS/NICE 1970	20
	– PARIS/DEAUVILLE 1972	26
	– PARIS/DEAUVILLE 1973	32
	– SALMSON (Paris/Dieppe)	16
	– SALMSON 1971	26
	– RANDONNEE FIAT 1972	30
	– REGINETTE	5
	– RENAULT 4 CV très spéciales	8
	– RENAULT (Evolution du sigle)	12
	– RENAULT 2 PATTES 8/9 CH	14
	– RENAULT SAPRAR SPORT	15
	– RENAULT 6 CH ET N.N.	2
	– RENE GILLET (Motos)	19
	– RESTAURATION	11-13
	– ROLLS-ROYCE "PHANTOM I"	11
	– ROSALIE	37
S	– SALON 1927	6
	– SALMSON	4
	– SALMSON-AMILCAR (Réglages)	7
	– SANDFORD	9
	– SCHWIMMWAGEN (Amphibie)	20
	– SENECHAL	21
	– SEMAINE INT. de l'A.C.F.	36
	– SILVERSTONE	24-25
	– SIMCA-CINQ 1936–1947	36
T	– TARGA FLORIO	2
	– TAXIS PARISIENS	7
	– TESTE & MORET	12
	– TOUS TERRAINS (1er Rallye)	36
	– TRAINS ROUTIERS	11
	– TRICYCLE LEON BOLLEE	5
	– TROIS ROUES	4
	– TURCAT MERY	16
V	– VINTAGES (Rajeunissez-les)	4
	– VIOLET (Monsieur)	10
	– VITRINES (Garnir vos)	37 à 39
	– VOISIN	33
	– VOLKSWAGEN	20
W	– WIMILLE (Prototypes J.P.)	13

EDITORIAL

Depuis le début juillet de cette année nous constatons une recrudescence importante de l'activité des véhicules militaires de collection : Rallye Schwimmwagen en Autriche, Randonnée Commémorative du Débarquement en Normandie début août, Concentration de Véhicules Militaires dans les Ardennes le 28 septembre prochain, mais surtout, et pour la première fois, grande journée réservée aux tous terrains, à "La Mecque" du véhicule militaire à Satory le 21 septembre 1975. Même la télévision s'est faite l'écho de cette nouvelle activité, puisque le 14 août un magazine était consacré aux véhicules de guerre d'avant 1950.

Si pour beaucoup ces engins rappellent des souvenirs plus ou moins agréables, pour l'amateur ils représentent, la plupart du temps, de parfaites réalisations techniques et les raffinements mécaniques que l'on trouve sur bien des véhicules militaires peuvent se comparer à certaines créations faites pour des voitures de grand prestige ou de compétition. Il ne faut pas oublier que le principe des ponts auto-blocants de la Volkswagen amphibie se retrouve sur bien des voitures de compétition actuelles.

Pour continuer la série d'études sur les motos militaires de la dernière guerre, nous vous conterons, dans ce numéro, l'histoire des Harley Davidson qui furent certainement les motos les plus fabriquées pendant cette guerre. Mais comment parler d'une telle célébrité sans évoquer ses origines qui remontent au début du siècle.

Jacques Greilsamer vous présente un des plus fabuleux monstres de l'avant-guerre : Mercedes ; voiture de rêve, née dans une Allemagne qui se voulait supérieure en tout.

Enfin, pour le centenaire de la Croisière Noire, Christian-H. Tavard vous parle de cette épopée qui, réalisée bien avant la Croisière Jaune et avec du matériel bien moins perfectionné, prend place parmi les grandes aventures automobiles des années 20.

Ce numéro 39 a pu être réalisé grâce à l'aimable collaboration de : Mlle Jacqueline Dupont des Archives Citroën ; Mlle Iacovleff ; et MM. Aurelio de "Advico-Delpire" ; Beauboire ; J.P. Blaisius ; Jacques Bourdereau, rédacteur en chef de "Nouvelles Total" ; Griffith Borgeson de "Harley-Davidson" ; A. Cauvet ; Alain Chevrier, artiste peintre ; Jacques Greilsamer ; André Lecocq, carrossier ; Maurice Penaud et Roger Prud'homme, anciens mécaniciens-conducteurs de la Croisière Noire ; Jacques Wolgensinger, rédacteur en chef de "Double Chevrons", et ses collaboratrices.
Nous les en remercions tout particulièrement.

N° 39
juillet - août 1975
Le numéro : 10 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème **548.82.05**

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		
Courrier des Lecteurs		
Harley Davidson story	Adrien Maeght	2
Side-car H.-D. Landswerk blindé	C.-H. Tavard	15
Croisière Noire Citroën	C.-H. Tavard	17
Evolution Mercédès type "S"	J. Greilsamer	33
Mercédès SSKL "Fulgurex" au 1/12ème		40
Rallye Tous Terrains 1975	A. Lecocq	40
Pour garnir vos vitrines	J.P. Blaisius	43
Chroniques		45
Petites annonces		46

Notre couverture : La caravane des autochenilles de la Croisière Noire traverse le Sahara. Peinture de René Follet. Photo Citroën.

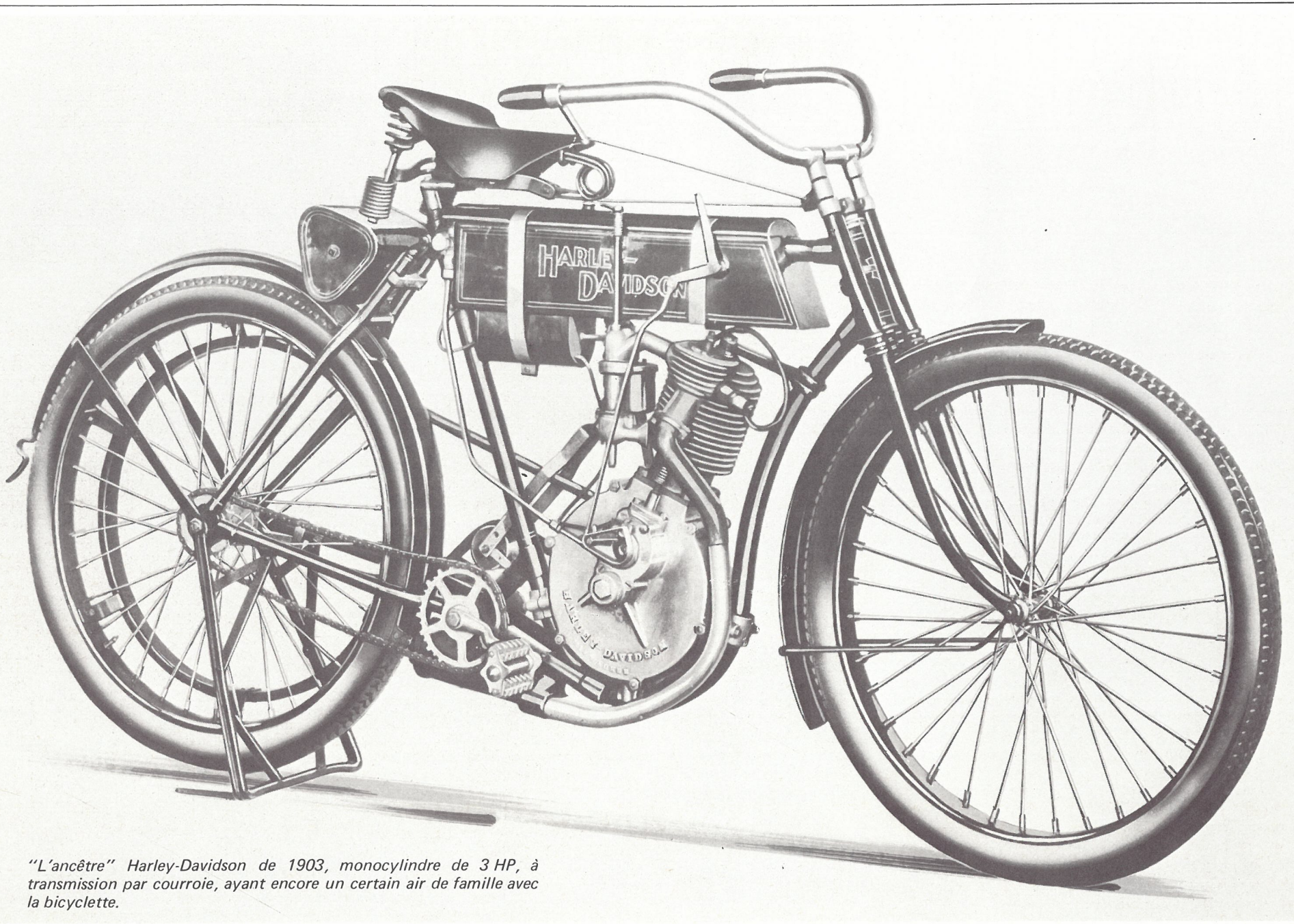
Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro

France : 60 F — Etranger : 75 F numéros spéciaux compris

Directeur de la publication : Adrien Maeght

Maquette d'aspect : Christian-H. Tavard
Traduction anglaise par Peter Blair Richley

3ème trimestre 1975
commission paritaire n° 44.457.
Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.
NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus
Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.



"L'ancêtre" Harley-Davidson de 1903, monocylindre de 3 HP, à transmission par courroie, ayant encore un certain air de famille avec la bicyclette.

HARLEY-DAVIDSON STORY

Adrien Maight

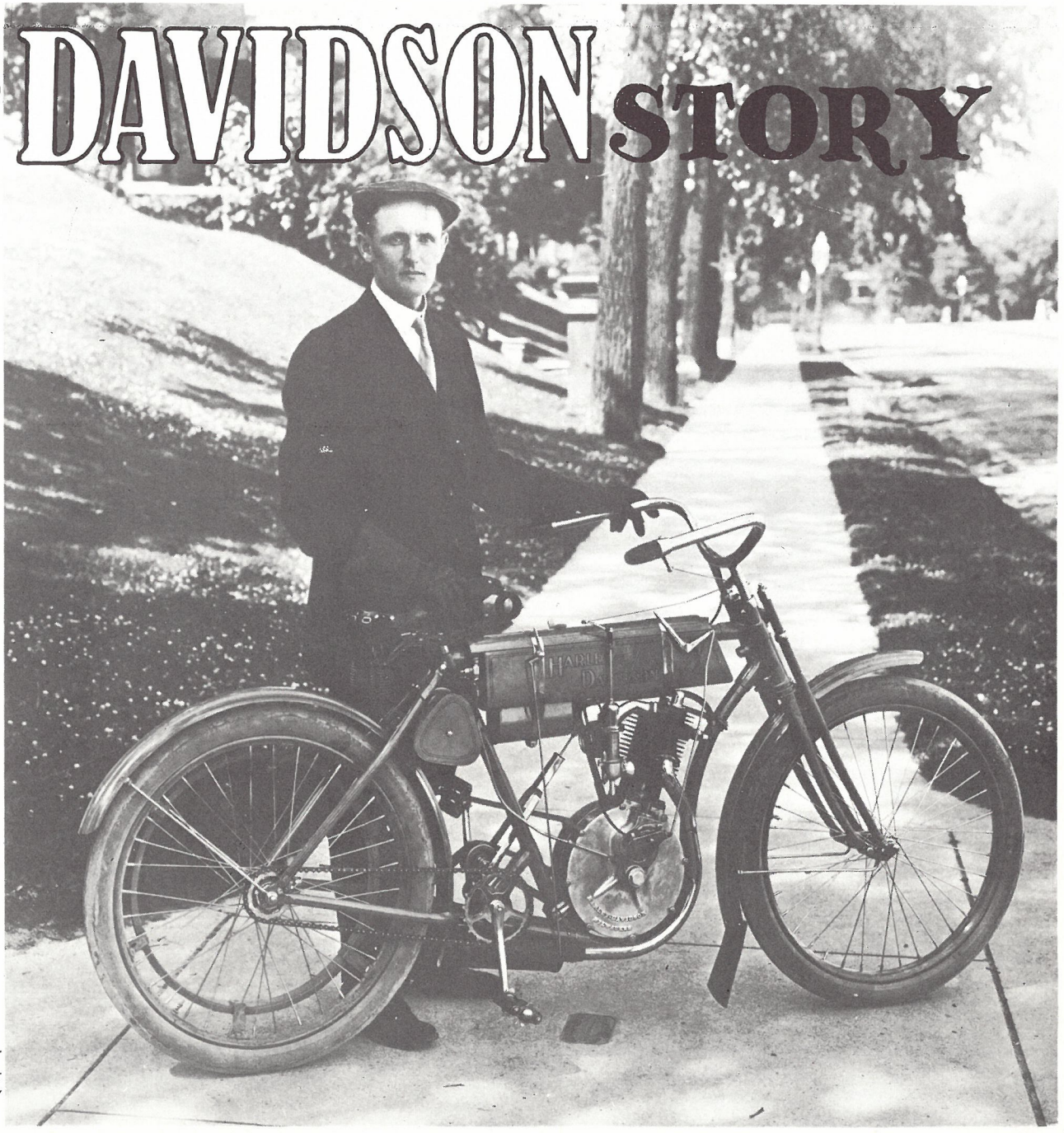
Avant la fin du 19ème siècle quelques illuminés avaient déjà eu l'idée d'améliorer la bicyclette en y ajoutant un moteur ; le musée du Mans possède une de ces bicyclettes à moteur à vapeur. Mais les vrais débuts de la "moto cyclette" — mot inventé et breveté par Werner — datent des premières années de notre siècle.

En Amérique, comme en Europe, ce sont bien souvent de très jeunes enthousiastes qui se livraient à de savants bricolages pour satisfaire un besoin de vitesse et de liberté, que la bicyclette avait déjà fait naître 30 ans plus tôt. Amour de la mécanique, mais aussi besoin d'aventure, les premières motocyclettes avaient en elles un potentiel d'imprévu générateur de nombreuses aventures ; et ces "fous" deviendront bien vite, vers 1910, de joyeux "fous volants" délaissant des mécaniques devenues trop sûres pour une nouvelle forme de sport plus risquée : l'aviation.

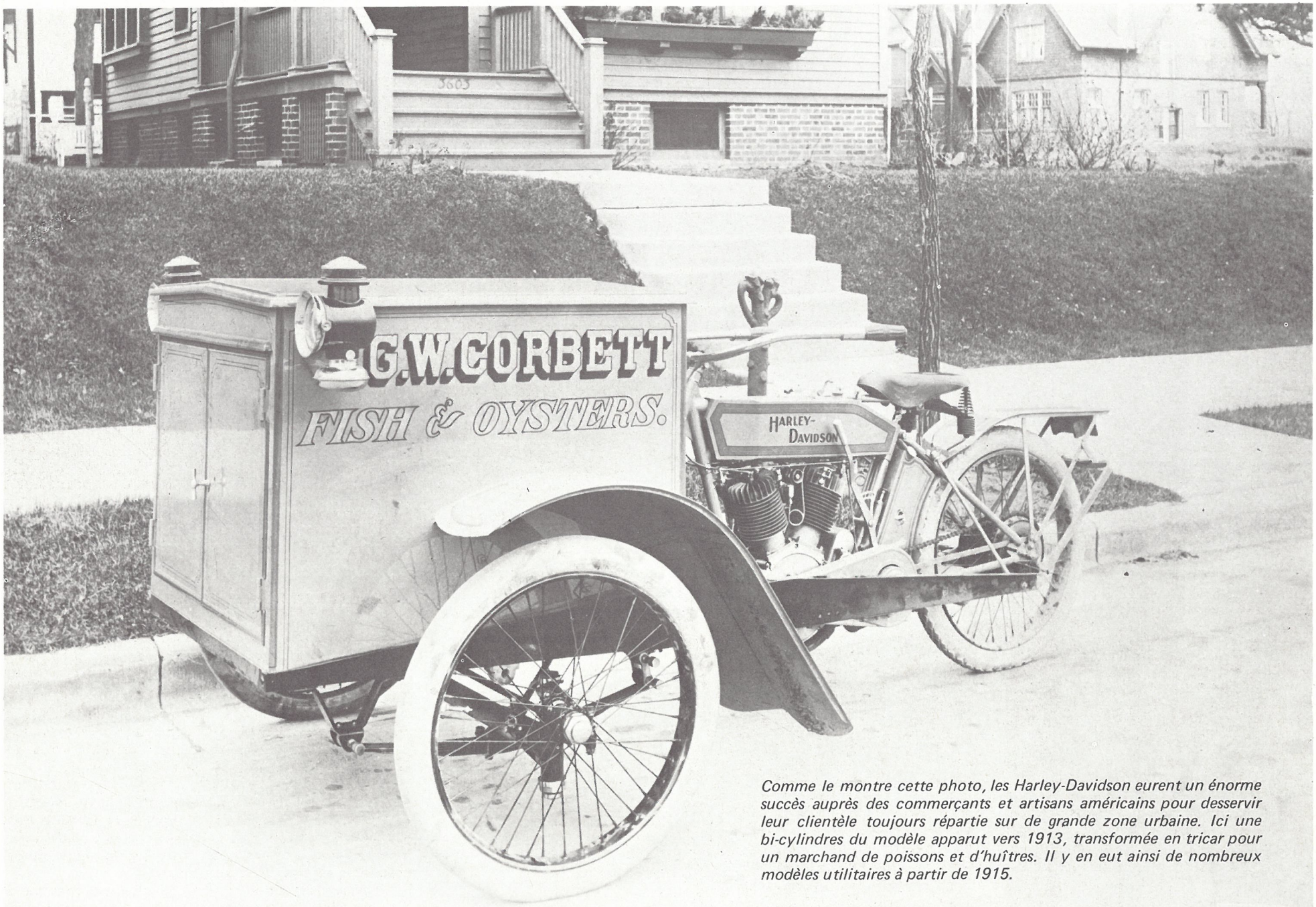
AU PAYS DES COW-BOYS

Mais revenons aux premières années du XXème siècle et l'on constate que, pour courir l'aventure, c'est par paire que l'on y va. De Dion-Bouton, Rolls-Royce, etc. ; et ce sont deux joyeux américains passionnés qui tentent leur chance pour fabriquer leur première moto : Bill Harley et Arthur Davidson.

L'idée leur vint en 1901 mais ils attendront, pour réaliser leur première machine, de trouver auprès de leurs amis, aide technique et conseils. Walter Davidson, mécanicien dans les chemins de fer, puis William (troisième frère) se joignent à ce que l'on peut appeler une équipe ; puis ils trouvent un autre passionné qui fera



Le premier président de la célèbre marque Walter Davidson Senior en 1908, avec la machine ayant remporté la "Federation of American Motorcyclits' Endurance run".

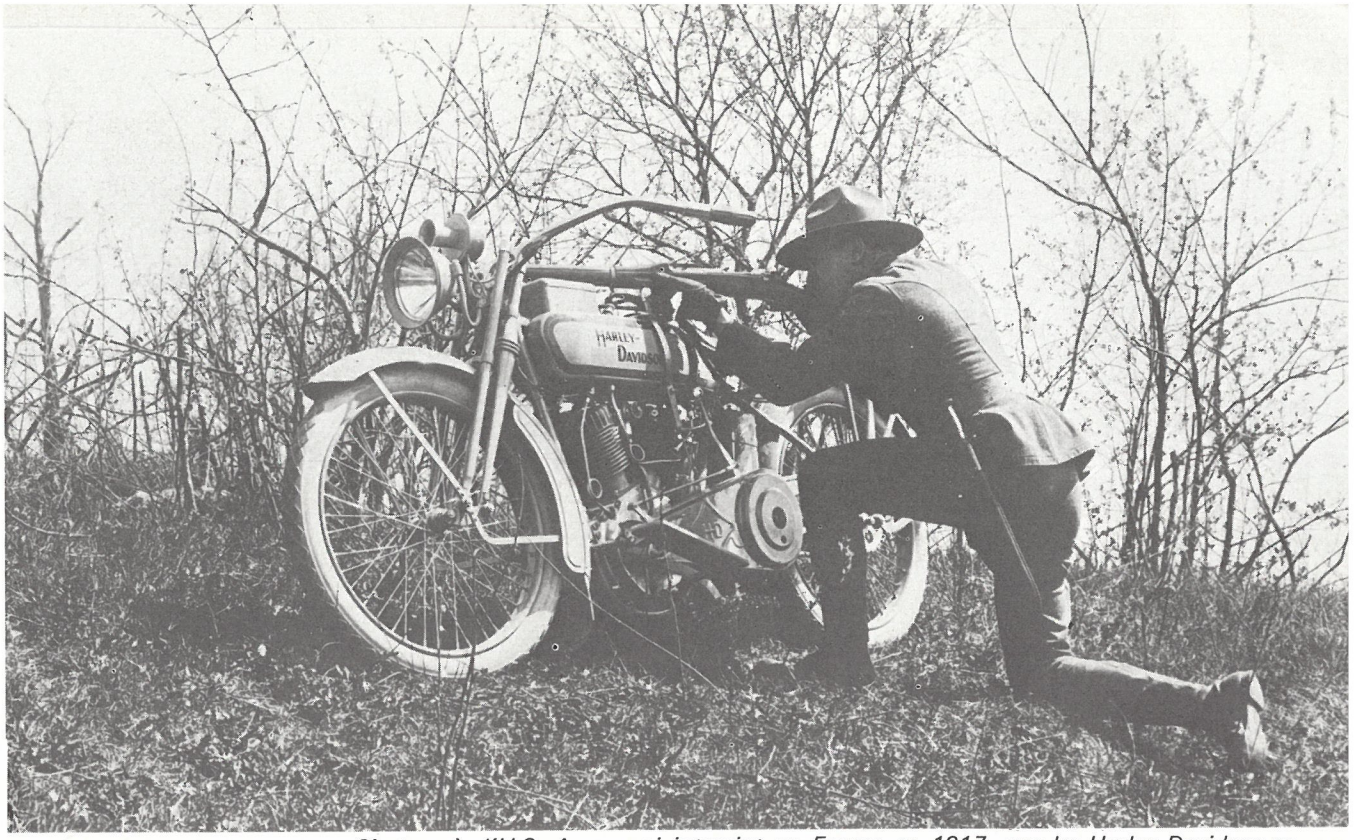


Comme le montre cette photo, les Harley-Davidson eurent un énorme succès auprès des commerçants et artisans américains pour desservir leur clientèle toujours répartie sur de grande zone urbaine. Ici une bi-cylindres du modèle apparut vers 1913, transformée en tricar pour un marchand de poissons et d'huîtres. Il y en eut ainsi de nombreux modèles utilitaires à partir de 1915.

parler de lui plus tard en fabriquant des moteurs de hors-bord : Ole Evinrude. Enfin, en 1903, sort la première machine entièrement fabriquée dans le petit atelier Harley-Davidson. Les commandes affluent. En 1904, c'est 8 motocyclettes qui sortent du hangar au fond du jardin, en 1905 on double le hangar. En 1906, c'est 50 machines qui surgissent d'un nouveau hangar, premier bâtiment d'une longue série qui couvrira près de 100 000 m2 en 1960.

1907 : Harley-Davidson devient le nom d'une société qui ne cessera de grandir pour finalement devenir — après la fermeture de Indian en 1953 — la seule et la plus grande fabrique de motocyclettes des U.S.A. et du monde.

En partant de la première monocylindre 425 cc de 1903 Harley-Davidson créa une série appelée "Silent Gray Fellows" : "silent" pour la principale préoccupation de ses créateurs, et "gray" parce que pendant 10 ans le gris fut l'unique couleur de la production. Il faudra attendre 1911 pour voir naître le premier moteur 2 cylindres en V (Peugeot sort déjà en série sa 2 cylindres en V depuis 1906) qui rendra célèbre la marque puisque, à part quelques séries en monocylindre et les essais du bicylindre opposé en long (1920) comme Douglas ("l'automobiliste" nº 15), ou en travers comme Gnôme et Rhône, l'essentiel de la fabrication portera sur le bicylindre en V.



C'est après l'U.S. Army qui intervint en France en 1917, que les Harley-Davidson se firent connaître en Europe. Environ 20 000 furent utilisées en 1917-1918. Ici une "61" bi-cylindres à 3 vitesses.



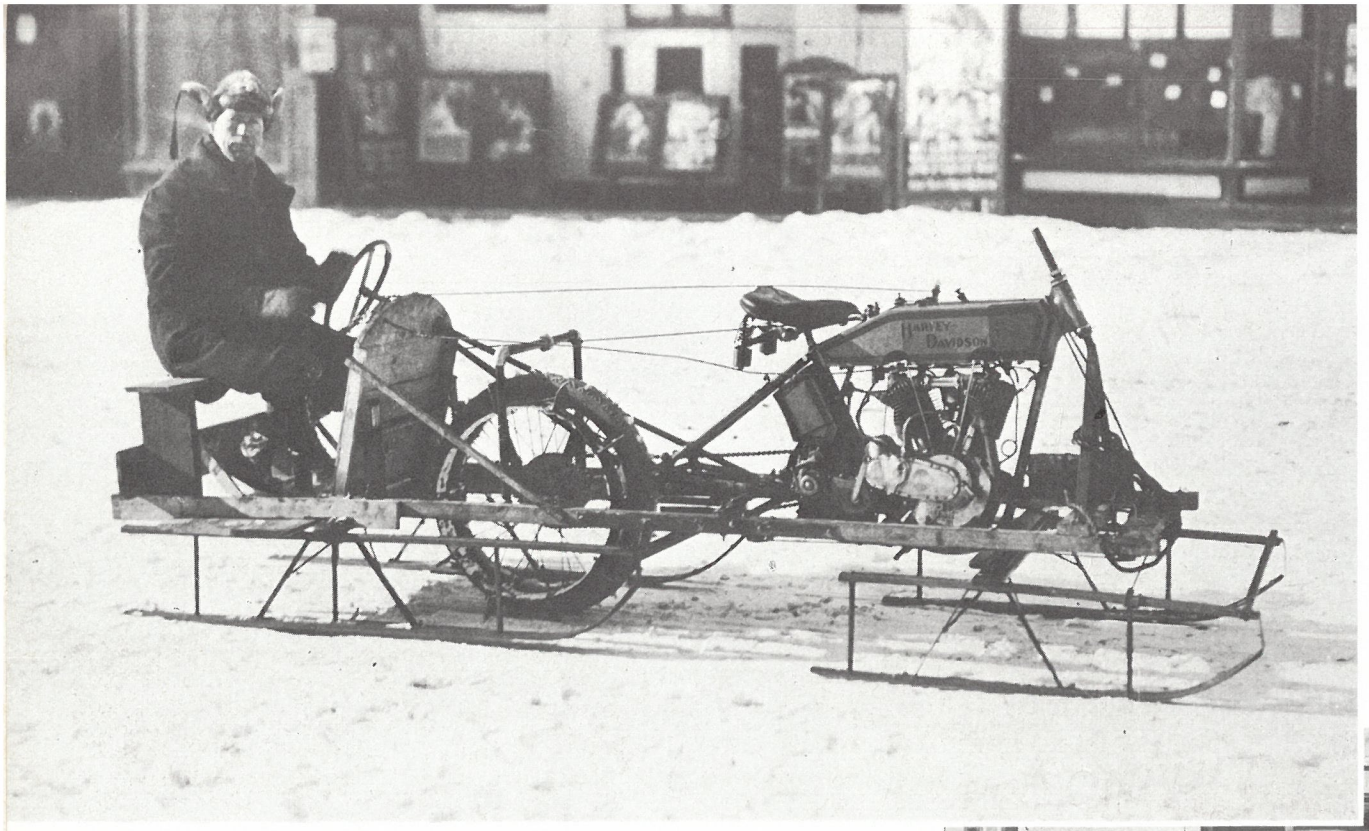
C'est à bord d'un side Harley-Davidson que le premier américain entra en Allemagne le 11 décembre 1918, comme semble l'indiquer cette photo, le convoi étant anglais, et un drapeau tricolore étant arboré à une fenêtre (?).

UNE SECONDE FOIS AU SERVICE DES ALLIES

Décembre 1941. Par un "beau dimanche" l'Amérique se retrouve en guerre, et son industrie se transforme en une formidable usine de matériel. Chez Harley-Davidson, qui fournit déjà la police américaine, la conversion est vite faite. En partant du modèle civil sorti en 1929 sous la dénomination de WL 45 Twin, le bureau d'études dessine une motocyclette militaire qui deviendra, sur tous les fronts, aussi célèbre que la Jeep.

Les militaires ne croient pas en la moto tous terrains, la jeep est là pour le combat, aussi, ce qu'ils veulent, c'est le remplaçant du cheval, et la moto doit être rapide et maniable, mais suffisamment confortable pour les longues chevauchées ; c'est la monture de l'estafette, du service d'ordre, du MP.

Issue directement du modèle civil, elle prendra la dénomination de WLA 45. De ligne typiquement améri-

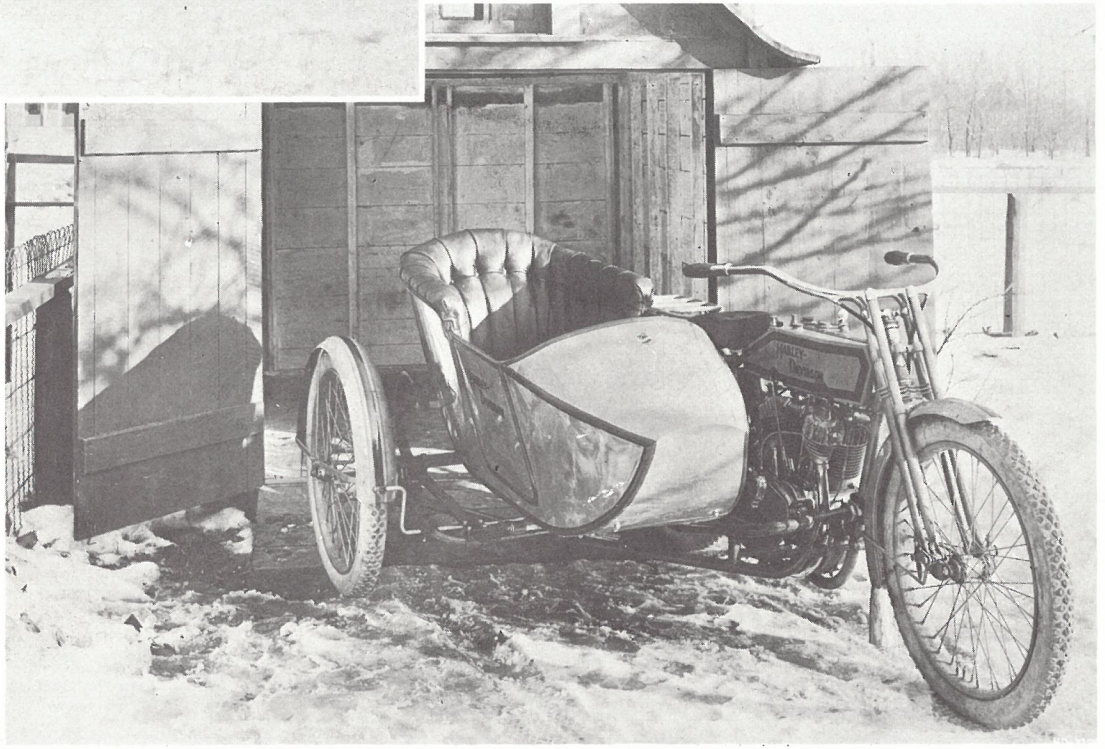


Vers 1917 un fanatique des engins de neige automoteur, adapta une Harley-Davidson "61" deux cylindres à un traîneau, en ne conservant que la roue arrière dotée de crampons et de palettes. Rappelons que plus de 10 ans avant le commandant J.-B. Charcot avait essayé un traîneau motorisé similaire en vue d'une expédition dans l'Antarctique.

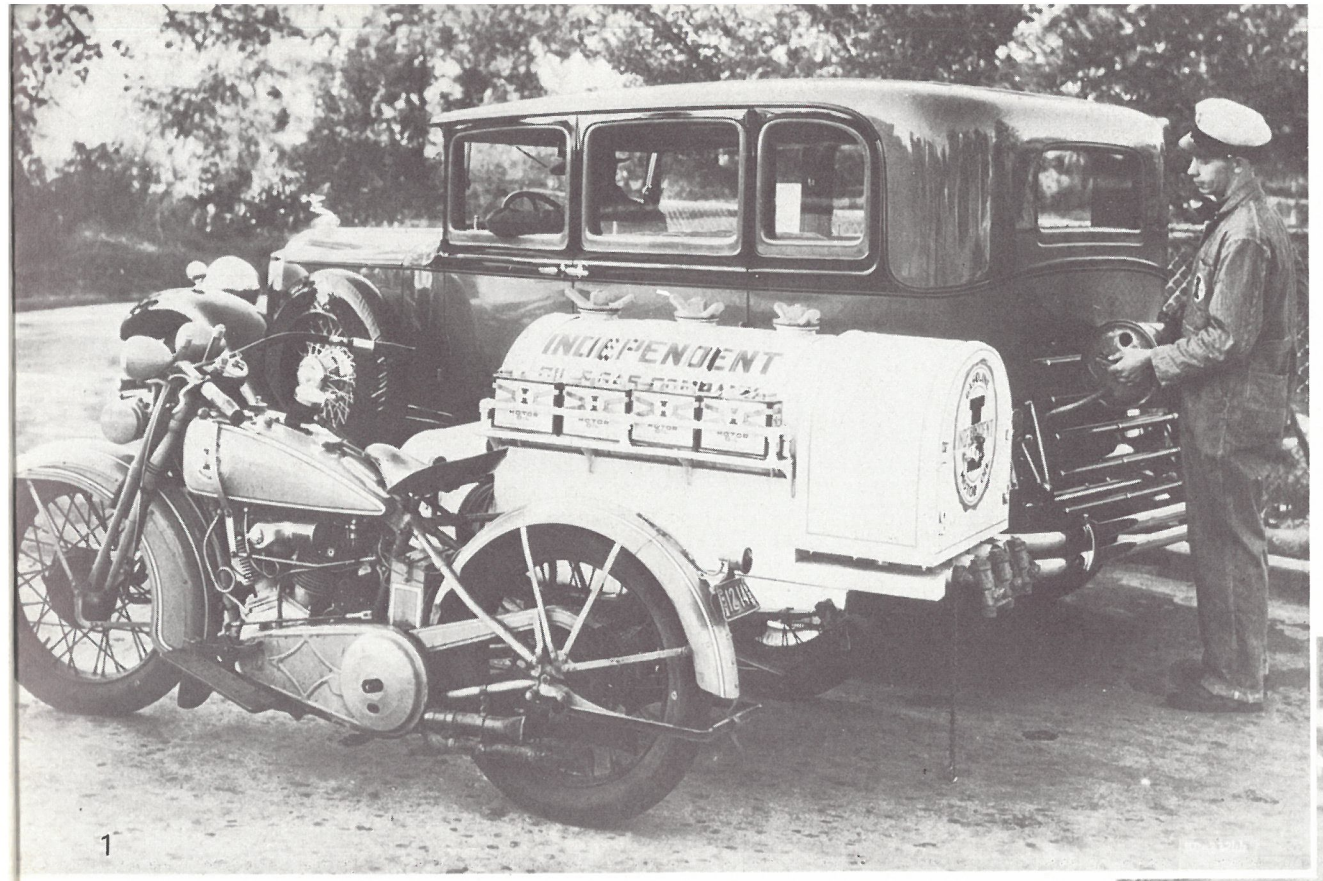
caine, longue, basse, guidon très large, position du pilote très droite, le buste bien vertical, les pieds très en avant, moteur en V de 739 cc à soupapes latérales, embrayage et boîte séparés, fourche à balancier, changement de vitesses à la "main", embrayage au pied, large selle sur amortisseur, tout vient du civil.

Les différences sont d'ordre accessoires : sur le moteur un impressionnant filtre à air. Fixé à la fourche un étui pour une Thomson à chargeur droit appelée "Tony gun" ; à gauche de la fourche, une boîte à munitions ; en plus du phare normal un projecteur à longue portée qui sera remplacé ensuite par un phare de black-out, et un feu de convoi complètent la version militaire. Le célèbre pare-brise ne sera monté que beaucoup plus tard, début 1943. Enfin, accrochées au porte-bagages, deux sacoches de cuir de grandes dimensions. Et voilà notre moto militaire fabriquée de 1942 à 1945 à plus de 90 000 exemplaires.

A l'origine la WLA 45 ne devait équiper que l'U.S. Army, mais, dès septembre 1942, l'U.S. Air Force en prend, puis la Navy en est pourvue. Tous les alliés en recevront également, sauf les anglais fidèles à leurs "Norton".



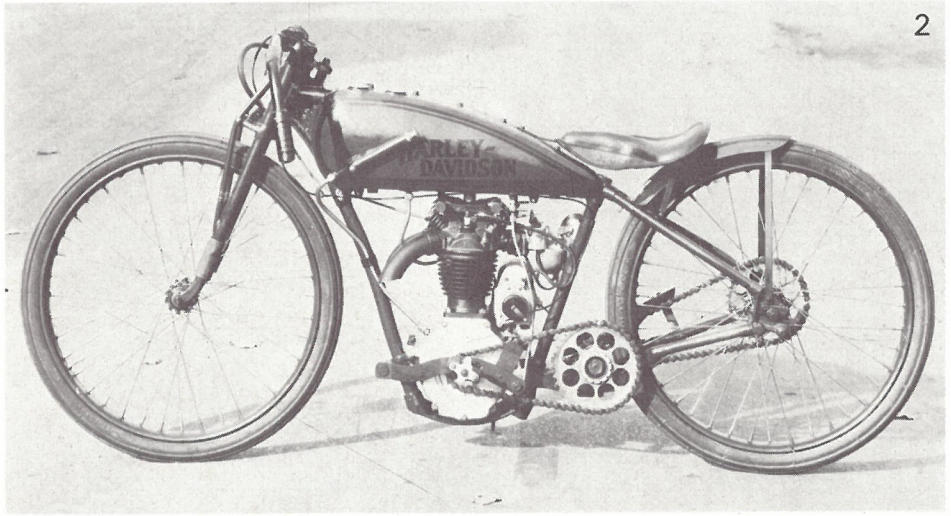
Certains fanatiques américains du side-car des années 20, allèrent jusqu'à construire un garage spécial aux dimensions de leur véhicule favori, qui naturellement était une "61" en V Harley-Davidson.

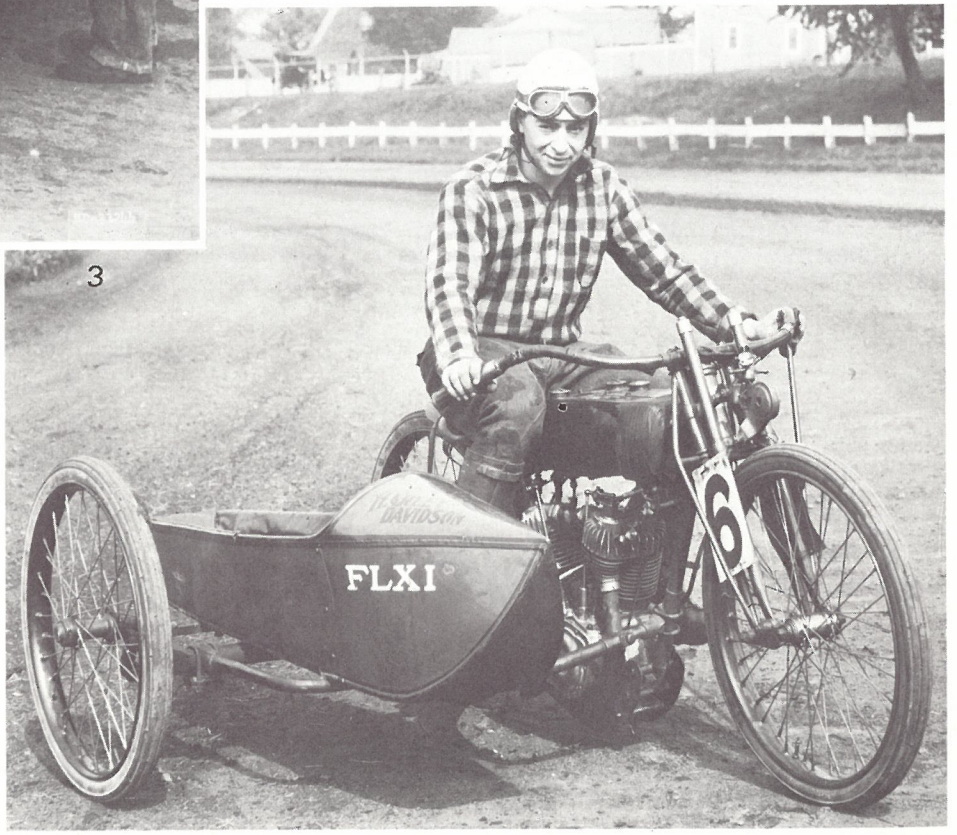


1 — *Vers 1930 la "Independent Oil & Gas Co" de Tulsa, dans l'Oklahoma, avait organisé des équipes volantes de ravitaillement en carburant, équipées d'Harley-Davidson type 74, avec side porteur d'une petite citerne. Ici ravitaillant une Packard.*

2 — *Un des nombreux modèles de course spéciaux : le racer "Peashooter" monocylindre de 1928.*

3 — *Harley-Davidson participait aussi à de nombreuses courses de side-cars. Ici le FLX 1 de Bill Minnick vers les années 20, sur une "61 Twin cylinder".*





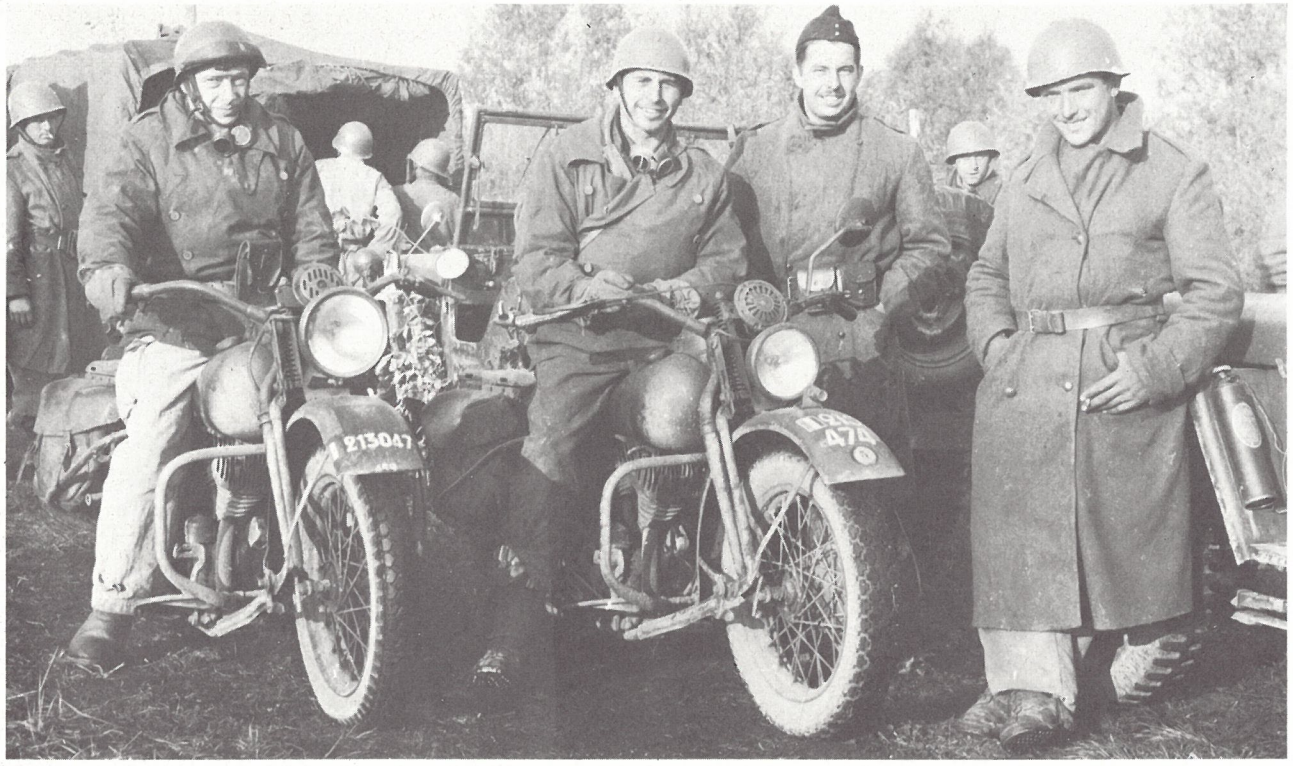




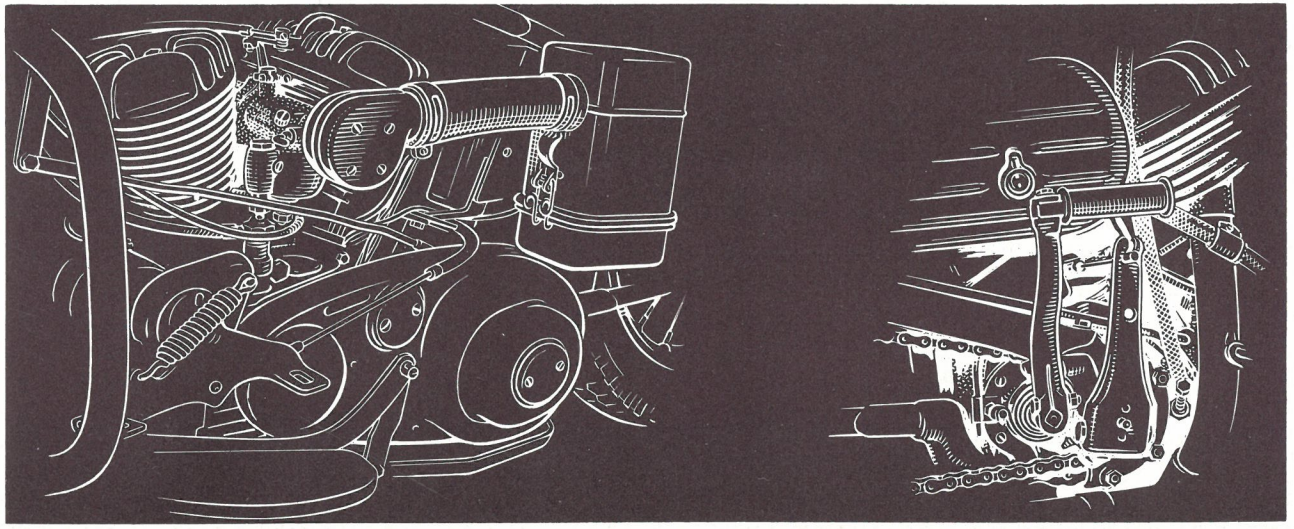
En page précédente : *il s'agit là, sans doute, de la 1ère série ne comprenant pas encore de pare-brise.*

Les photos des pages 2 à 8 et 12 sont dues à l'amabilité de Monsieur G. Borgeson.

Ci-contre : unité motocycliste des Forces Françaises Libres, dans un port anglais en 1944, attendant de s'embarquer pour la France. Leurs Harley-Davidson 45 WLA sont équipées d'un phare de black-out, d'un pare-brise, de la botte d'arme d'épaule, et de tout le paquetage de campagne. A droite un tracteur de dépannage et des chars-obusiers. **Photo U.S.I.S.**



Sur ces deux Harley-Davidson l'une est standard, tandis que sur celle du milieu — chevauchée par notre collaborateur A. Chevrier — a été rajoutée, par ce dernier, une commande de frein à la branche droite du guidon. Collection A. Chevrier.



SOUVENIRS DE JEUNESSE ET DE CONDUITE

Mon premier contact avec une de ces machines eut lieu, il y a près de 25 ans, pendant mon service militaire à Chartres. Une note de service demandait des candidats aux différents permis : moto, auto, poids lourd, et comme notre activité au 3ème groupe de la 61ème Escadre de Transport Aérien était des plus réduites — seuls 6 Junker 52 et 2 Dakota (C47) n'avaient pas pris le chemin de l'Indochine —, je me présentais donc au garage. J'avais déjà les permis moto et V.L., mais toutes les occasions étaient bonnes pour passer le temps. A peine arrivé, l'adjudant m'appelle et me colle cet engin : "vas-y, fais nous voir ! ". Je n'avais encore jamais piloté de moto à embrayage au pied, et je ne pensais qu'à une chose : comment tenir l'équilibre au départ ; et puis cet accélérateur qui commande l'avance ?

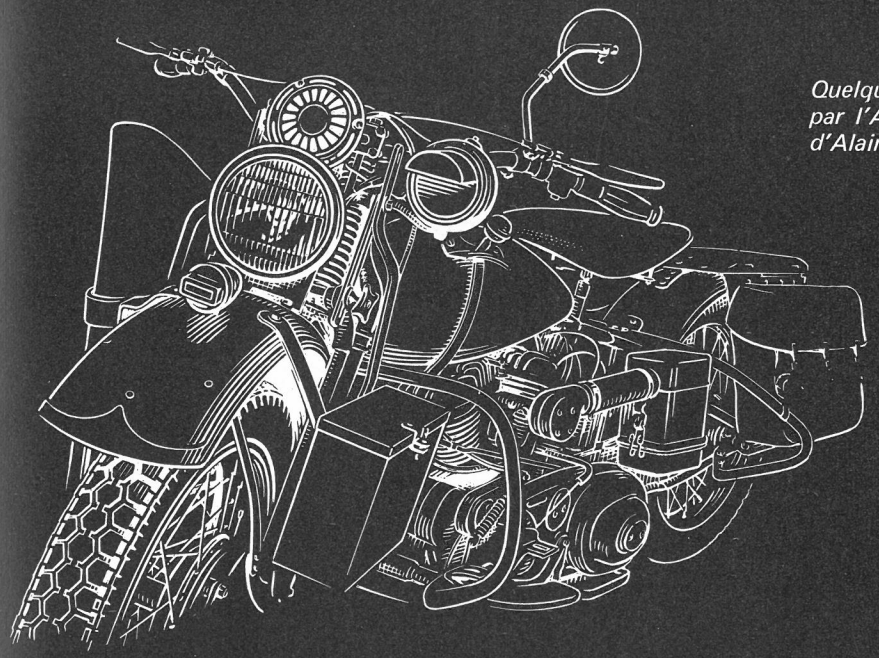
Pour moi cette moto était d'un autre siécle, avec sa boîte de vitesses à levier... Vous dire que j'ai été brillant serait mensonge, surtout que je n'avais qu'une idée : ne pas être obligé de mettre le pied gauche à terre pour ne pas lâcher l'embrayage.

Il faut noter au passage que les français, toujours bricoleurs, eurent tôt fait d'ajouter une poignée de frein à main droite, reliée à l'embrayage.

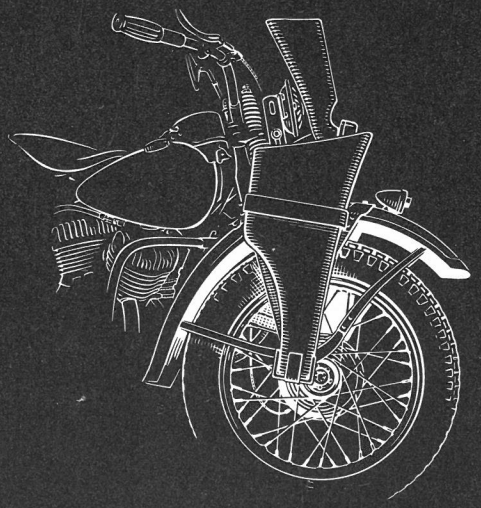
Une fois parti le moteur — au bruit caractéristique de 2 cylindres en V surtout au ralenti — se règle avec la manette des gaz à main gauche et, comme je l'ai déjà dit, on accélère en mettant de l'avance, puis ensuite avec les gaz. Le passage de la 1ère ne pose pas de problème. Le pied droit à terre, le pied gauche sur la pédale d'embrayage, la main n'a qu'à pousser le grand levier de vitesses qui trouve tout seul le premier cran, un peu d'avance, lever doucement le pied gauche et la moto avance, à peine les roues tournent que déjà la moto est en équilibre. Je connais peu de motos aussi faciles à tenir en équilibre, presque arrêtées. Encore un peu d'avance et c'est parti.

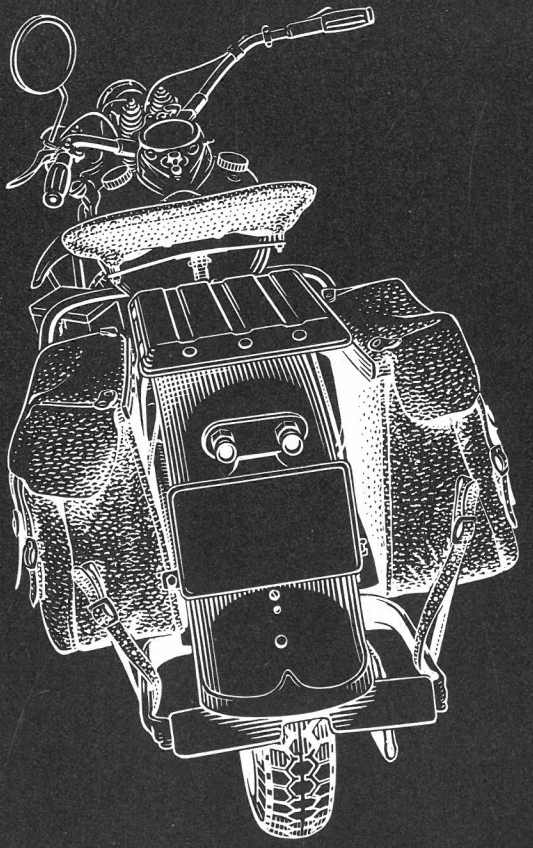
Contrairement aux engins qui se dirigent aux genoux, l'Harley-Davidson se "conduit" au guidon. Mais, si la position "assise" surprend le pilote européen, elle n'en est pas moins confortable, et les bras ne fatiguent pas ; par contre, malgré l'énorme selle suspendue, les reins souffrent pas mal. Pendant la guerre le port d'une large ceinture de cuir, lacée comme un corset, était obligatoire pour les utilisateurs de ces motos. C'est cet équipage que bien des français découvrirent en même temps que la Liberté.

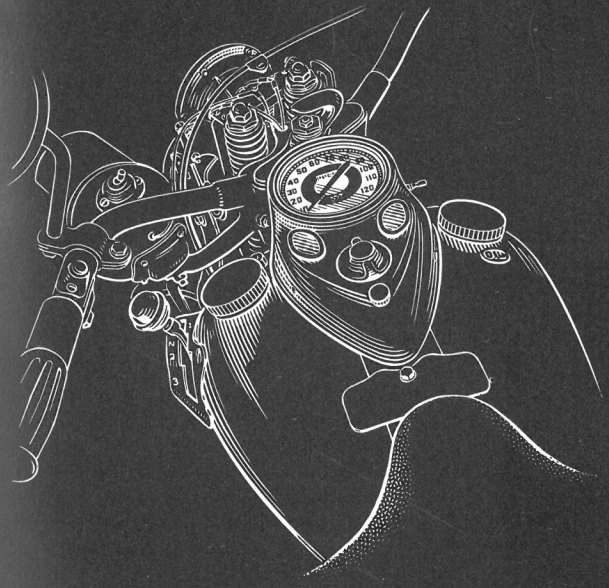
Comme pour la jeep, l'armée américaine n'en céda que très peu après la fin de la guerre et, les quelques-unes vendues par les Domaines, se négocièrent à des prix assez élevés, intéressant plus les "fana" d'américanisme que les

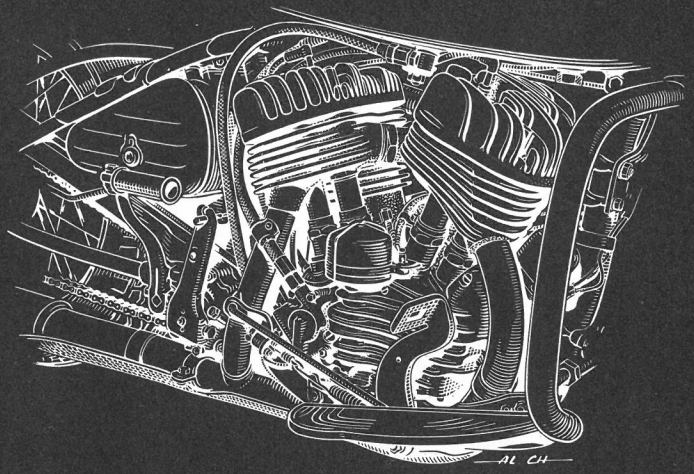


Quelques détails de la Harley-Davidson utilisée par l'Armée française à partir de 1944. Dessins d'Alain Chevrier.





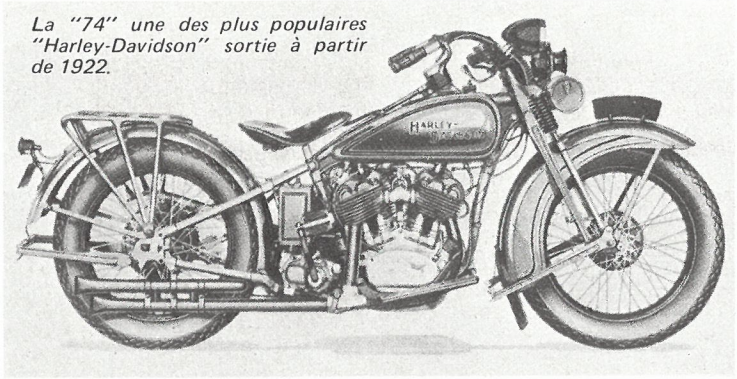




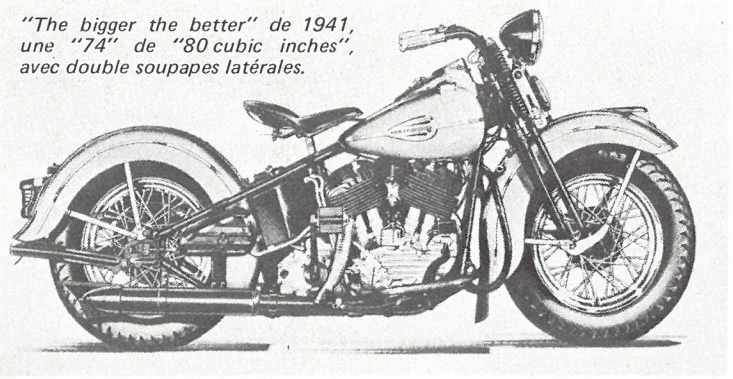
amateurs de motos. Norton, B.S.A., Guzi, B.M.W. avaient la cote en 1947, et les Harley-Davidson disparurent des routes françaises.

APRES UNE GENERATION DE FACILITE

Puis la grande crise de la moto arriva vers 1950. Tout pour la voiture ; la mobylette et le Vélosolex seuls survécurent. Même Harley-Davidson, porte-drapeau des "gros cubes", fabriqua des 50 cc, et monta une usine en Italie, d'où sortit le type M50 tout en continuant à améliorer la WL 45 de 1929, pour arriver, par de petites perfections de détail, à l'Electra Glide de 1970.



La "74" une des plus populaires "Harley-Davidson" sortie à partir de 1922.

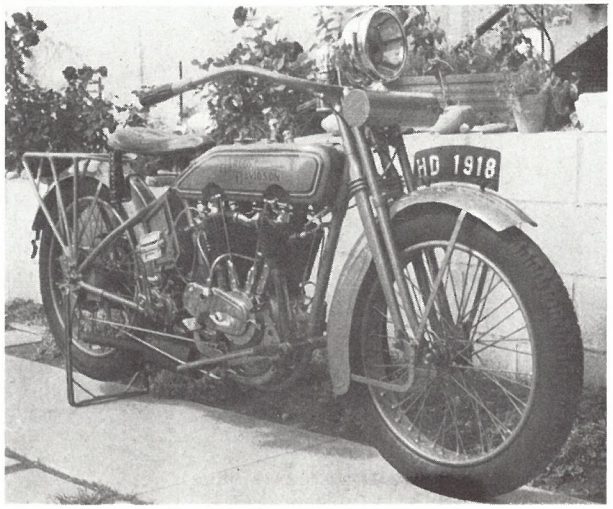


"The bigger the better" de 1941, une "74" de "80 cubic inches", avec double soupapes latérales.

Mais la voiture, après 20 ans de facilité, commença à connaître, elle aussi, sa crise. La jeunesse ayant toujours besoin — comme en 1908 — d'aventure, la moto ressortit de son long sommeil pour redevenir le nouveau compagnon de jeunes qui n'ont pas connu le vélocar de 1941, ni les gazogènes et pour qui "motocyclette" n'est pas synonyme de transport.

Il serait néanmoins injuste de passer sous silence les motos de compétition. Dès 1908 on voit figurer des Harley-Davidson au palmarès des différentes épreuves de l'American Motorcycle Association. Au début, bricolages d'amateurs, surtout destinées aux épreuves typiquement américaines : course sur cendrée, épreuve du mile lancé, course de côtes. Dès l'après-guerre l'usine s'intéresse à la compétition et récolte un nombre impressionnant de victoires, grâce à des bicylindres culbutés. Vers les années 33/34, quelques monocylindres à soupapes en tête, s'adjugèrent bon nombre de courses de côtes. Puis après la dernière guerre mondiale nombre de bricoleurs s'attaquèrent à toutes sortes de performances en pilotant des WL 45 modifiées.

La 998 cc de 1918 remise en état par M. Beauboire

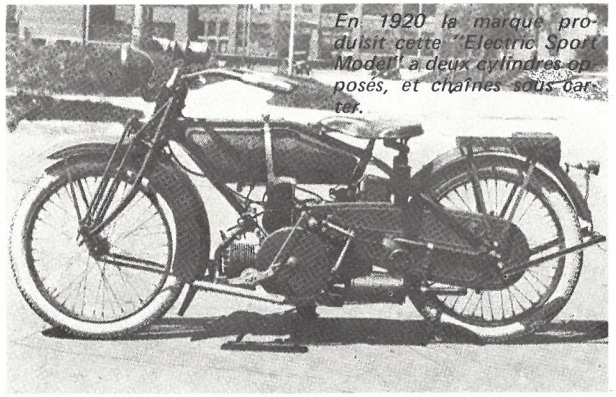


Rares furent les apparitions d'Harley-Davidson en Europe, ou la suprématie anglaise était incontestable, et où les Norton, B.S.A., Vélocette ... , n'auraient fait qu'une bouchée de ces racers d'une autre époque.

Il n'est pas question ici de faire un historique complet de cette marque qui entre dans ses 75 ans, mais on peut encore citer quelques modèles peu connus en Europe, mais que l'on rencontre encore maintenant dans de nombreuses villes américaines, Harley-Davidson ayant toujours été le fournisseur attitré de la police américaine et des transports légers.

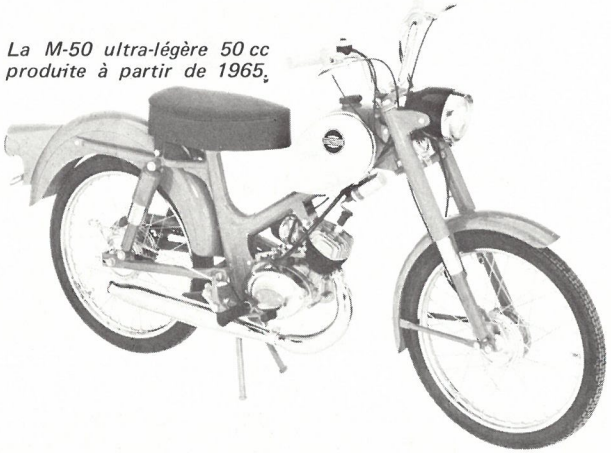
La fabrication s'est donc portée sur des triporteurs de livraison, des tricycles pour la police, des 3 roues utilitaires tant pour la voirie que pour les loisirs (golf par exemple), mais également des scooters (1963), moto Trial Ranger (1962). En véhicules de records purs ils battirent, sur les grands lacs salés, des records de vitesses comme celui réalisé par une 250 cc en 1965 qui atteignit la vitesse fabuleuse de 300 km/h, ou celui du record pour motos sans profilage de 294 km/h.

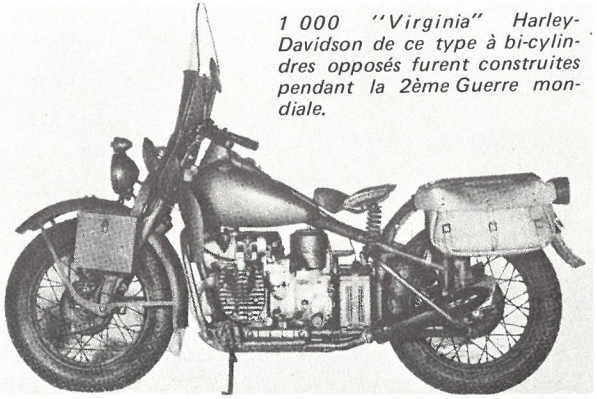
A.M.



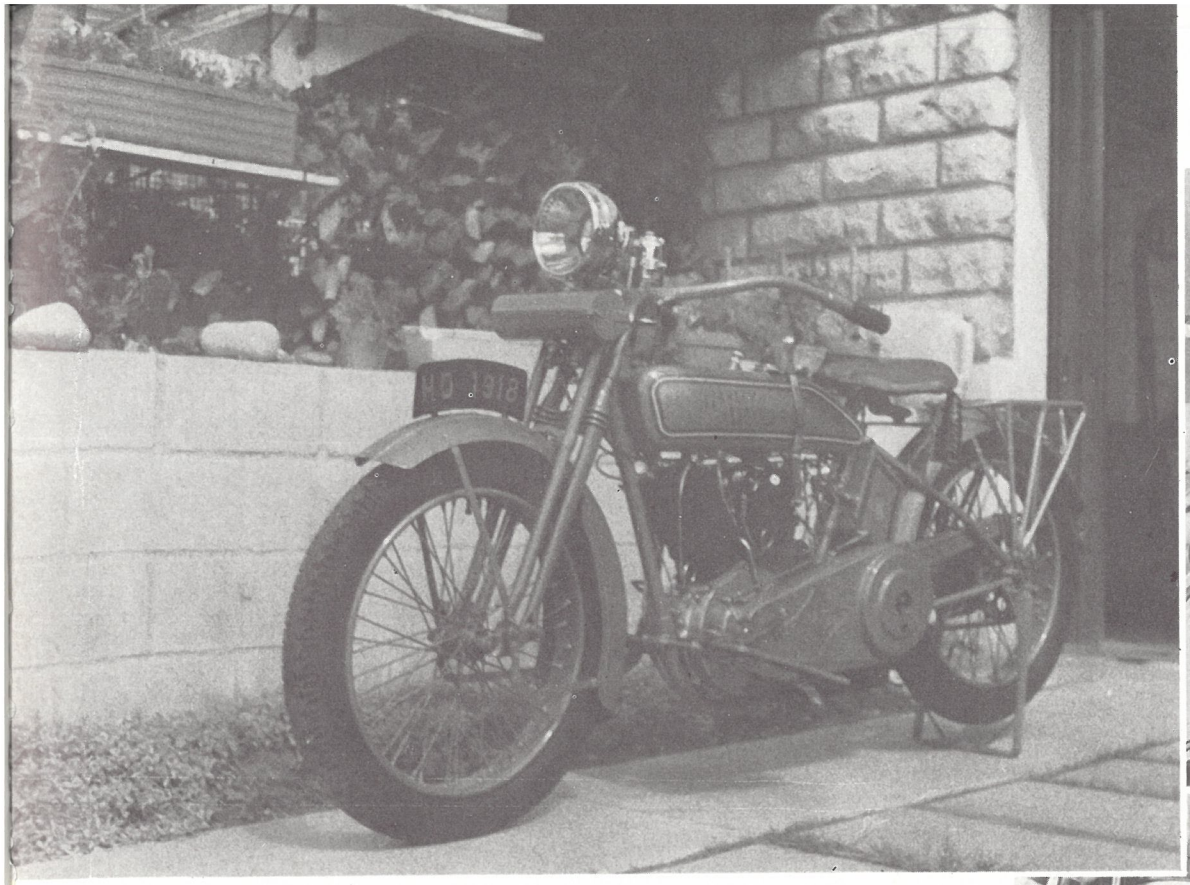
En 1920 la marque produisit cette "Electric Sport Model" à deux cylindres opposés, et chaînes sous carter.

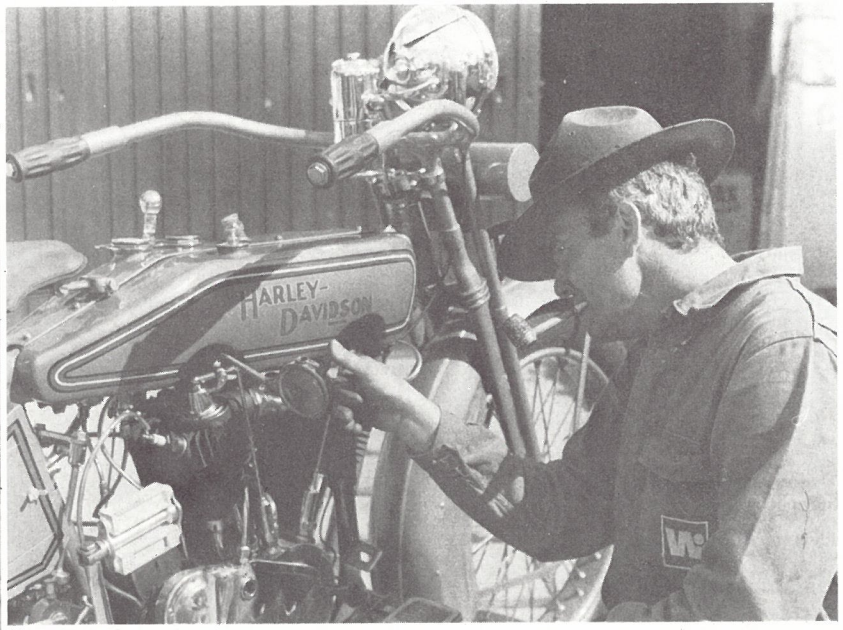
La M-50 ultra-légère 50 cc produite à partir de 1965.

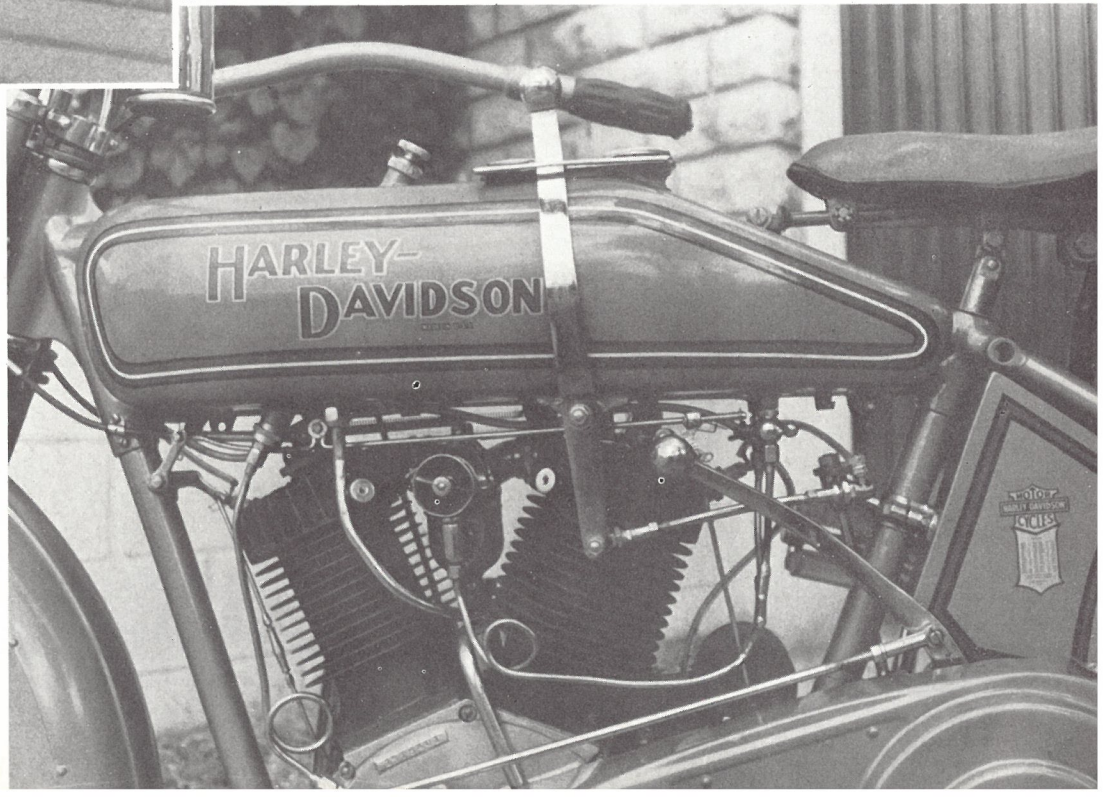




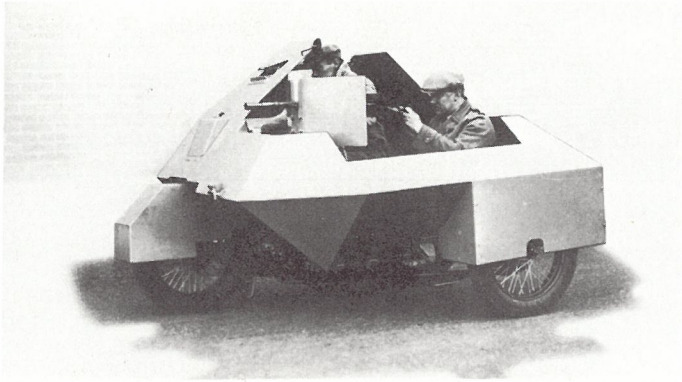
1 000 "Virginia" Harley-Davidson de ce type à bi-cylindres opposés furent construites pendant la 2ème Guerre mondiale.



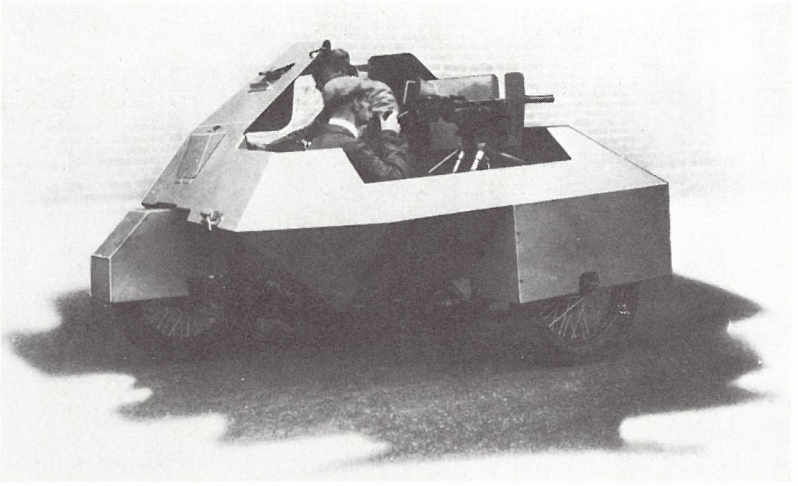


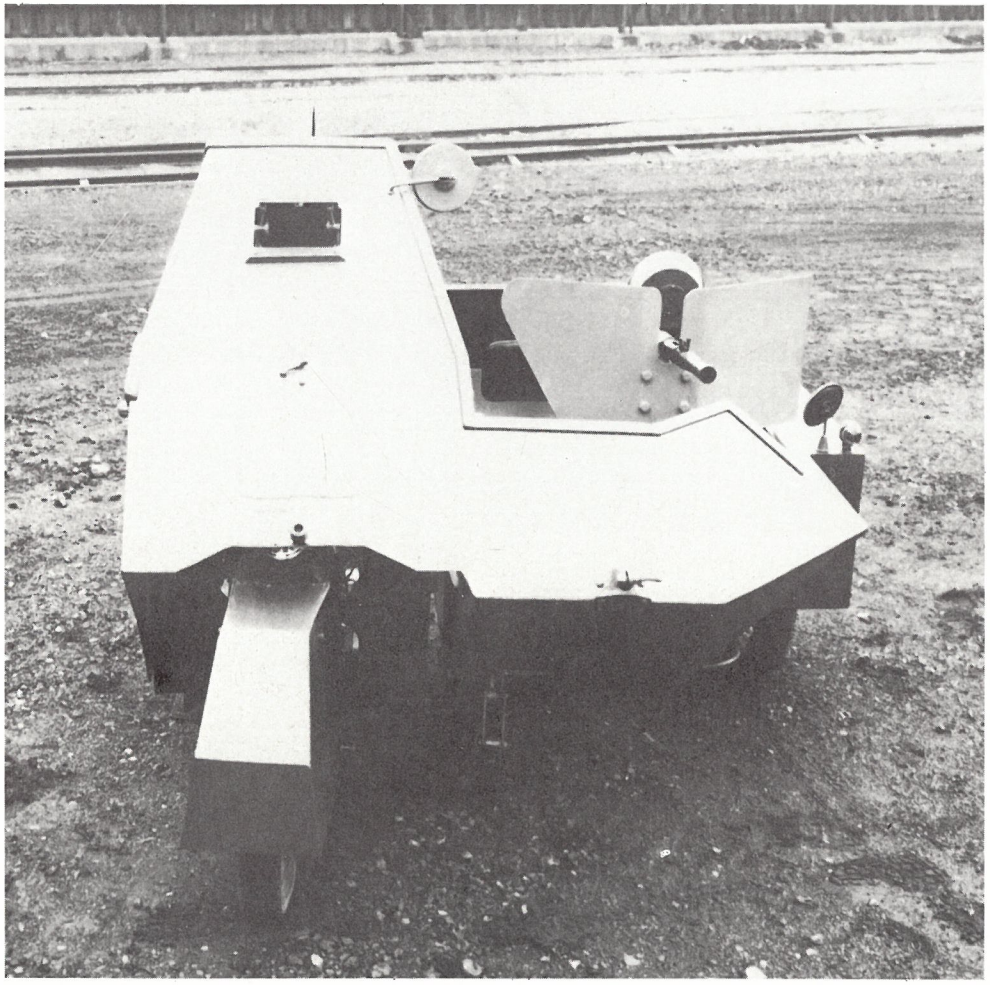


La très belle Harley-Davidson 998 cc type 61 du collectionneur français M. Beauboire qui l'a entièrement remise en état. Sur la photo, où il apparaît en train de la graisser avec une antique burette à pompe, l'on remarque, entre autres, le rutilant phare à acétylène. En dessous le détail du bloc moteur avec les deux leviers d'avance à l'allumage, et de changement de vitesses.

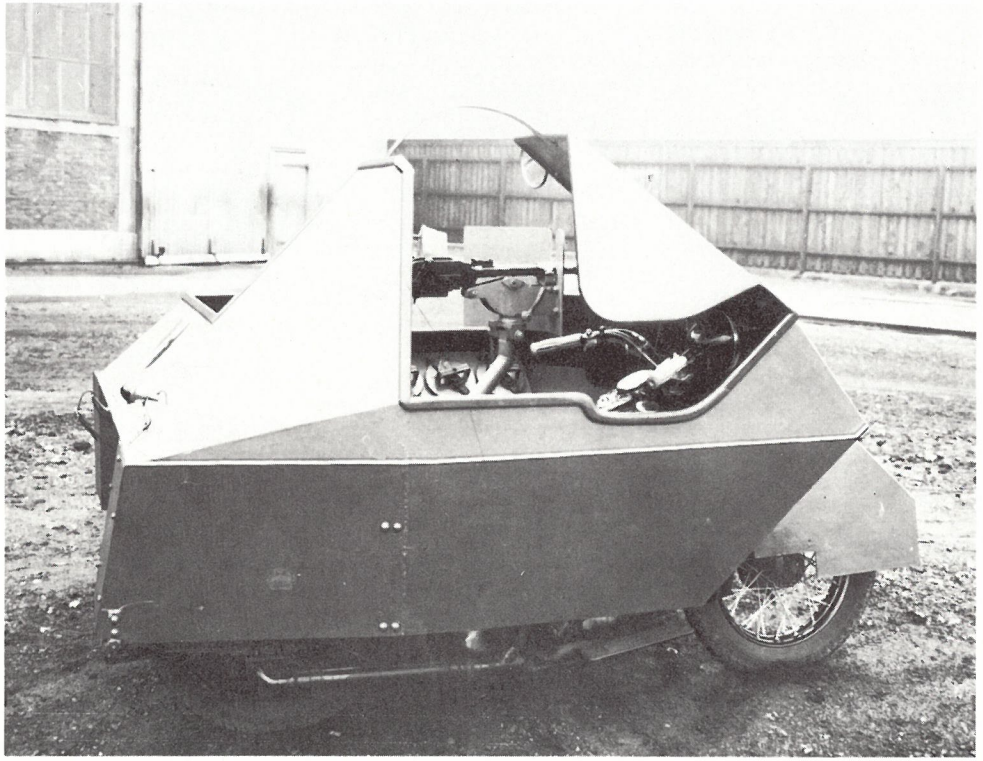


Le prototype de la Landswerk L. 210, sur Harley-Davidson VL-74, avec montage de la mitrailleuse en positions de tir vers l'avant et vers l'arrière. Collection de l'auteur.





Vues avant et profil droit du prototype dans sa version plus élaborée pour utilisation sur les routes suédoises à circulation à gauche. Collection de l'auteur.



LE SIDE-CAR HARLEY-DAVIDSON BLINDÉ
LANDSWERK L. 210 BLINDE DE 1935

Christian-H. Tavard

Depuis les origines du side-car le nombre de ceux qui, à titre militaire, furent blindés doit se compter sur les doigts d'une main.

Pourtant l'idée était séduisante de permettre à cet engin léger, rapide, et facilement manœuvrable, de transporter, outre une arme de bord à tir rapide, un blindage protégeant plus ou moins efficacement conducteur et servant.

Outre la René-Gillet des années 1927-1930 qui n'était que partiellement blindée et resta, semble-t-il, à l'état de prototype, citons parmi les rares autres connues, la Harley-Davidson de 1935.

Celle-ci — malgré que nous ne puissions en avoir une certitude absolue en raison du blindage cachant presque entièrement la machine — doit être vraisemblablement une "VL model 74 cubic inch side-valve" construite à partir de 1930 (?).

Elle fut équipée et armée par la fabrique de matériel militaire suédoise Landswerk de Landskrona, qui construisit également des automitrailleuses, des chenillés blindés ou des tracteurs, etc.

Au moins un prototype fut construit par la firme, mais ne fut pas essayé en Suède. Par la suite de petites séries furent construites pour les armées danoise et mexicaine, mais il est probable qu'elles ne dépassèrent pas la dizaine d'exemplaires pour chaque.

Suivant les modèles, en raison du sens de la circulation en Suède, Danemark et Mexique, le side fut monté d'un côté ou d'un autre. Ainsi, le prototype suédois l'avait à gauche, tandis que les modèles danois ou mexicains l'avaient logiquement à droite. Une seule photo montre cette disposition de série.

Sur le prototype la mitrailleuse 8 mm M.G. à chargeur "camembert" pouvait être montée sur le side en trois positions : soit avec angle de tir vers l'avant gauche, soit vers l'arrière gauche, ou bien encore en tir contre avions le trépied de l'arme venant s'appuyer sur une butée disposée à l'avant du blindage du side.

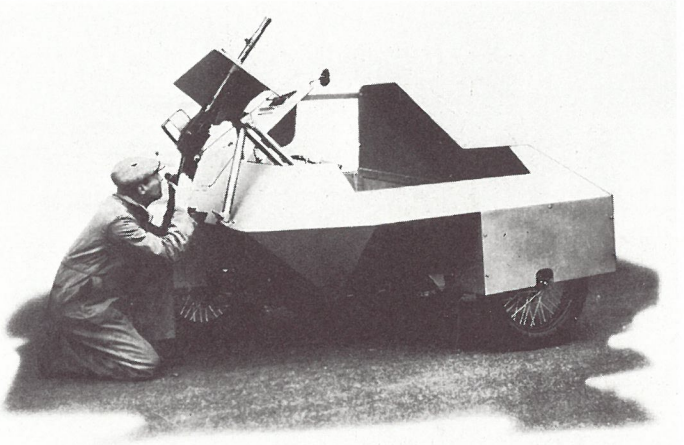
Remarquez que dans son ensemble ce blindage était disposé en oblique pour faire dévier les projectiles légers. La partie de ce blindage protégeant la roue avant faisait corps avec la fourche, et se déplaçait donc d'un côté ou de l'autre suivant le mouvement du guidon. L'ensemble de la carrosserie-blindage constituait un tout en tôle soudée de 4 mm d'épaisseur reposant sur la moto et le side par l'intermédiaire de ressorts à lames à l'avant, et d'amortisseurs à frottement à l'arrière.

Sur la face inclinée avant étaient montés deux volets relevables, l'un pour permettre au motocycliste de voir sa route, le second au niveau du guidon pour le phare disposé au-dessus de la colonne de direction ; rabattu le jour, ce volet augmentait la protection du pilote. Remarquons que sur le modèle, vendu semble-t-il au Danemark, un second phare sous arcade était monté sur le blindage de la roue directrice, tandis qu'une flèche de signalisation était placée à gauche du conducteur.

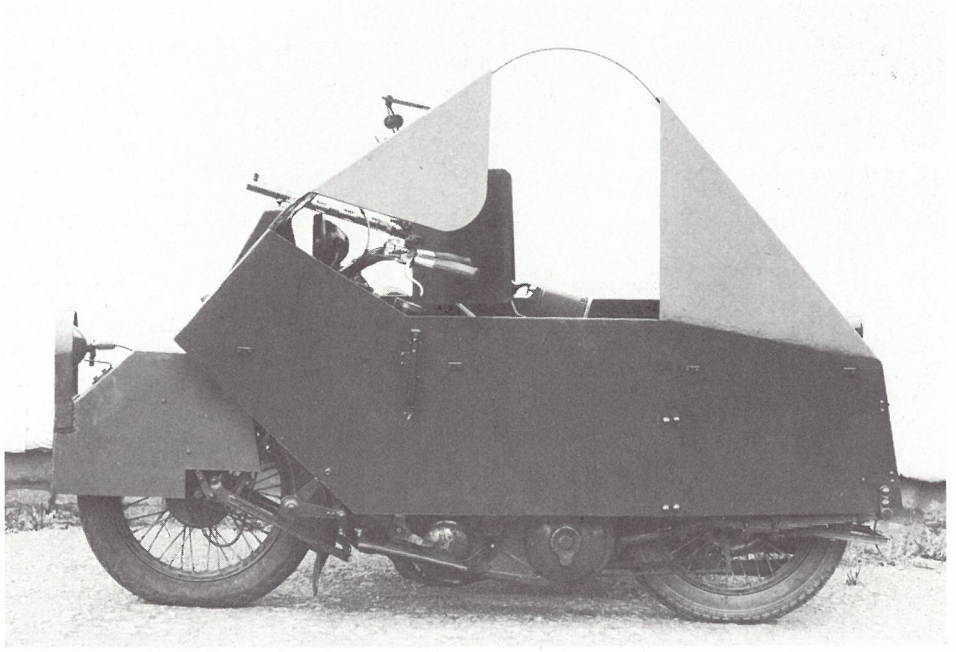
Les modèles danois étaient armés d'une mitrailleuse Madsen, qui devait être alimentée de 1 000 cartouches comme la 8 mm M.G. du prototype suédois.

La puissance motrice de 30 ch de la Harley-Davidson permettait aux 650 kg du véhicule, auxquels il fallait ajouter le poids des deux hommes d'équipage, d'atteindre une vitesse maximum de 75 km/h, sans doute sur route plate. L'effort à la tonne de la machine était quand même de 45 ch ce qui lui permettait de gravir, à la limite, des rampes de 20% . Le rayon d'action possible atteignait 200 km.

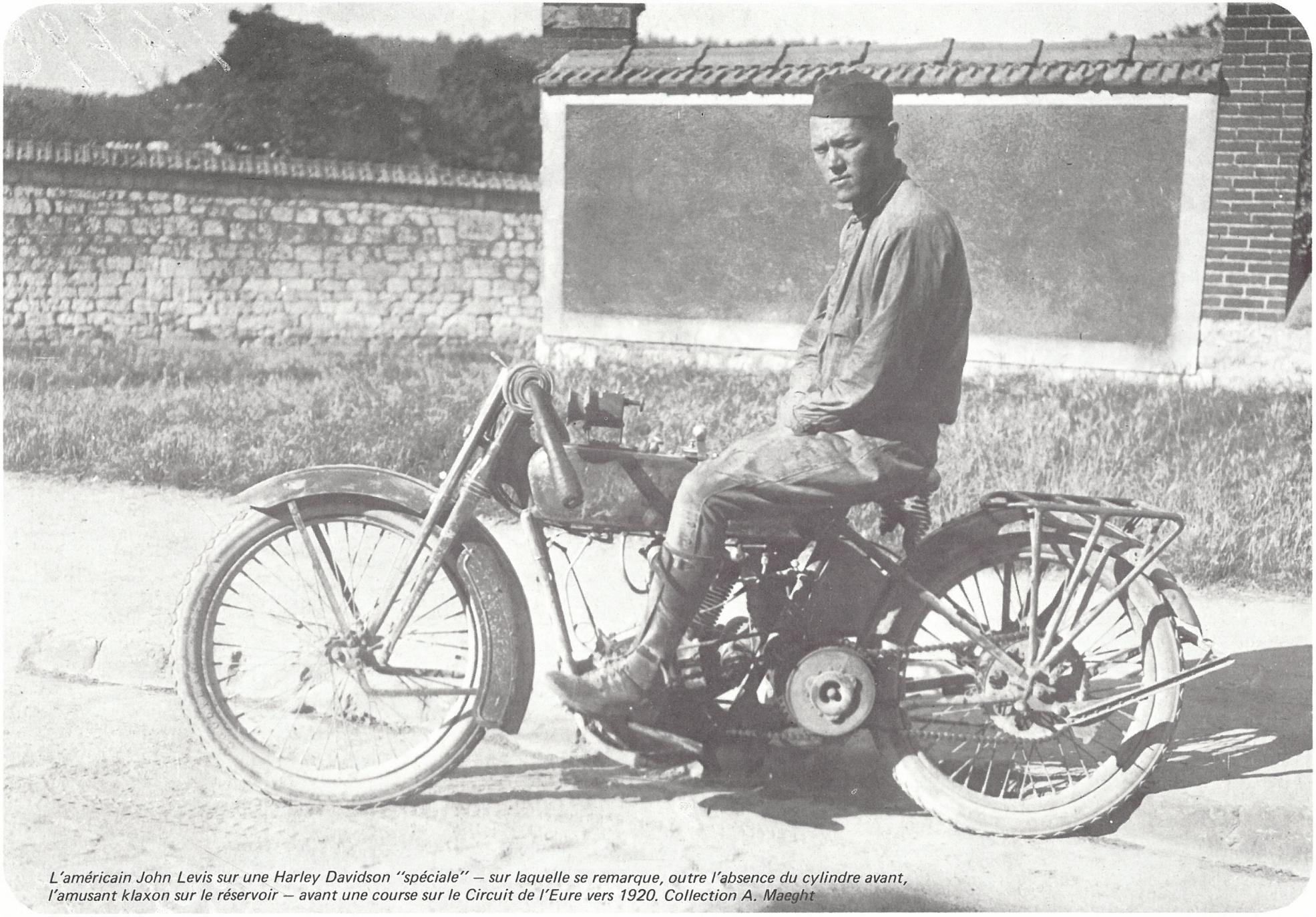
Enfin, les dimensions de ce trois roues blindé peu connu étaient : 2 300 mm pour la longueur, et 1 600 mm aussi bien pour la largeur que pour la hauteur.



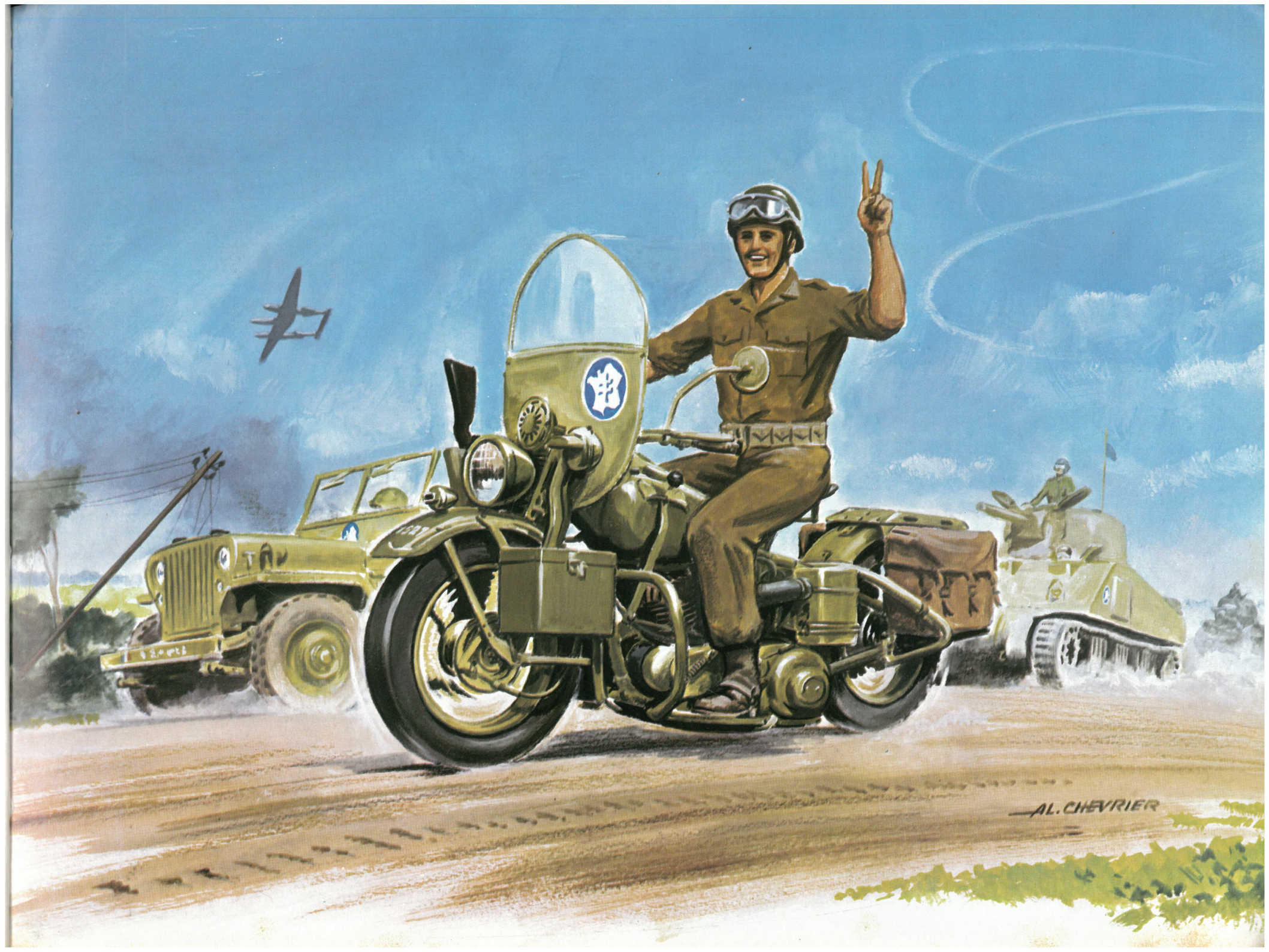
Le prototype L. 210 à l'arrêt avec sa mitrailleuse en position de tir contre avion.



Un des exemplaires de série, avec conduite à gauche, qui fut livré au Danemark, sa mitrailleuse étant une Madsen. Collection de l'auteur.



L'américain John Levis sur une Harley Davidson "spéciale" – sur laquelle se remarque, outre l'absence du cylindre avant, l'amusant klaxon sur le réservoir – avant une course sur le Circuit de l'Eure vers 1920. Collection A. Maeght


AL. CHEVRIER

un cinquantenaire CITROËN un peu oublié...



la croisière noire

octobre 1924 - août 1925

Christian-H. TAVARD

Fin 1974, la Télévision française nous a présenté par épisodes, sous le titre de "La Cloche Thibétaine", une interprétation romancée relativement réussie (?) de la "Croisière Jaune". A la suite en conclusion – pour remettre en quelque sorte le télespectateur dans la réalité – fut passé le film d'origine sur cette mémorable expédition de 1931-1932. "L'automobiliste" l'a d'ailleurs relatée dans ses numéros 28 et 29, et les Editions Adrien Maeght en ont publié le récit complet sous la plume de J.-P. Dauliac.

Une autre expédition Citroën reste comparativement oubliée, encore que tout autant mémorable ; c'est la "Croisière Noire" qui, de fin octobre 1924 à août 1925, relia Colomb-Béchar à Madagascar en passant par le Niger, le Tchad, le Nyassa, le Victoria, et même, pour deux des huit autochenilles, Le Cap de Bonne Espérance.

L'on peut s'étonner que les réalisateurs de "La Cloche Thibétaine" n'aient pas pensé à cette commémoration, quand ils conçurent le projet de leur film, d'autant plus que le cinquantenaire de la seconde expédition transafricaine André Citroën allait tomber à l'époque où la "Croisière Jaune" devait être programmée. Peut-être peut-on les excuser en pensant que les producteurs étaient étrangers ; d'autre part l'on peut se demander si, en ayant connaissance, ils n'auraient quand même pas écarté une production sur la "Croisière Noire", étant donné la susceptibilité du Monde Noir, telle qu'on a pu la constater récemment chez certain chef africain, dont la mentalité n'a pas tellement évolué depuis un demi-siècle.

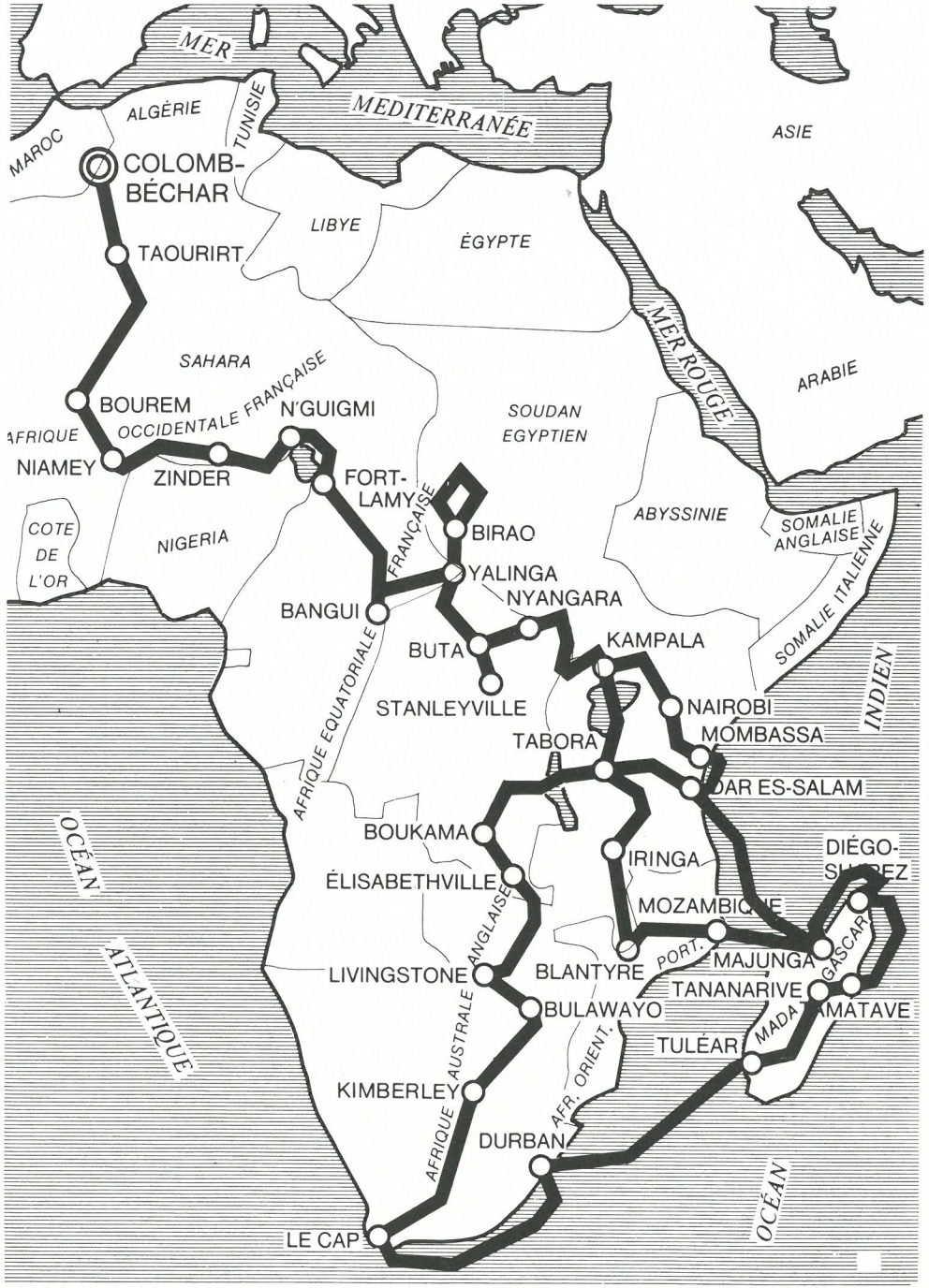
Aussi la rédaction de "l'automobiliste" a pensé qu'elle se devait de consacrer quelques pages à cette "geste automobile" que fut en son temps la célèbre "Croisière Noire" qui traversa de part en part une Afrique, qui était alors dans le même état que quelques siècles auparavant.

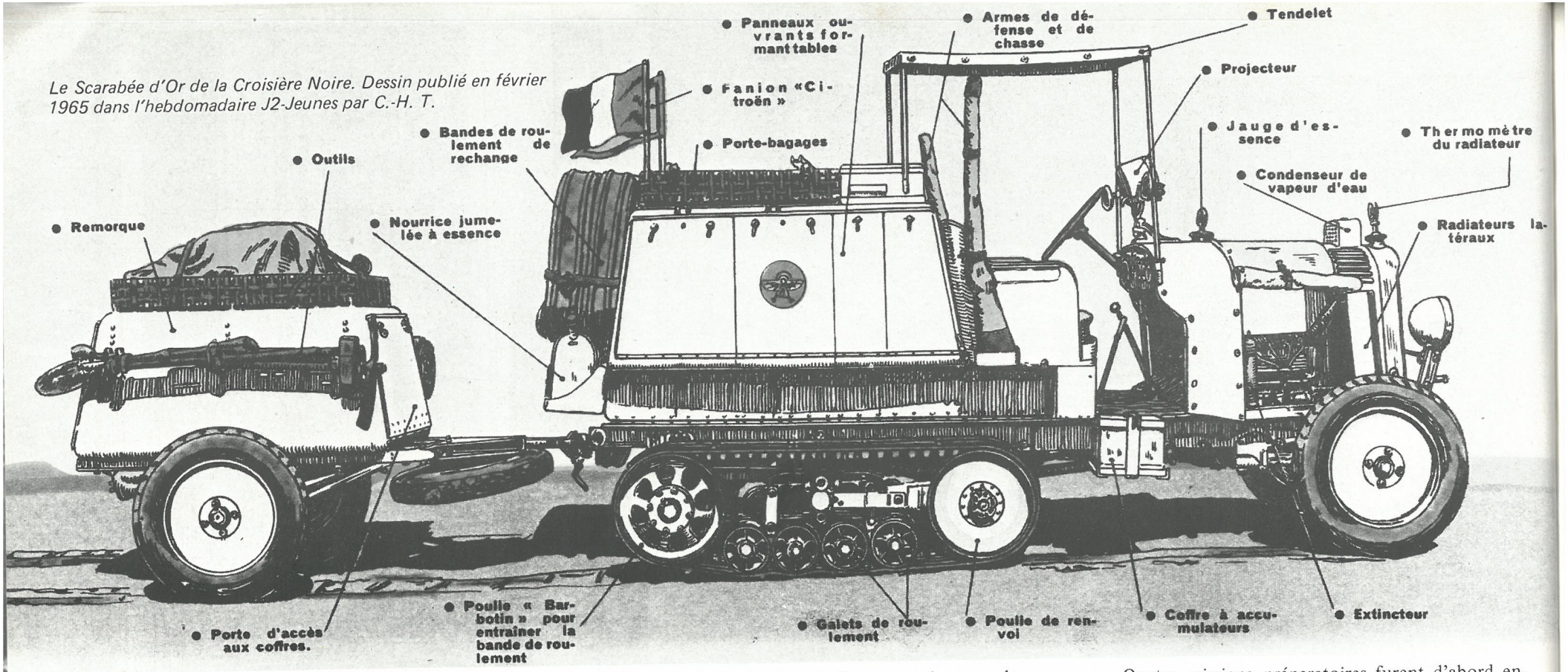


Georges-Marie Haardt, chef de la "Croisière Noire" et Louis Audouin-Dubreuil, chef adjoint. Dessins de Serge Iacovleff.



LES DEUX CHEFS DE LA CROISIERE NOIRE





Le Scarabée d'Or de la Croisière Noire. Dessin publié en février 1965 dans l'hebdomadaire J2-Jeunes par C.-H. T.

La "Croisière Noire", a déjà fait l'objet d'un ouvrage dû à ses chefs : Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, publié chez Plon en 1927 ; il y en eut de nombreuses éditions, dont une spéciale et de grand format, illustrée de splendides dessins du peintre ayant accompagné l'expédition : Serge Iacovleff.

UN PROJET MORT-NE

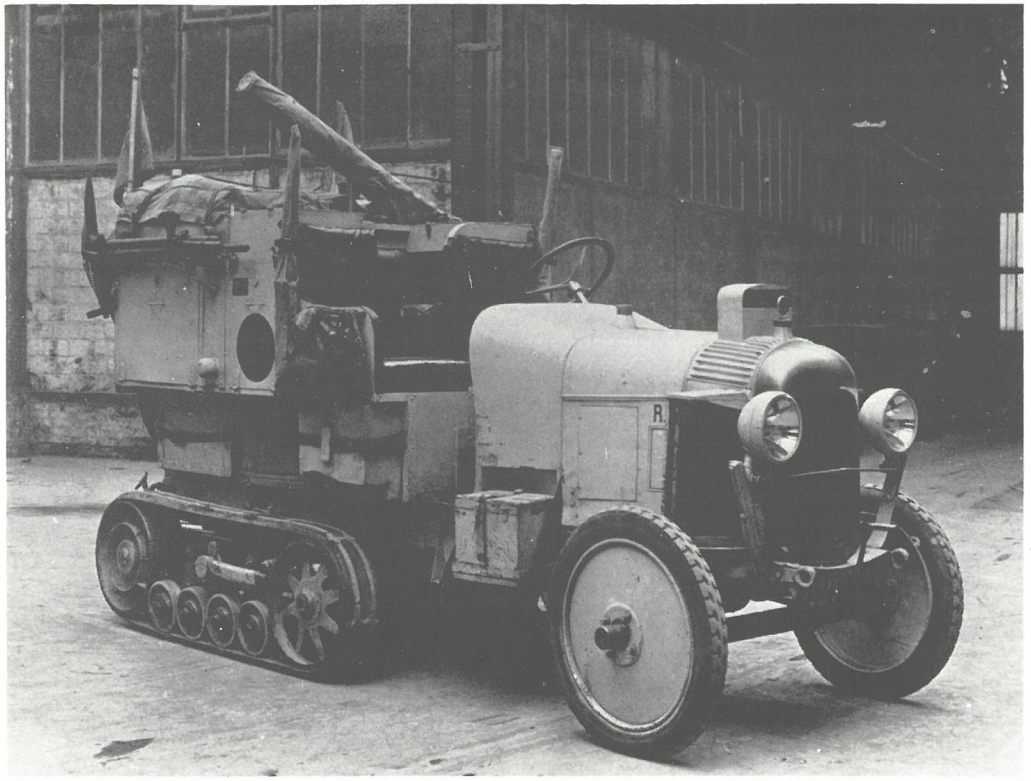
C'est à la suite de la réussite de la 1ère Traversée du Sahara en automobile (décembre 1922–mars 1923), qu'André Citroën se pencha de plus près sur le continent africain, et ses possibilités de pénétration par le tourisme automobile, entre autres. Il créa alors dans ses usines un département spécial pour l'organisation de relations bi-hebdomadaires entre l'Algérie française, et Tombouctou en Afrique Occidentale. Malheureusement à quelques jours du voyage inaugural qui devait se faire en grande pompe à dater du 6 janvier 1925, avec la participation de S.M. le Roi des Belges Albert 1er, du Maréchal Pétain, du Gouverneur général de l'Algérie M. Steeg, et naturellement d'André Citroën et de sa femme – l'autorité militaire du Territoire d'Aïn-Sefra prévint le gouvernement français d'une recrudescence de belligérance des tribus du sud-marocain, qui venaient d'assassiner un caïd ami de la France. Le voyage fut donc annulé, et Citroën ajourna "sine die" l'inauguration, et la mise en service de la ligne. Comme quoi des faits, dus à quelques fanatiques grégaires et irresponsables, peuvent retarder l'évolution de leur pays.

UNE COLLABORATION EUROPEENNE

Parallèlement A. Citroën avait projeté la pénétration du continent africain de l'Algérie à l'Océan Indien ; elle demanda un an de préparation. Le but de cette seconde expédition n'était plus uniquement sportif, car le Patron de Javel voulait qu'elle ramène une documentation artistique, scientifique et économique. Le C.N.R.S. n'existait pas encore, et il obtint pourtant des aides de différents organismes officiels, pour lesquels l'expédition devait effectuer certaines missions : Ministère des Colonies, Sous-Secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, Muséum National d'Histoire naturelle, et Société de Géographie de France, entre autres.

Quatre missions préparatoires furent d'abord envoyées pour lui établir des points de ravitaillement puis, après son passage, assurer l'évacuation des collections, films et documents réunis. La première, conduite par Eugène Bergonier, avait comme objectif le Niger, ; la seconde, sous les ordres de Julien Maigret, le Tchad ; la troisième avec Jean Boyer, l'Oubangui-Chari ; enfin la dernière au Congo Belge, était dirigée par Jean Michaud. En fait la mission devant traverser, outre les territoires français, des régions contrôlées par les belges, les britanniques et les portugais, devenait européenne les responsables locaux de ces différentes nations ayant apporté une aide particulièrement précieuse aux français.

D'autre part, dans un but touristique Citroën voulait préparer un prolongement jusqu'à Khartoum capitale du Soudan égyptien, avec comme projet futur la création d'un circuit africain reliant l'Algérie à l'Egypte en passant par l'Afrique Occidentale française, le Tchad, le Soudan, avec retour maritime à Marseille. Une fois de plus l'Homme de Javel donnait une idée de son génie prévisionnel, encore que ce projet ne soit plus très réalisable cinquante ans après, étant donné la mosaïque



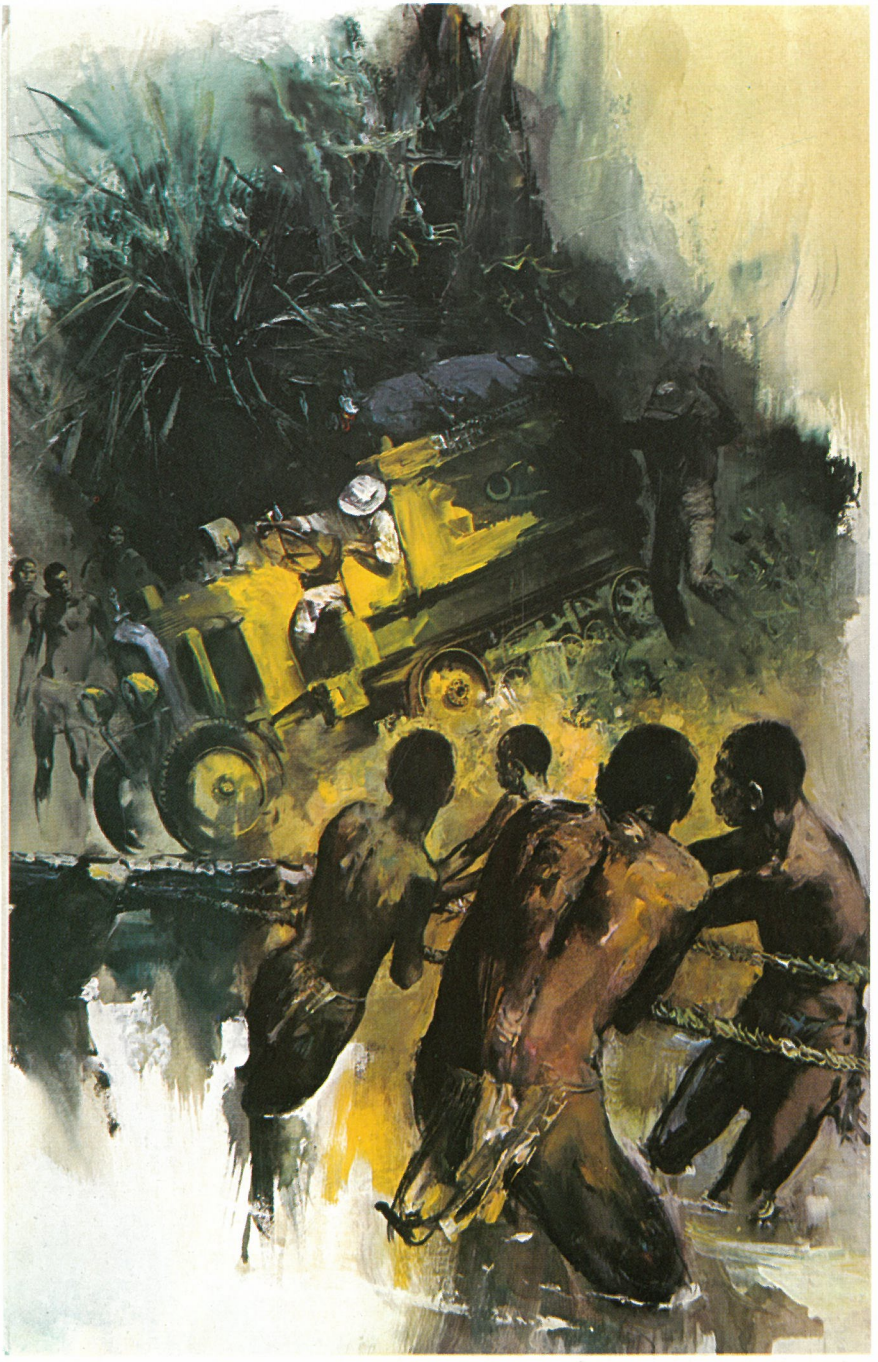
d'états dont est maintenant faite l'Afrique, se jalousant entre eux. C'est pourquoi le retour de l'expédition devait originellement se faire après la traversée du Congo Belge, par le Soudan anglo-égyptien, l'Abyssinie, et le territoire français de Djibouti. Une cinquième mission de reconnaissance, dirigée par le commandant Collat, et M. de Coheix, fut même envoyée en Abyssinie dans cette intention.

Ce n'est que quelques jours avant le départ, que l'itinéraire fut modifié sur la demande du Président de la République G. Doumergue, auquel A. Citroën, et G.-M. Haardt, avaient été rendre visite pour lui soumettre les différentes étapes à couvrir. Le Président leur fit alors remarquer l'isolement de Madagascar, et l'intérêt de l'étude d'une liaison avec cette île.

Voici comparativement le Scarabée d'Or de la 1ère Traversée du Sahara, pris à son retour dans un des hall du quai de Javel. Archives Citroën.

LES AUTOCHENILLES

Au lieu de cinq véhicules semi-chenillés utilisés lors de la 1ère Traversée du Sahara (dont seulement trois de carrossés, les deux derniers étant des plateaux, chargés



Dans la forêt vierge des noirs aident le Croissant d'Argent à la traversée d'une rivière. Aquarelle de René Follet. Collection Citroën.



Au début de la Croisière Noire le passage du Guir à Igli. Au premier plan le Scarabée d'Or avec son tendelet. Archives Citroën.

de malles d'osier recouvertes de housses de toile), la Croisière Noire comptait huit autochenilles toutes carrossées ; chacune d'elles tirait une remorque ce qui n'était pas le cas dans la précédente mission.

Comme pour celle-ci toutes comportaient un châssis B-2 avec moteur 10 HP (9 ch) développant en réalité 20 ch à 2100 t/mn. Comme les premières elles se différenciaient des autochenilles de série (vendues à la clientèle civile elles bénéficièrent d'une prime du Ministère de la Guerre d'alors) par quelques perfectionnements améliorant le refroidissement du moteur sous les climats tropicaux : récupérateur de vapeur placé au-dessus du radiateur, et éléments latéraux disposés légèrement en oblique sous carrossage doublant environ sa surface de refroidissement.

De plus pour la transmission, un démultiplicateur permettait d'obtenir six vitesses à la place des trois normales, tandis que le différentiel comportait un dispositif de blocage. D'autre part, si les autochenilles de la Traversées du Sahara comportaient une transmission axiale des barbotins arrière entraînant les chenilles – tandis que des courroies de cuir limitaient verticalement son débattement – celles de la "Croisière Noire" avaient une transmission décalée, attaquant par pignons des couronnes dentées femelles montées à l'intérieur de ces barbotins. La suspension du pont arrière était alors assurée par des bras de leviers fixés au châssis à mi-longueur des chenilles. Sans doute pour diminuer légèrement la hauteur de débattement de ces barbotins d'entraînement, ils étaient beaucoup plus décalés du sol, que sur le modèle saharien. Signalons aussi les poulies de renvoi avant des chenilles, qui étaient à voile plein, au lieu d'être en tôle découpée à huit rayons. La surface portante de la chenille au sol fut aussi augmentée, en ajoutant 20 mm à son empattement, sa largeur restant identique.

Pour les carrosseries les différences des deux modèles sont immédiatement visibles à l'œil, même pour des non avertis. Ceci n'a pas empêché, il y a quelques années, la Télévision française de passer des séquences de la 1ère Traversée du Sahara, comme étant de la "Croisière Noire" ! Celles de cette dernière furent beaucoup plus étudiées, profitant logiquement des enseignements de la première. D'abord le capot ne fut plus fait d'éléments en tôle – même très aéré par des volets – mais simplement remplacé par une toile baleinée longitudinalement, et de plus roulée sur les côtés ; remarquons, à ce propos, que sur les photos de la 1ère mission les capots tôlés sont pratiquement absents. De plus la batterie au lieu d'être disposée à droite de l'auvent prolongeant le capot, fut reculée entre celui-ci et le siège, servant en même temps de marchepied, et augmentant la surface du plancher.

Mais la caractéristique principale est la forme "trapézoïdale" de la carrosserie réalisée entièrement en duralumin ; tandis que celle des trois premières voitures de la 1ère Traversée du Sahara était de forme "parallélépipédique" beaucoup plus haute. Comme pour celle-ci, mais en plus grand nombre, des panneaux latéraux abaissables permettaient d'accéder aux différents compartiments internes, où était rangé le matériel. Dans l'une comme dans l'autre une place médiane – invisible des côtés – était disposée en arrière des deux sièges principaux ; cette place était destinée soit à un mécanicien haut-le-pied, soit à un guide indigène, ou à une personnalité locale qui s'honorerait ensuite auprès de ses sujets d'avoir fait un parcours sur les "voitures rampantes de l'homme blanc". De chaque côté de cette troisième place, et cachant entièrement son occupant, deux caisses de munitions, entre autres pour les deux (peut-être trois ?) fusils mitrailleurs Lewiss d'aviation à chargeur "camembert" montés sur fourchette pivotante, et déjà utilisés sur les voitures de la précédente mission. Remarquons qu'ils ne sont visibles que sous leur housse de toile, et seulement sur certaines photos prises lors de la partie saharienne du parcours ; ensuite ils semblent avoir été rangés, ou laissés à un point de ravitaillement ? De chaque côté, au droit des sièges baquets, étaient aussi placées verticalement sous housses deux armes d'épaules pour le conducteur et son passager ; ce devait être des mousquetons d'artillerie M. 1892 ; chaque voiture en était armée d'une paire. Par ailleurs, sur tout le dessus de la carrosserie étant rangé du matériel, placé sous une bâche bouclée à une galerie garnie d'un treillis de courroies. Enfin à l'arrière de la carrosserie étaient disposées : en haut deux potences

pour une paire de bandes de roulement, et au bas deux nourrices d'essence aux curieuses formes ; sur le côté gauche était aussi monté une pompe à main, qui semble avoir été destinée à l'eau, tandis qu'au centre de la traverse arrière du châssis, était boulonné le crochet d'attelage de la remorque.

Enfin, outre les phares de route standards, un projecteur orientable était monté sous housse sur une fourche, orientable également, montée sur l'auvent protégeant le tableau de bord.

La remorque de même forme que la carrosserie – mais un peu moins longue, large et haute – était montée sur un léger châssis avec ressorts cantilever porté par les mêmes roues et pneus que ceux du train avant. Le triangle d'attelage en portait un en secours, en dessous. Sa carrosserie s'ouvrait en avant et arrière, tandis qu'à ses côtés des crochets soutenaient des outils : pelles, pioches, etc. ; enfin, sur son dessus, une galerie comme celle de la voiture servait pour du matériel sous bâche.

LES EMBLEMES ET LES EQUIPAGES

Pour la 1ère Traversée du Sahara (décembre 1922–mars 1923) André Citroën avait fait baptiser les cinq autochenilles du raid de noms différents se rapportant à l'emblème décorant leur carrosserie. Comme l'ont écrit les deux chefs de cette expédition, G.-M. Haardt, et Audouin-Dubreuil dans le livre qu'ils publièrent : "Les indigènes de Ouargla ont été très intrigués par les symboles de nos voitures, toutes les cinq sont en effet blasonnées, comme l'étaient jadis les palefrois des chevaliers partant pour la croisade, comme le furent pendant la guerre les avions, les autos et même les pièces d'artillerie... On les a pris, sans nul doute, pour des signes magiques plus ou moins efficaces contre le mauvais œil."

Elles avaient noms : "Scarabée d'Or" pour celle de G.-M. Haardt, "Croissant d'Argent" pour celle de L. Audouin-Dubreuil, et "Tortue volante", les trois seules voitures carrossées. Les deux autres n'étaient que des plateaux portant de grandes malles d'osier couvertes d'une housse, sur les côtés de laquelle étaient cousus les emblèmes, ceux du "Bœuf Apis", et de la "Chenille Rampante".

Ces dénominations et emblèmes étaient très symboliques, mais aussi décoratifs, et devant leur succès Citroën voulut qu'il en fut de même pour celles de la "Croisière Noire". C'est aussi sur les côtés qu'elles furent marquées d'un disque de 20 mm où apparaissait leur emblème distinctif ; de plus un troisième figurait à l'arrière de la remorque évitant les erreurs d'attelage lors des levées de camps. Ces blasons se détachaient très bien sur le fond blanc des carrosseries, qui ne furent jamais peintes en jaune comme cela a été figuré à tort sur des documents récents.



Les noirs du Congo belge ne faisaient pas beaucoup de frais de toilette en 1925. Remarquez aussi les curieux garde-boue de l'autochenille. Collection de l'auteur. Photo X.

Les huit autochenilles étaient réparties en deux groupes, chacun ayant pour chef l'un des deux de la précédente expédition transaharienne.

Premier groupe : Le "Scarabée d'Or" était le véhicule de commandement transportant les cartes, les documents et les armes, et avait même emblème que pour la 1ère Traversée du Sahara. Conduit par Maurice Billy, il transportait G.-M. Haardt. Venait ensuite "l'Eléphant à la Tour" qui, emmenant le Commandant Bettembourg, avec les archives et la trésorerie, était pilotée par Roger Prud'homme. Cette autochenille est heureusement conservée au Musée de la Voiture et du Tourisme à Compiègne, et elle semble être pour le moment la seule survivante complète de cette croisière transafricaine. Le "Soleil en marche" était l'une des deux voitures "cinéma", avec à son bord le futur grand metteur en scène Léon Poirier ; elle était conduite par Rabot. La seconde voiture "cinéma" "l'Escargot ailé" conduite par Piat transportait le cameramen Specht.

Deuxième groupe. Sa marche était ouverte par le "Croissant d'Argent" de L. Audouin-Dubreuil, qui avait repris le même emblème que dans l'expédition précédente, dans laquelle il était également conduit par le chef-mécanicien des deux raids, puis ultérieurement du groupe Chine de la "Croisière Jaune" : Maurice Penaud. Seul le dessin de ce second "Croissant d'Argent" était quelque peu différent du précédent. Le matériel médical, et la taxidermie ainsi que... la popote étaient transportés par la "Colombe". Cette sixième autochenille était conduite par Trillat avec Bergonnier comme infirmier-maître coq. La septième voiture le "Centaure" était celle du peintre Alexandre Iacovleff (1887–1938) peintre russe émigré, ayant eu son temps de célébrité lors des "Années Folles". C'est semble-t-il à lui que l'on doit les emblèmes des autochenilles des trois missions Citroën, et il rapporta de la "Croisière Noire", ainsi que de la "Croisière Jaune" une moisson de tableaux et de sanguines montrant aussi bien les paysages des régions traversées, que les portraits des membres de la mission, et autochtones. Enfin la dernière voiture s'appelait "Pégase", et avait comme passager Charles Brull ; celui-ci fut quelques années plus tard directeur des laboratoires

d'essai de la marque, et mit au point, entre autres, la Traction Avant. Cette voiture conduite par François Billy, était la voiture balai de l'expédition, puisqu'elle était plus spécialement chargée du dépannage, et transportait les pièces de rechange.

En cas d'indisponibilité d'un des huit conducteurs, trois autres, dits "haut-le-pied", étaient prévus, ainsi Remillier le fut pendant toute la mission ; Gauché dans la traversée de l'Oubangui-Chari, région de marais particulièrement éprouvante ; enfin Balourdet à partir de Tabora, dans le Tanganyika. Ils occupaient la place centrale.

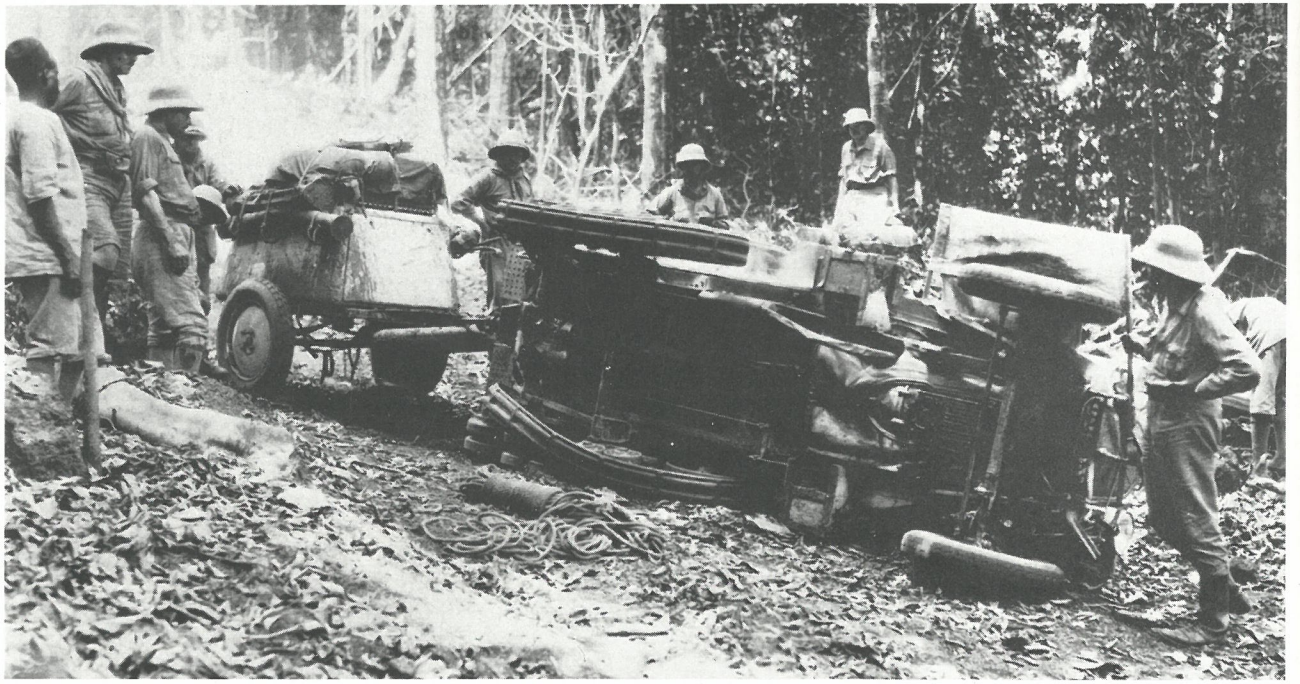
SEPT GRANDES ETAPES... ET QUELQUES AUTRES

A deux heures du matin dans un hall des usines de Javel, le 15 octobre 1924, des ouvriers clouaient les dernières caisses renfermant les huit autochenilles toutes équipées, en présence du Patron et de ses collaborateurs, G.-M. Haardt, et Charles Brull, chargés de la réalisation techique du matériel automobile.

Quelques jours plus tard, elles étaient déballées à Colomb-Béchar à la frontière algéro-marocaine pour affronter la "grande aventure noire" qui, après 28 000 km de désert, de savane, de brousse, de cours d'eau plus quelques traversées, devaient les amener à Tamatave, d'où elles furent rembarquées pour la France.



Vue arrière de l'Eléphant à la Tour, la seule des voitures de la Croisière Noire conservée complète. S'y distinguent les potences porte-chenilles de rechange, les réservoirs de secours et la pompe à main. Musée de la Voiture à Compiègne. Photo X.



Cette photo inédite vous montre les dessous d'une autochenille de la Croisière Noire. L'on ne comprend d'ailleurs pas très bien comment elle a pu se renverser ainsi ; l'arbre à gauche ? Photo X. Collection de l'auteur.

PREMIERE ETAPE : A TRAVERS LE TANEZROUFT

C'est le 28 octobre 1924 à l'aube que les huit autochenilles prirent le départ de Colomb-Béchar, sous le regard des légionnaires, des tirailleurs sénégalais des spahis algériens, des mokaznis méharistes de la garnison, qui leur présentaient les armes. Même quatre avions les accompagnèrent longtemps le long de la piste descendant vers le Sud.

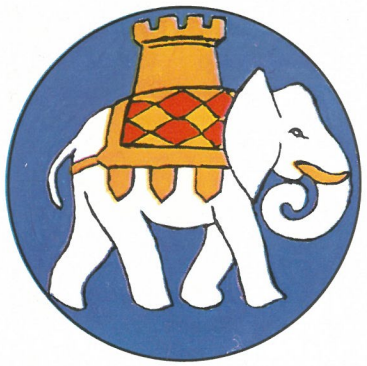
Puis, au long des "heures interminables dans ce cauchemar désolé", l'expédition atteignit d'abord l'oasis de Beni-Abbès qui se révéla aux yeux fatigués des équipages "dans la langueur du crépuscule". Les jours suivants ce furent celles d'Adrar, puis de Taourit. Et c'est le 5 novembre que la mission part pour la grande traversée du Tanezrouft, plus de 1 000 km sans un point de ravitaillement "qu'il faut traverser comme un océan : droit devant soi, le cap sur la rive inconnue". Les nuits y étant fraîches les voitures avancent souvent jusqu'à 2 heures du matin, après quoi les hommes s'endorment à côté.

L'horizon étant "toujours semblable à celui de la veille", les hommes semblent "faire du sur place", sur un tapis roulant, et ce n'est qu'après cinq bivouacs qu'ils aperçoivent enfin l'Adrar des Iforas au pied duquel se trouve le puits de Tessalit. C'est paraît-il près de ce massif montagneux, lors d'une "nuit étoilée ou scintillait la Croix du Sud", que le cinéaste Léon Poirier eut l'idée du titre qu'il donnerait au film de l'expédition : "La Croisière Noire" ! Ayant rejoint Tessalit le 13 novembre celle-ci suivit alors le cours desséché de l'oued Tilemsi descendant des monts de l'Adrar vers le Niger enfin atteint le 18 suivant, à Bourem.

Des autochenilles Citroën venaient de traverser pour la troisième fois en moins de deux ans le terrible Sahara, ou tellement d'explorateurs précédents avaient laissé leurs os blanchir au soleil infernal. Rappelons qu'outre la 1ère mission de 1922–1923, une seconde traversée (dont on a très peu parlé), avait eu lieu en janvier-février 1924. Sous les ordres du seul Audouin-Dubreuil, elle avait joint Colomb-Béchar à Tombouctou par le même itinéraire, c'est-à-dire Tessalit et Bourem.



Le Scarabée d'Or



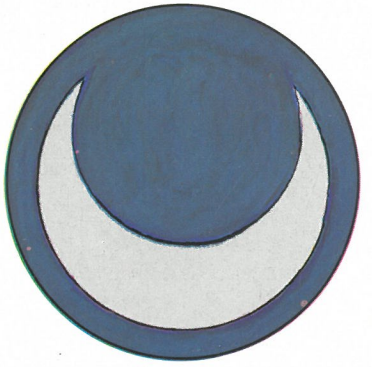
L'Éléphant à la Tour



Le Soleil en Marche



L'Escargot Volant



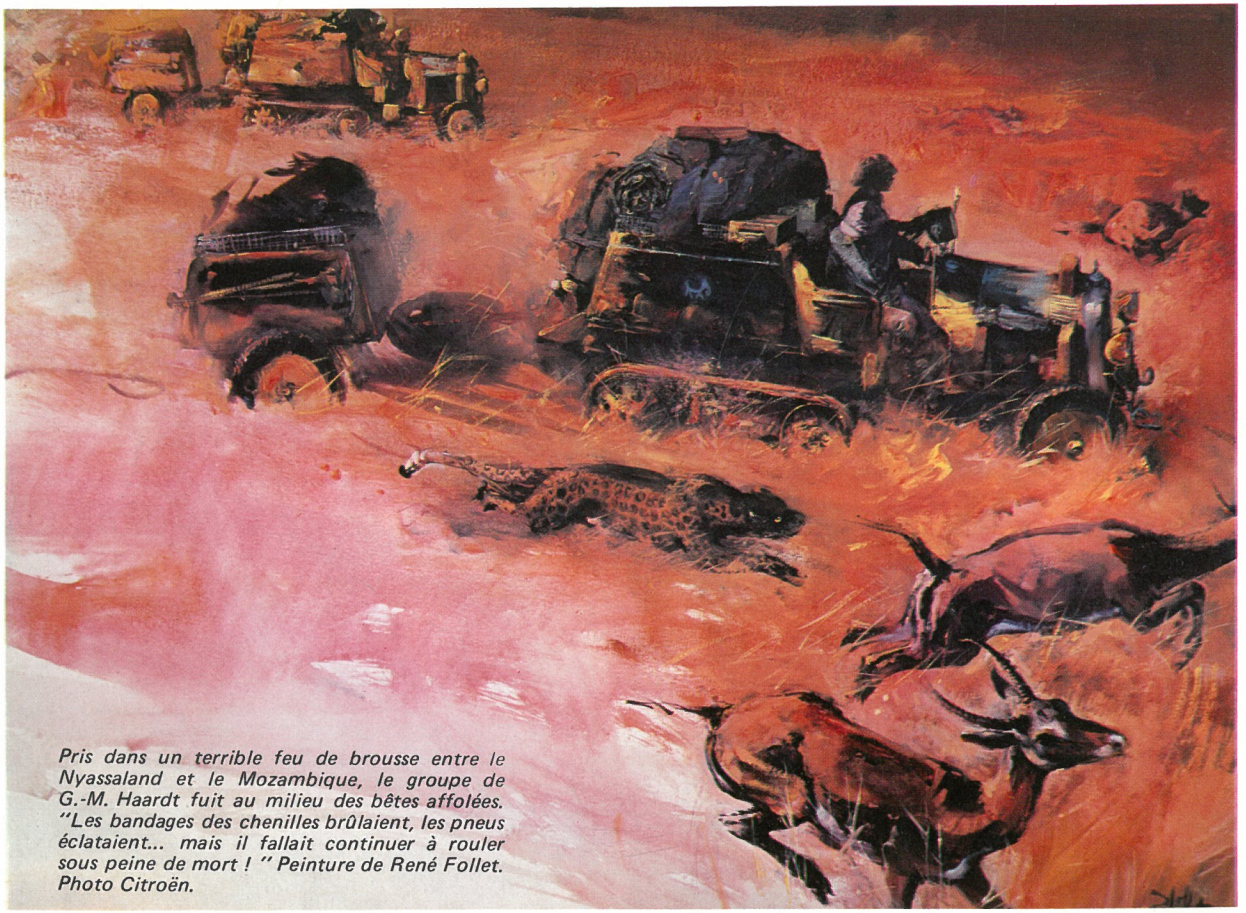
Le Croissant d'Argent

Les cinq emblèmes connus des autochenilles de la Croisière Noire.

DEUXIEME ETAPE : VERS LE TCHAD

Jusqu'ici l'expédition était descendue plein Sud, elle se dirigea ensuite vers l'est d'abord en suivant le Niger, puis la frontière du Nigéria britannique à travers les régions sablonneuses entourant Zinder, et les dunes du pays du Mounio, vers le lac Tchad. Ainsi les huit voitures reparties le 20 novembre traversèrent successivement Gaô, ancienne capitale de l'empire noir du même nom, puis Niamey, Zinder capitale de notre colonie du Niger, avant de se retrouver à N'Guigmi aux bords du lac Tchad. L'expédition y arriva le 14 décembre, "réalisant ainsi la première jonction automobile entre la Méditerranée et le grand lac Centrafricain".

C'est lors de cette étape que l'expédition rencontra avant Zinder, Barmou, sultan de Tessaoua, "l'homme aux cent femmes". Agé alors de 45 ans, ce noble noir de la dynastie Haoussa, les gardait précieusement dans une sorte de fortin-harem aux hauts murs blancs. Naturellement Léon Poirier et ses aides désiraient fort y pénétrer pour filmer. Encore qu'il ait pu en faire la demande officiellement, il préférait y arriver par l'amitié. Une Ford neuve, mais en panne sous un hangar l'y aida ; celle-ci avait été offerte au Sultan par un américain, mais



Pris dans un terrible feu de brousse entre le Nyassaland et le Mozambique, le groupe de G.-M. Haardt fuit au milieu des bêtes affolées. "Les bandages des chenilles brûlaient, les pneus éclataient... mais il fallait continuer à rouler sous peine de mort ! " Peinture de René Follet. Photo Citroën.











celui-ci parti elle n'avait plus voulu démarrer, ce, malgré l'appel en consultation d'un ex-chauffeur noir de Zinder, qui y avait pourtant travaillé huit jours ! Les mécaniciens Piat et Remillier, après s'être penchés sur le moteur récalcitrant, se relevèrent en souriant : le "spécialiste" noir avait simplement oublié de mettre le contact ! C'est à la suite que les membres de l'expédition purent pénétrer dans la demeure et le harem du Sultan, qui trouva que "les blancs savent beaucoup de choses".

TROISIEME ETAPE : AUTOUR DU TCHAD

Les rives du lac centrafricain – sujet à des crues inattendues malgré le manque de pluie – étant marécageuses, il était hors de question que l'expédition les suivit de près. Aussi fut-il décidé de le contourner largement par le nord. Elle traversa alors le pays du Kanem en passant par Maô, et Massakori, toujours un terrain sablonneux. C'est à une vingtaine de kilomètres de la capitale du Tchad, Fort-Lamy, qu'eut lieu une des premières traversées périlleuses, celle du "bahr" Ligua pour laquelle les explorateurs eurent quelques inquiétudes. En effet, ce qui devait servir de bac à chaque voiture n'était constitué que de deux pirogues reliées par une claie de branches, s'enfonçant dangereusement lorsque le "Scarabée d'Or" s'y trouva embarqué ; à peine un centimètre de bord franc restait, et la moindre vaguelette pouvait provoquer un naufrage ! Aussi la traversée du fleuve se fit avec une extrême lenteur : pas moins de 45 minutes. Le lendemain 24 décembre, les quatre dernières autochenilles étant enfin traversées, l'expédition suivit une route en dur et entra bientôt à Fort-Lamy. Une halte de quelques jours fut alors décidée pour réviser les voitures qui en avaient bien besoin. Pendant ce temps quelques membres de la mission partirent sur la canonnière "Léon Blot" pour descendre le Chari et aller visiter le lac Tchad et ses îles.

QUATRIEME ETAPE : A TRAVERS LA SAVANE

Après avoir été transportée par chaland sur la rive gauche du Chari, l'expédition reprit sa progression le 3 janvier 1925. Le terrain plus consistant permettant une meilleure vitesse, Fort-Archambault était atteint le 7

Lorsque l'expédition atteignit le Niger, elle progressa dans la brousse en navigant à la boussole, ne rencontrant "plus de piste, plus de repère, plus rien..." Aquarelle René Follet. Photo Citroën.





Le Croissant d'Argent traversant une rivière sur trois grosses pyrogues. En avant de l'une d'elle Léon Poirier filme l'accostage. Photo X. Collection de l'auteur.

puis, après avoir atteint la limite administrative entre le Tchad et l'Oubangui-Chari, ce fut Fort-Crampel le 9 ; le lendemain était franchie la ligne de partage des bassins du Tchad et du Congo, et l'expédition entrait à Fort-Sibut. Le 11 elle atteignait, au grand complet, la rive droite de l'Oubangui en entrant à Bangui, capitale de l'Oubangui-Chari. En face s'étendait l'immensité du Congo belge.

La "Croisière Noire" avait alors atteint son point extrême en "terre française", et ses chefs décidèrent d'y séjourner quelques temps avant de passer au Congo belge.

CINQUIEME ETAPE : AU PAYS DE LA CHASSE

Le 19 janvier les autochenilles, rebroussant chemin, revenaient à Fort-Sibut, puis repartirent le surlendemain vers l'est pour joindre Bambari, Bria et Yalinga ; pénétrant alors dans la région des chasses au sud du Soudan anglo-égyptien, elles remontèrent jusqu'à Birao qui fut atteint le 30 janvier. De là les membres de la mission rayonnèrent à travers la région pour chasser l'éléphant, la girafe, le cynocéphale, l'antilope, le buffle, et quelques autres animaux sauvages dont l'abondance ne nécessitait pas encore la protection. La mission resta dans la région jusqu'au 27 février où, de Yalinga, elle repartit vers le Sud pour atteindre Bangassou.

SIXIEME ETAPE : A TRAVERS LA FORET VIERGE

Pour la première fois le 1er mars, l'expédition pénétrait en terre étrangère après avoir traversé le M'Bomou, affluent du Congo, et pénétrer dans la forêt équatoriale où elle eut à franchir de nombreux cours d'eau. Malgré cela les autochenilles progressèrent assez rapidement car elles atteignirent rapidement Buta. De cette ville, seules les quatre voitures du 1er groupe piquèrent sur le fleuve Congo, et Stanleyville, capitale de la province orientale du Congo, où les autorités régionales fêtèrent avec éclat, et leur visite, et la première liaison automobile réalisée par des français le 12 janvier précédent entre l'Afrique du Nord et la rive belge de l'Oubangui. Quelques jours plus tard, le 19 mars, après avoir traversé deux fois le pays des Pygmées, le groupe était de retour à Buta pour effectuer la septième étape.

SEPTIEME ETAPE : SUR LA ROUTE DES ANTIQUES CARAVANES D'EGYPTE

Quittant Buta le 22 mars la mission Citroën se dirigea alors, une fois de plus, vers l'est, en empruntant la route Congo-Nil pour pouvoir atteindre le lac Albert. Cette route dite "Royale" avait été construite pour assurer un débouché au Congo belge sur le Nil, et les autochenilles trouvèrent là un terrain parfait de roulage. Passant par Niangara, elles la suivirent jusqu'à Adronga pour reprendre ensuite une bonne piste à travers un massif montagneux qui les amena aux mines d'or de Kilo-Moto, avant de joindre le lac Albert à Kasenyi. C'est là que l'expédition reçut la visite de S.A.R. la duchesse d'Aoste, princesse de la Maison de France, surnommée par les somaliens la "Princesse bédouine" et belle-sœur du roi d'Italie, et de son fils le duc de Pouilles ; visite princière inattendue au centre d'une Afrique encore préhistorique. S'arrêtant devant la soie déchirée et pâlie par le soleil d'Afrique du fanion tricolore ornant le "Scarabée d'Or", elle déclara avec un sourire : "C'est ainsi qu'il est beau ! ", avant d'ajouter à sa signature au bas d'un croquis d'elle, que Serge Iacovleff venait d'exécuter rapidement : "France, Savoie", les deux pays dont était issue sa famille.

L'un des plus petits lacs africains, encore qu'il dépasse 200 km de longueur pour une largeur moyenne de 75 km (le Léman ne fait que 70 sur 40 km), le lac Albert fut ensuite traversé à bord du "Samuel-Baker", qui déposa les autochenilles à Butiabwa, en Est-africain britannique.

HUITIEME ETAPE : LA DISPERSION

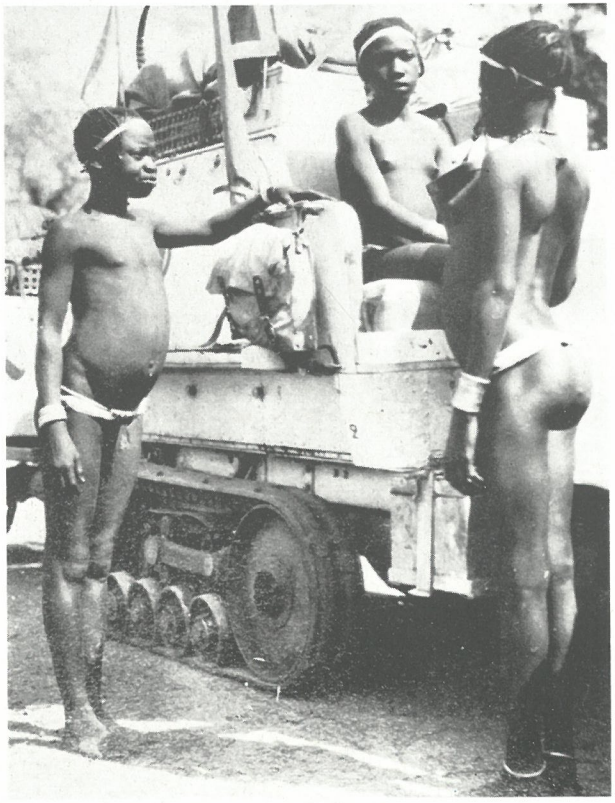
C'est lors de cette étape que la "Croisière Noire" se dispersa en quatre groupes de 2 voitures encore qu'ils firent route ensemble jusqu'à Kampala au nord du lac Victoria. C'est là que le 19 avril, le "Croissant d'Argent" et le "Soleil en marche" se séparent des autres sous la direction de Audouin-Dubreuil, emmenant avec eux le mécanicien Trillat qui, jusque-là, avait assumé "les délicates fonctions d'infirmier et d'aide-popotier". Ce groupe va d'abord passer par les sources du Nil blanc, avant d'abandonner l'Ouganda pour passer dans le Kenya, où ses hommes s'étonnent de rencontrer des terrains de golf avec auberge "net et propre, selon le rite britannique". Puis, descendant la Rift Valley dans une région de lacs situés à 2 000 m d'altitude, elles atteignaient Nairobi capitale du Kenya, le 26 avril. Ensuite le groupe s'engagea dans le Massaï, "une des plus grandes réserves de chasse des colonies britanniques", et le 5 mai au soir ses membres virent apparaître les 6 125 m du fameux Kilimandjaro, le plus haut sommet d'Afrique. Enfin, le 18 mai, les deux autochenilles atteignaient Moubassa, pour aller s'embarquer sur le "Dumbea" qui les déposa à Majunga (Madagascar), où elles avaient rendez-vous avec les second et troisième groupes.

Pendant le même temps G.-M. Haardt, et les six autres voitures, se dirigeaient vers le lac Victoria qu'elles traversèrent les 22/23 avril sur le "Usoga". L'expédition débarquant à Mwanza dans le Tanganyika, piqua au sud pour se diriger vers Tabora, où elle se scinda en trois autres groupes à partir du 29 avril. Ce jour là le second,

dirigé par le commandant Bettembourg, avec "L'éléphant à la Tour", et "La Colombe", partit pour Dar-es-Salaam dans le Tanganyika, ex-Est africain allemand. Après une région de savane sablonneuse le groupe commença à rencontrer quelques difficultés dans les marécages de Weinbéré, où il fallut établir des chemins de fascines. Puis, à partir de Zekemke le 4 mai, c'est la montagne, avant la plaine des Morans, peuplée d'autruches. Les explorateurs s'étonnent d'y trouver de grandes plantations d'hévéas créées par les allemands, et laissées complètement à l'abandon par les anglais, après seulement quelques années d'occupation. Il en est de même pour les routes laissées sans entretien, et dont certaines étaient complètement reconquises par la végétation tropicale. Enfin les deux autochenilles, après des traversées difficiles de rivières en crue, atteignent l'Océan Indien le soir du 13 mai à Bagamoyo ; le lendemain elles étaient à Dar-es-Salaam, où le groupe s'embarqua pour Majunga.

Ce même 29 avril partit le 4ème groupe composé des autochenilles "Pégase" et "Escargot ailé", commandé par Charles Brull, qui effectuera le plus long parcours (5 000 km) en descendant jusqu'au Cap à travers l'Afrique australe. Comme les autres groupes, celui-ci – au lieu de prétendues routes signalées – ne rencontre plus que quelques pistes, et sentiers indigènes, dans le Katanga, sauf vers Elisabethville. Quittant cette ville le 29 mai, Brull et ses compagnons parvinrent en Rhodésie britannique le lendemain, après la traversée d'une région montagneuse. Suite à nombre de difficultés, dues encore à l'absence de routes théoriquement existantes, ils rencontrèrent, après le passage de la Kafue sur un pont ferroviaire, la mission Court-Treatt remontant vers Le Caire en automobile, et luttant avec opiniâtreté contre un sol profondément détrempé par les pluies. Enfin, après la cuvette carbonifère de Wankie, puis le pays des Cafres, le 4ème groupe ne retrouva de routes valables que le 28 juin à l'approche de Bulawayo, où les voitures et explorateurs furent présentés au prince de Galles. Ayant quitté cette ville le 6 juillet, il eut encore à affronter le désert du Kalahari avant d'entrer au Transvaal. Puis ce fut bientôt Kimberley, la capitale mondiale du diamant et Cape Town enfin atteint le 1er août 1925.

De son côté le 3ème groupe, commandé par G.-M. Haardt, prit le chemin de Mozambique en descendant vers le sud pour longer le Nyassa avant d'obliquer à l'est pour joindre l'Océan Indien. Avec le "Scarabée d'Or" il y a le "Centaure", l'autochenille de Iacovleff. Ayant trouvé à Tabora la première voie ferrée rencontrée depuis 6 mois, le chef de l'expédition décide alors de s'en servir pour emmener son groupe jusqu'à Dodoma, ce qui ne lui réussit d'ailleurs pas. Les deux voitures recouvertes de vieilles bâches occupent chacune un wagon plate-forme, et sont séparées de celui des explorateurs par une autre plate-forme sur laquelle s'empilent des bidons d'essence. Autour de tables pliantes sont installés là : G.-M. Haardt, Iacovleff infatigable, le crayon toujours en main, mais qui, en plus, est chargé de la popote, fonction dont il a pris possession avec sérénité ; Maurice Penaud, chef mécanicien de la mission qui pilotait jusqu'à Tabora le "Croissant d'Argent", et "dont on ne sait jamais ce qu'il faut en lui le plus



Ces négrillonnes semblaient très fières d'avoir posé pour la postérité devant la voiture de l'Homme blanc. Photo X. Collection de l'auteur.

L'Eléphant à la Tour venant d'apponter après le passage d'une rivière. Photo X. Collection de l'auteur.



admirer du bon sens, de l'intelligence, ou du cœur" ; Maurice Billy, ainsi que Balourdet, enfin Specht le second cinéaste, "dont le sourire et la bonne humeur sont toujours immuables".

La locomotive s'époumonant dans une interminable rampe, en envoyant des flammèches vers le ciel, au prochain arrêt Haardt fait alors placer auprès de chaque voiture, un boy et un seau d'eau, car les bâches sont vieilles, et sèches comme de l'amadou. Peine perdue, car la nuit tombée nos automobilistes s'avisent tout d'un coup d'une odeur de brûlé, et constatent en ouvrant la porte que le train est environné de fumée et de flammes, les voitures – avec leurs réservoirs encore remplis d'essence – étant en train de brûler. Mais impossible d'arrêter le train, le mécanicien n'entendant pas les appels. C'est alors que Haardt a idée de tirer en l'air avec son gros Colt, ce qui a pour effet d'arrêter brusquement le convoi. Les équipages constatent que c'est le "Scarabée d'Or" qui flambe, ce qui est d'autant plus grave en raison de sa place auprès du wagon transportant l'essence. Aussitôt Penaud, Billy, Iacovleff, et Specht se précipitent sur le wagon où ils arrachent la bâche enflammée, constatant que maintenant "tout ce qui n'est pas métallique brûle : sièges, couvre-capots, paquetages entassés sur la voiture et la remorque. Les chenilles de rechange font aussi des flammes de torche et une fumée noire suffocante". Haardt attend d'une seconde à l'autre l'explosion d'autant plus qu'il n'y a pas d'eau. Heureusement il y a du sable sur les bas-côtés de la voie, et les sauveteurs arrivent à éteindre rapidement l'incendie à grand seau de ce minéral.

L'on a frôlé la catastrophe et le "Scarabé d'Or" n'est plus qu'un squelette noirci. Pourtant, après que Billy ait vérifié la magnéto et remplacé les fils, nos explorateurs entendent de nouveau avec joie le ronronnement du quatre cylindres. Aussi, à l'arrêt suivant, Haardt descend télégraphier à Tabora, où se trouvent encore des pièces de rechange, pour qu'elles soient envoyées d'urgence. Arrivées par retour, dès le 3 mai, le "Scarabée d'Or" renaissait de ses cendres, Penaud, Billy et Balourdet ayant révisé toute la mécanique pendant que Iacovleff et Specht repeignaient la carrosserie ; l'artiste de l'expédition retrouva même des artisans indiens qui refirent la garniture en rotin tressé des sièges !



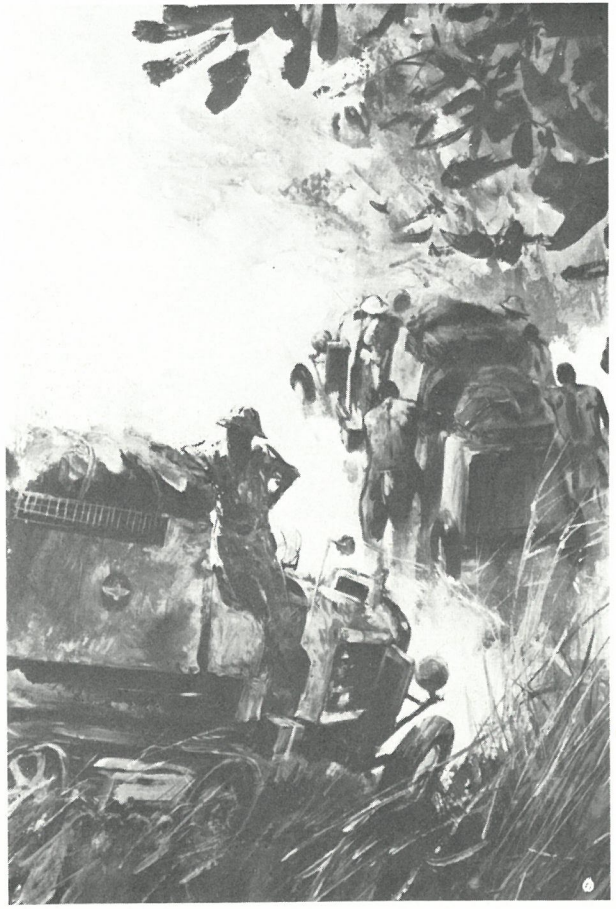
Dans la pénombre de la forêt vierge congolaise, royaume des pygmées "Tick-Tick" aux flèches empoisonnées, les voitures de l'expédition se frayent lentement un passage. Peinture de René Follet. Photo Citroën.

Aussi, dès midi, les deux autochenilles purent reprendre la route vers le Nyassa en passant par Tringa, Tukuyu et Inwaga. Mais les six explorateurs ne sont pas au bout de leurs peines, car, vers 16 heures le 4 mai, ils rencontrent la Ruaha, large de plus de 100 m et sans pont. A l'aide de deux petites pirogues et de troncs d'arbres sans grande flottabilité, ils réussissent à construire un bac sur lequel passera le "Scarabée d'Or", qui s'arrache de justesse pour grimper la rive opposée. Quant au "Centaure", il reste l'arrière dans l'eau à l'atterrissage, et ne s'en sort que grâce à la précédente qui le hisse au câble.

Puis, après le feu et la noyage, c'est une pluie diluvienne qui paralyse le 3ème groupe aux environs de Tukuyou, où il n'arrive que le 12 mai. D'autres difficultés attendent encore les équipages, toujours provoquées par la pluie tombant sans discontinuer, et abattant les toiles de tentes, submergeant les lits, etc. ; puis, après quatre jours de route sans aucun tracé dans des marécages herbus le long du Nyassa, ils retrouvent enfin vers Lakoporo, le 18 mai, un semblant de piste. L'allure moyenne est tombée à 15 km/jour avec progression à la hache, à la pelle, au coupe-coupe, aussi ne faut-il pas s'étonner que les anglais accueillent parfaitement les "frenchies", car ils étaient les premiers à avoir franchi cette région difficile.

D'autres problèmes sont encore à résoudre au fil des étapes : bacs insuffisants, le "Scarabée d'Or" coulant au milieu de la Bua le 29 mai, etc. avant l'arrivée à Blantyre, au sud du Nyassa, le 2 juin. Mais nos voyageurs ne sont pas encore sortis de leurs peines, et le 6 juin vont se fourvoyer dans le "dambo", immense plaine marécageuse où les voitures s'enfoncent dans des trous, pour tomber ensuite dans un feu de brousse ! Le 8 juin le groupe rencontre les mêmes difficultés que les cinq jours précédents, lors desquels il a à peine couvert 75 km, quand il en reste encore 700 pour atteindre le Mozambique ! Enfin, après un ravin profond de 25 m, très difficile à franchir, et la traversée de la Lourio sur un bac de fortune, les difficultés de la dernière étape sont enfin terminées. Les portugais reçoivent chaleureusement les vaillants explorateurs, et le 14 juin 1925 le 3ème groupe de la "Croisière Noire" parvient, non sans mal, sur les bords de l'Océan Indien. Entre deux, A. Citroën a fait dérouter par les Messageries Maritimes le paquebot "Maréchal Galliéni" qui embarquera les voitures et leurs équipages à Mozambique, pour les débarquer à Majunga, où ils retrouveront les deux autres groupes.

"Le Scarabée d'Or" dans la forêt équatoriale vu par le pinceau de René Follet. Photo Citroën.





Dans la boue d'un marécage centrafricain, une des autochenilles dépannent une de ses sœurs.



"L'Eléphant à la Tour" et "La Colombe" en mauvaise posture sur les pistes pourries de la savane du Tanganyika. Collection de l'auteur.

OU SONT-ELLES ?

Il ne reste malheureusement que peu de ces glorieuses automobiles, et nous avons même eu des difficultés à retrouver une partie des emblèmes, ceux de la 1ère Traversée du Sahara et de la "Croisière Jaune" étant par contre connus. "L'éléphant à la Tour" est heureusement conservé au Musée de la Voiture et du Tourisme au Palais de Compiègne, tandis qu'un châssis avec ses sièges fait partie de la collection du biologiste J. Bonzel, qui pense en reconstituer la carrosserie, tout au moins dans son aspect extérieur. Quant aux autres nous n'en avons pas retrouvé traces, de même que les remorques totalement disparues, mais qui ne posent pas, éventuellement, de gros problèmes de reconstitution.

Regrettons l'absence d'intérêt pour cette prestigieuse "Croisière Noire", quand nous-mêmes nous nous sommes heurtés à un refus de consultation d'une partie des archives de l'expédition, conservées à la bibliothèque de l'ex-musée de la France d'Outre-mer, maintenant pudiquement dénommé Musée National des Arts Africains et Océaniens, et vestige de l'exposition Coloniale de 1930 ; elle est, paraît-il, uniquement réservée aux conservateurs de musées qui – et c'est normal – s'intéressent plus à l'art qu'aux autochenilles de la 2ème mission Citroën !

NEUVIEME ETAPE : MADAGASCAR

Les 1er, 2ème et 3ème groupes réunis à Majunga, arrivés séparément par bateaux, repartirent bientôt pour Maevatanana et Tananarive, qu'ils joignirent le 26 juin 1925, et où ils attendirent le 4ème groupe, encore en route vers le Cap. Celui-ci ne les rejoignit qu'en août, après avoir débarqué à Tulear au sud de la Grande Ile, et avoir remonté jusqu'à sa capitale, par Fianarantsoa. Remarquons qu'à cette époque il existait très peu de routes dans l'île, et c'est ainsi que le tracé suivi par le 4ème groupe donna lieu à la construction d'une.

Vers la fin août les huit autochenilles et leurs équipages s'embarquaient à Tamatave – après une dernière liaison en commun Tananarive-Tamatave – sur un paquebot des Messageries Maritimes, pour rejoindre la France, via Djibouti, la Mer Rouge, le canal de Suez et la Méditerranée.



Aussi, reste-t-on rêveur lorsque l'on lit quelques-unes des dernières lignes du livre de G.-M. Haardt et Audouin-Dubreuil : "le mystère africain va finir. Nos blanches voitures n'ont été qu'une avant-garde ; les fidèles de Boula-Matari n'avaient pas tort de les croire annonciatrices d'une ère nouvelle. Le vieux monde étouffe : pour conquérir l'espace, il supprime la distance et le charme de l'inconnu".

Lorsque l'on constate actuellement l'immense pagaïe africaine, l'on a quelques doutes sur les belles idées des chefs de la "Croisière Noire", l'humanisme européen n'ayant pas encore cours en Afrique. Le mythologique "tonneau des Danaïdes" de l'Antiquité grecque, semblant bien s'y concrétiser !

C.-H. T.



"L'Eléphant à la Tour" arrivant à une étape malgache sous les regards intéressés des autochtones.

FICHE TECHNIQUE DES AUTOCHENILLES DE LA "CROISIERE NOIRE"

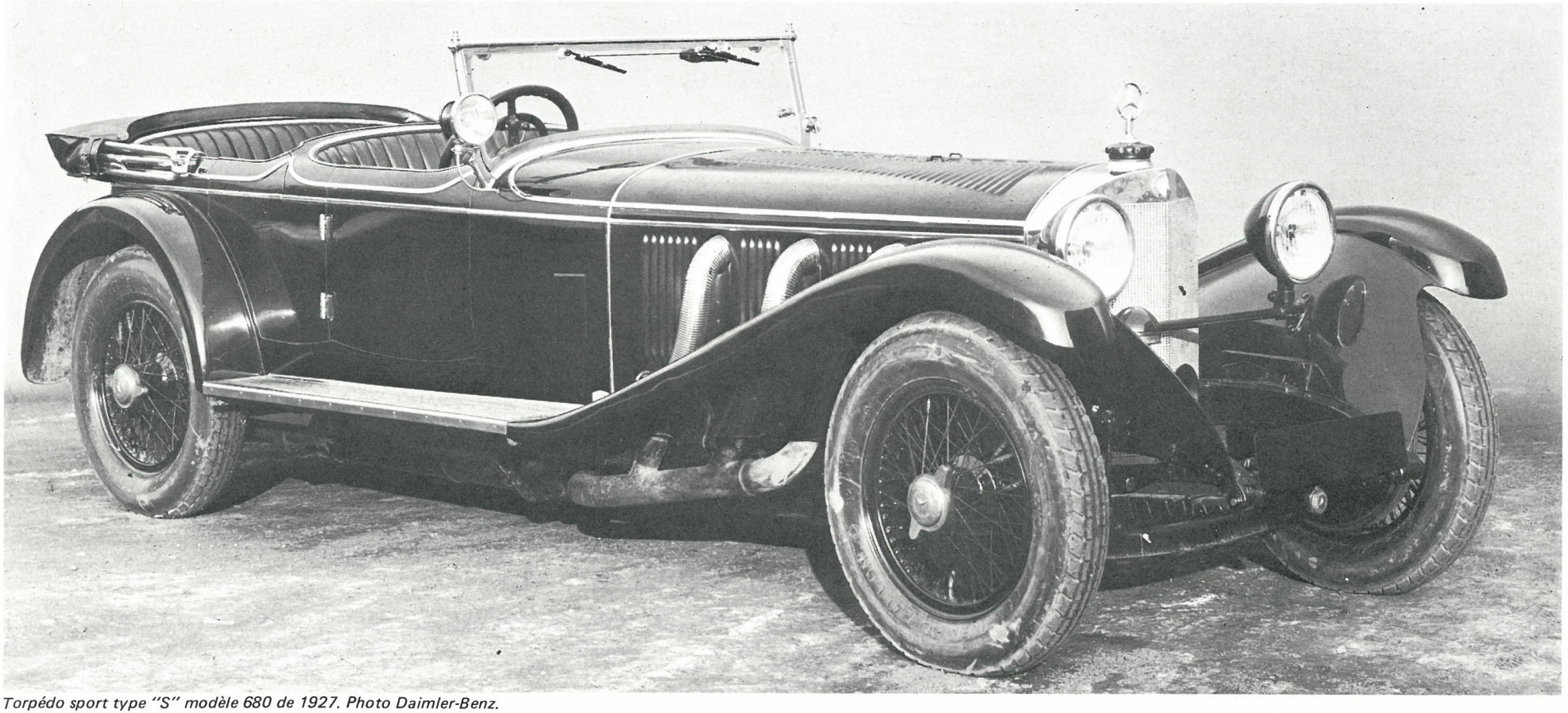
Châssis : type B-2
Nombre de places : 3 (2 + 1 en retrait)
Moteur
Nombre de cylindres : 4
Alésage/course : 68 x 100 mm
Cylindrée : 1,453 litre
Puissance fiscale : 9 ch dit "10 HP"
Puissance réelle à 2100 t/mn : 20 ch
Vilebrequin à 2 paliers
Nombre de vitesses : 6
Essence : réservoir plus nourrices de secours, 300 litres
Réservoir d'eau : 60 litres
Vitesse moyenne en tous terrains : 25 km/h
Dimensions
Voie avant : 1 200 mm
Voie chenille : 1215 mm
Largeur chenille caoutchouc armé : 150 mm
Garde au sol : 630 mm
Pneus : Michelin 730 x 130
Empattement : 3 030 mm
Empattement chenille : 1 300 mm
Longueur totale avec crochet d'attelage : 3 890 mm
Largeur carrosserie : 1 260 mm
Largeur totale aux chenilles : 1 365 mm
Hauteur carrosserie sans chargement : 1 650 mm env.
Longueur "approximative" avec remorque : 5 900 mm



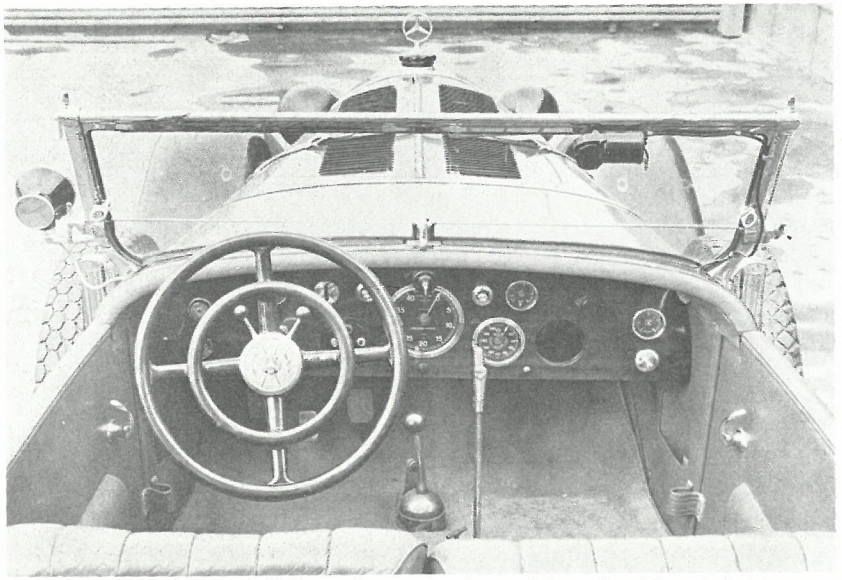
Après une chasse aux crocodiles dans la région de Majunga. Collection R. Prud'homme.

L'évolution des MERCEDES type "S" 1927·1933

Jacques GREILSAMER



Torpédo sport type "S" modèle 680 de 1927. Photo Daimler-Benz.



Les places avant de la type "S" avec les organes de conduite et le tableau de bord.

La Mercedes "S" (pour "Sport") fit ses débuts au Salon de l'Automobile de Londres de 1927.

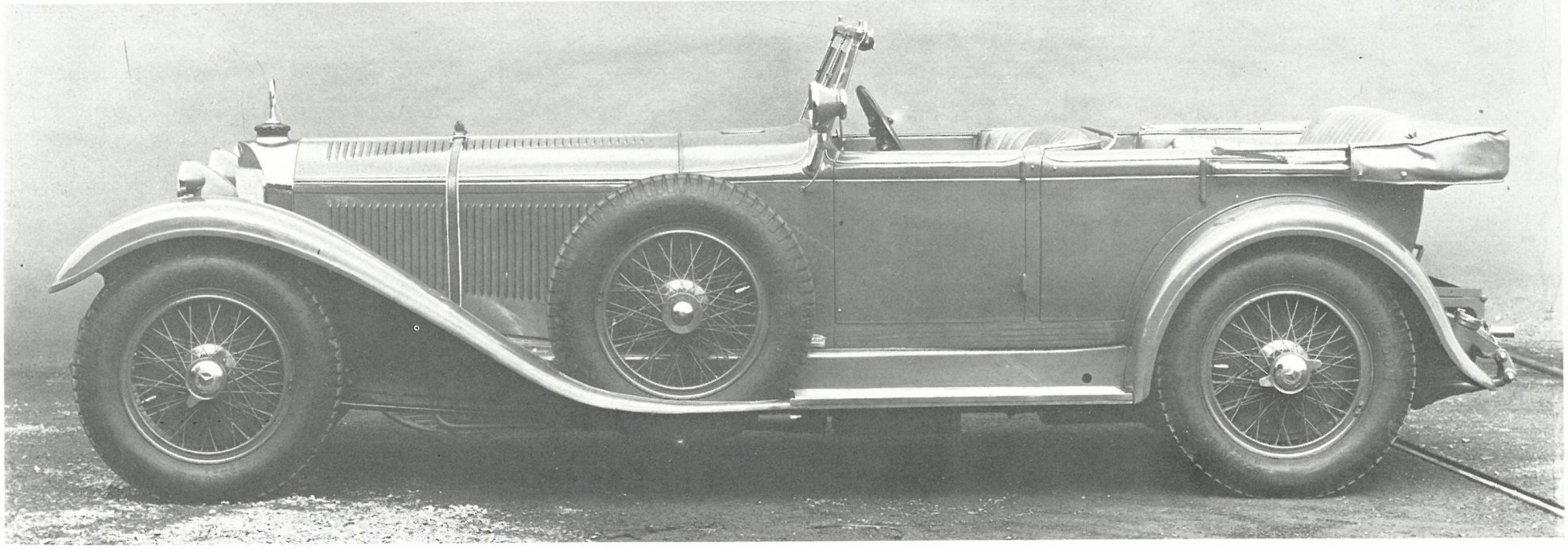
Sa carrosserie haute et massive, son large radiateur en coupe-vent, les trois sorties d'échappement chromées jaillissant du capot, les grandes roues de 20 pouces, lui conféraient, dès le premier coup d'œil, une impression de puissance, alliée cependant à une certaine finesse due aux ailes avant élancées, au petit pare-brise aux fins montants et à l'étoile à trois branches surmontant le bouchon de radiateur. Elle servait d'ailleurs de ligne de mire au pilote, un peu perdu derrière son grand volant et dont la visibilité se trouvait encore réduite du fait de l'étroit pare-brise et du long capot.

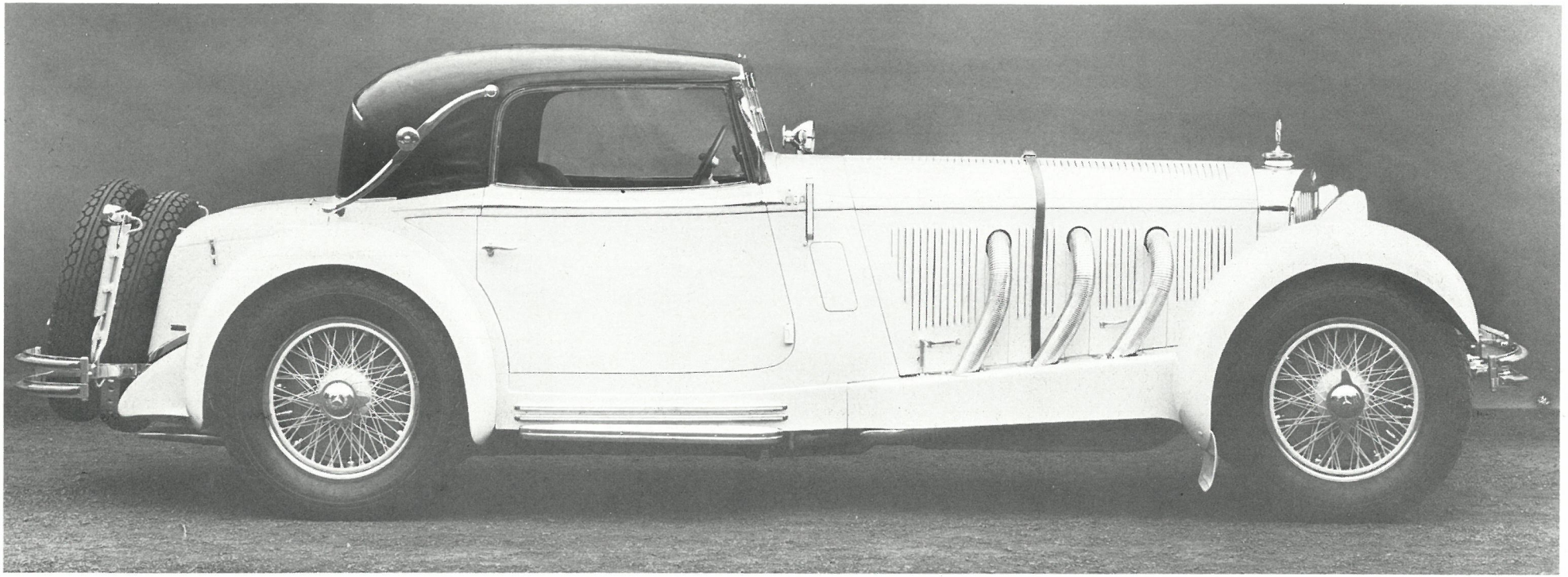
Le moteur 6 cylindres de 6800 cc développait 120 CV. Equipé d'un compresseur Roots, il atteignait une puissance de 180 CV. Au Nürburgring, en juin 1927, pour un coup d'essai ce fut un coup de maître : aux mains du déjà célèbre Rudolf Caracciola, la Mercedes "S" triompha à 101 km/h de moyenne, battant de plus le record du tour.

UN CERTAIN FERDINAND PORSCHE

Son créateur, le génial Ferdinand Porsche, pouvait être fier de sa réussite. Il avait conçu une voiture tenant bien la route, rapide et pourvue d'une direction presque légère pour l'époque. Avant de quitter Daimler-Benz en 1928, il mit au point, sur la demande de la direction de l'usine qui désirait un modèle plus rapide, la Mercedes "SS" (pour "Super-Sport") équipée d'un moteur plus étoffé (7 020 cm3) à deux carburateurs et d'une carrosserie plus fine et plus légère. Trois voitures de ce type prirent les trois premières places au Grand Prix d'Allemagne pour voitures de sport avec dans l'ordre, Caracciola, vainqueur à 104 km/h de moyenne, Merz et Walb.

La torpédo type "S" sport de Von Erdmann u. Rossi. Photo Daimler-Benz.





Le cabriolet 2 portes type "SS" 200 ch de 1928. Photo Daimler-Benz.

L'ingénieur en chef Hans Nibel qui succéda au Dr. Porsche, hérita de ce dernier d'un modèle encore plus évolué : la "SSK" (pour "Super-Sport-Kurz(courte)"), dont il assume la paternité. De 45 cm plus courte que la "SS", équipée d'un compresseur plus puissant, elle développe 225 CV et peut à nouveau se mesurer aux concurrentes françaises et étrangères qui dominent les circuits, Bugatti et Alfa Romeo.

UNE SUITE DE TRIOMPHES

Au circuit du Semmering en 1928, Caracciola l'emporte à 90 km/h de moyenne, nouveau record. En 1929, après une troisième place à Monaco et un abandon au Grand Prix des Nations, Caracciola est de nouveau vainqueur à Prague à près de 120 km/h de moyenne. Puis au Tourist Trophy à Belfast en Irlande, qui se courait alors sur 840 kilomètres, il gagne à 117 km/h de moyenne ainsi qu'à Cordoba en Argentine sur 500 kilomètres à 111 km/h de moyenne.

En 1930, c'est l'apothéose : Caracciola gagne le Grand Prix de la Montagne à Prague (117 km/h de moyenne – record des voitures de sport), le Grand Prix d'Irlande couru sur 300 miles à 139 km/h de moyenne, la Course de Côte du Klausen en Suisse (75 km/h de moyenne – record des voitures de sport), la Course de Côte du Schauinsland en Forêt Noire (75 km/h de moyenne – record des voitures de sport) et la Course du Semmering (91 km/h de moyenne – record des voitures de sport). Il devient Champion d'Europe des voitures de sport.

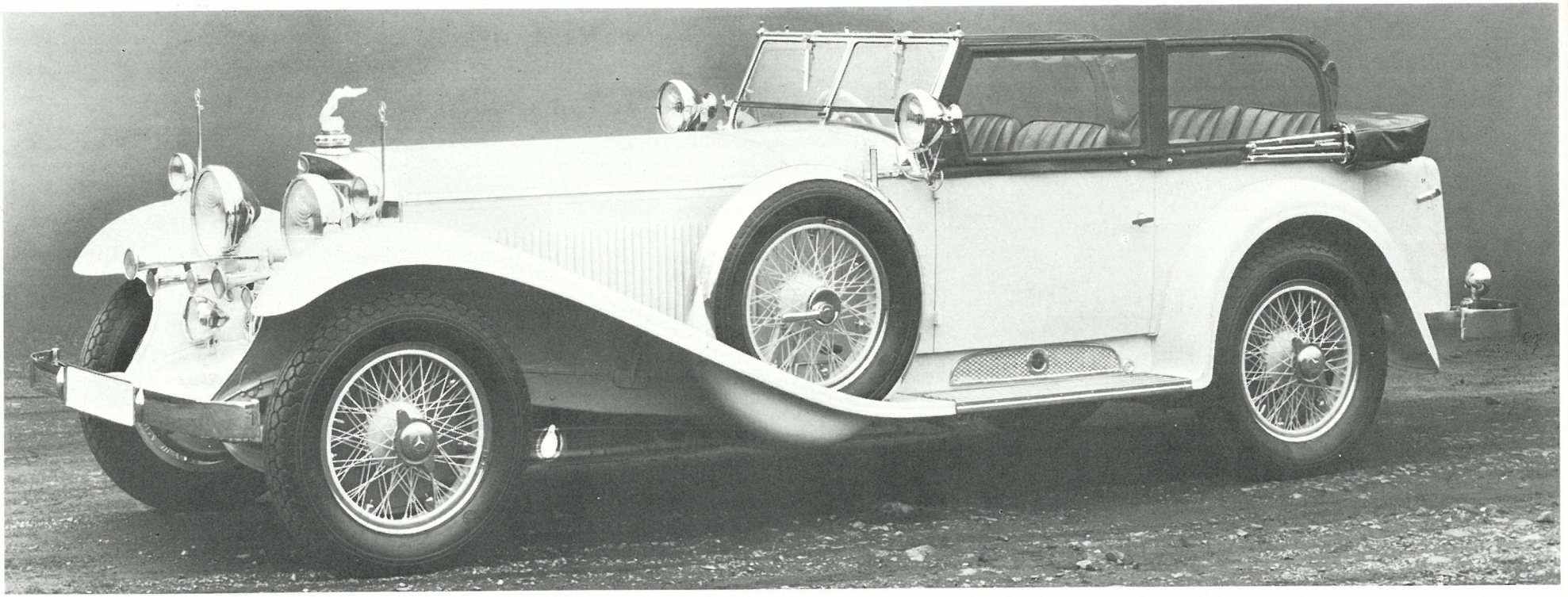
En 1931, au Grand Prix d'Argentine, couru sur 1480 kilomètres, Zatuszek gagne à 94 km/h de moyenne. Puis Caracciola reprend sa série de succès en remportant l'une des courses les plus dures de l'époque, courue sur 24 heures : le Grand Prix de Belgique. Il couvre 2544 kilomètres à 106 km/h de moyenne. Cependant il doit abandonner aux 24 Heures du Mans, vaincu par une panne d'éclairage et dominé par les 4,500 litres de W.O. Bentley.

LA "SSKL"

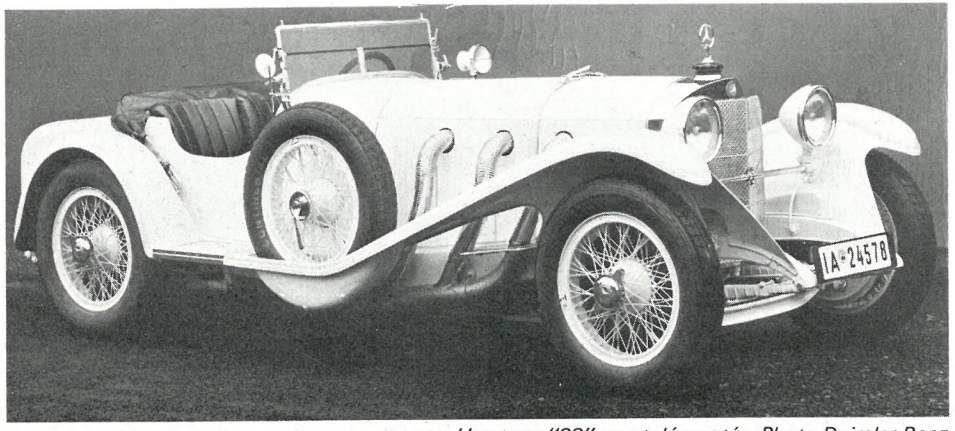
Devant la puissance accrue des concurrents et particulièrement de la nouvelle Alfa-Romeo 2300 cc, Daimler-Benz décide de construire une voiture encore plus puissante et plus rapide. Ainsi naît la "SSKL" (L pour "leicht" légère), l'allègement étant obtenu en perçant les longerons du châssis, la puissance provenant d'un arbre à cames retravaillé, de soupapes différentes et d'un nouveau compresseur conférant au bolide près de 300 CV.

Caracciola étrenne la "SSKL" avec l'une de ses plus prestigieuses victoires : les "Mille-Miglia" où, associé à Sebastian sur les 1 635 kilomètres de l'épreuve, il établit un nouveau record à 101 km/h de moyenne. Il l'emporte ensuite à Prague à 124 km/h de moyenne (nouveau record), au Nürburgring, où sur 200 Miles il atteint 110 km/h de moyenne.

Quelques semaines plus tard, sur le même circuit, il gagne sur 500 kilomètres à



Torpédo type "SS", au remarquable bouchon de radiateur en pâte de verre, qui pourrait avoir appartenu à un haut fonctionnaire ou à un général du IIIème Reich, étant donné les porte-fanions des ailes. Photo Daimler-Benz.



Une type "SS" sport décapotée. Photo Daimler-Benz.

108 km/h de moyenne. Enfin sur le très rapide circuit de l'Avus, près de Berlin, il réalise 185 km/h de moyenne sur 300 kilomètres. De plus, il est de nouveau sacré Champion d'Europe de la montagne.

TOUT A REVOIR CHEZ MERCEDES

En 1932, Von Brauchitsch gagne à l'Avus et Hans Stück est Champion d'Europe de la Montagne, mais l'heure du déclin a sonné. En 1933, aux essais du Grand Prix de Monaco, Caracciola casse un frein, rentre dans un parapet de pierre... et à l'hôpital, ce qui l'empêche de prendre le départ quelques semaines plus tard au Nurburgring. Otto Merz le remplace sur une version préparée pour ce circuit mais sur une route détrempée par un violent orage, il perd le contrôle de la voiture et se tue. La "SSKL" glane encore quelques succès en Courses de Côte, mais c'est la fin d'une époque. Les Mercedes "S" ont vécu.

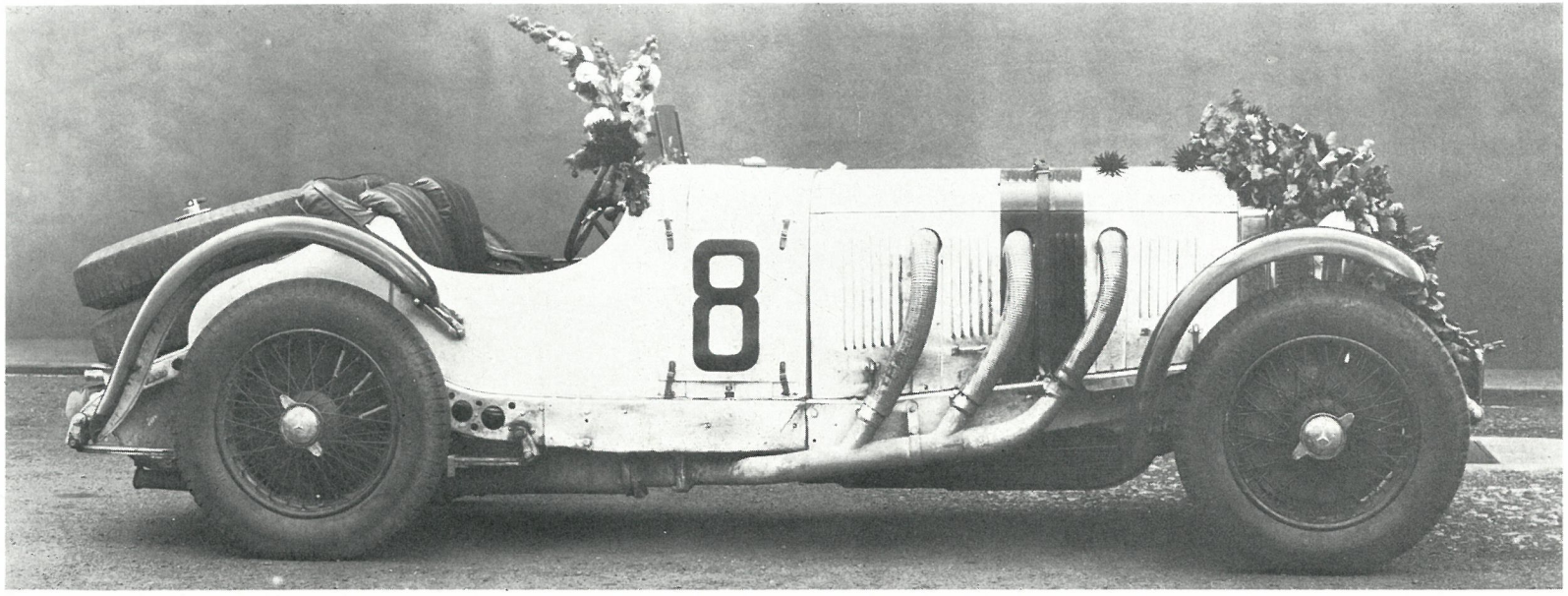
La Fédération Internationale du Sport Automobile décide d'une nouvelle formule pour 1934 : les voitures de course ne devront pas peser plus de 750 kg. Toute la conception technique des modèles est à revoir. L'Allemagne nazie désire alors affirmer sa supériorité dans tous les domaines. Les Mercedes vont devenir ces monstres de puissance qui, avec les Auto-Union, vont faire la loi sur les circuits jusqu'en 1939.

Mais la Mercedes "S" puissante et racée, symbole accompli du sport automobile, et parfaite synthèse des progrès techniques et esthétiques du début des années 30, restera l'une des très grandes Classiques.

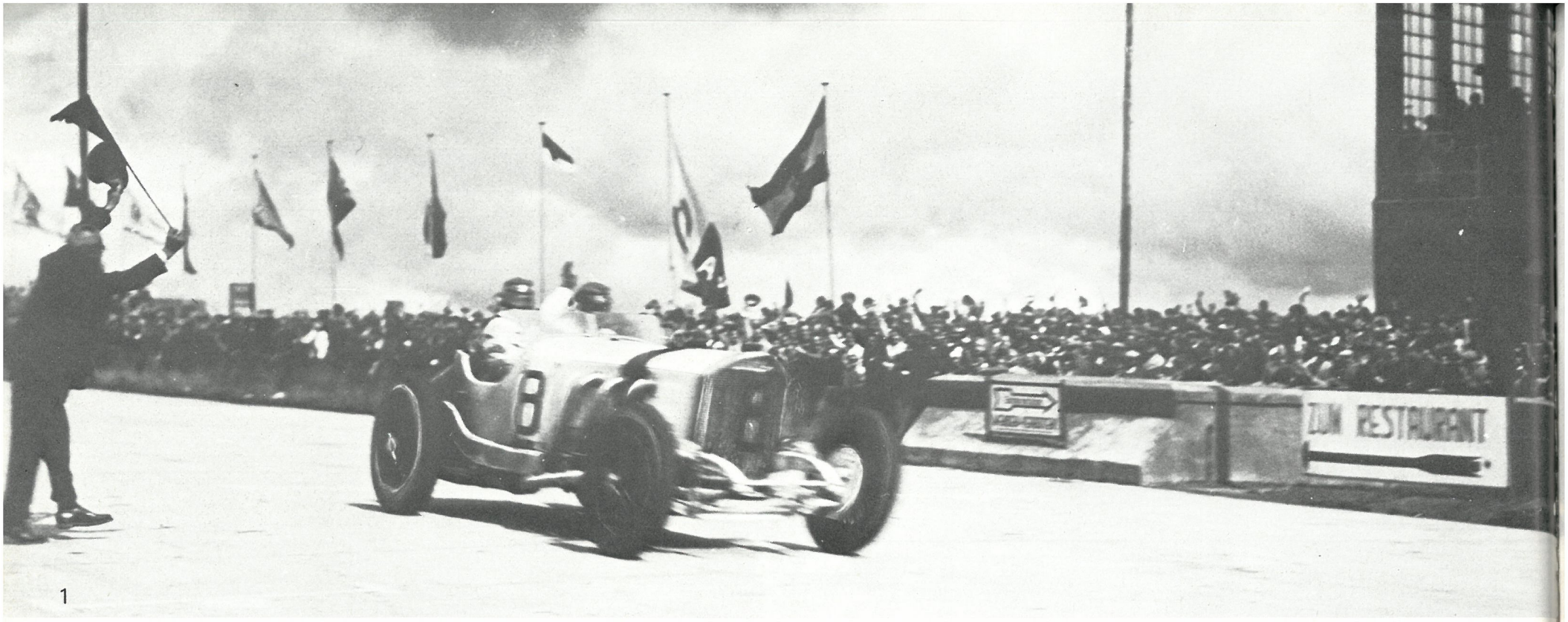
J. G.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU CHASSIS MERCEDES TYPE "SS"

Moteur : Nombre de cylindres : 6 – Alésage 100 mm – Course 150 mm – Régime normal : 3200 tours/minute – Cylindrée : 7020 cc ou pour la "S" : 6800 cc.
Suspension du moteur sur le châssis : par trois points.
Carter : inférieur en alliage léger ainsi que le carter supérieur, formant bloc avec les cylindres ; chemises des cylindres en fonte.
Culasse : démontable en fonte.
Couvercle de culasse en alliage léger.
Vilebrequin : soigneusement équilibré, en acier chrome-nickel.
Pistons : en alliage léger.
Arbre à cames en tête, commandé du vilebrequin au moyen d'un arbre vertical avec pignons hélicoïdaux.
Soupapes : à culbuteurs en tête.
Compresseur commandé par la pédale d'accélération.
Allumage : double par magnéto haute tension *R. Bosch* et batterie, deux bougies par cylindre, avance commandée par manette sur le volant.
Carburateur : carburateur double breveté Mercedes-Benz pour marche avec et sans compresseur, avec rechauffage des gaz d'admission.
Radiateur : à nid d'abeilles, légèrement en coupe-vent, avec ventilateur ; circulation d'eau forcée par pompe centrifuge.
Graissage : sous pression par pompe à engrenages avec distributeur et pompe supplémentaire pour l'adjonction d'huile fraîche, manomètre d'huile sur le tablier.
Réservoir d'essence à l'arrière, capacité 120 litres, avec exhausteur s'adaptant à la marche avec ou sans compresseur.
Châssis : Longueur totale : 4700 mm ou pour "SSK" : 4250 mm – Longueur carrossable : 2300 mm – Empattement : 3400 mm – Voie : 1420 mm – Largeur maximum avec carrosserie : 1700 mm – Espace libre au-dessus du sol 150 mm – Nombre de places :4.
Boîte de vitesses : dans l'axe du bloc moteur, carter en alliage léger, changement de vitesses central, à rotule, avec verrou de sûreté, 4 vitesses.
Embrayage : à disques multiples, à sec.
Transmission et pont arrière : par cardan avec tube support formant poussée sur l'articulation avant. Pont à pignons coniques hélicoïdaux.
Démultiplication : au choix : 1 à 2,5 ; 1 à 2,76 ; 1 à 3,09.
Ressorts : semi-elliptiques munis d'amortisseurs.
Direction : à vis et écrou fortement inclinée, à droite ou à gauche.
Freins : sur les 4 roues formant servo-frein, tambours de freins de très grand diamètre, frein à pied agissant sur les 4 roues, frein à main agissant sur les roues arrière.
Roues : démontables à rayons métalliques, avec verrouillage de course, avec roues de rechange.
Pneus : 6,50–20 (32x6,20 pour le tourisme ; (30x5 spécial) avant, 7,00–20 (32x6,75) arrière pour courses.
Planche de bord : portant l'indicateur de vitesse, le compteur kilométrique, le compte-tours, le thermomètre à distance, la montre, l'interrupteur d'allumage et d'éclairage, l'indicateur pneumatique de niveau d'essence, l'athmos et le manomètre d'huile.
Equipement électrique : *R. Bosch* comprenant la magneto haute tension, le démarreur, la batterie, les deux phares munis de lampes Bilux, la lampe baladeuse et le klaxon à deux tons, éclairage double de la planche-tablier.
Poids du châssis : 1300 kg.



La "SSK" nº 8 de Caracciola, après sa victoire au Grand Prix d'Allemagne de 1931. Photo Daimler-Benz.

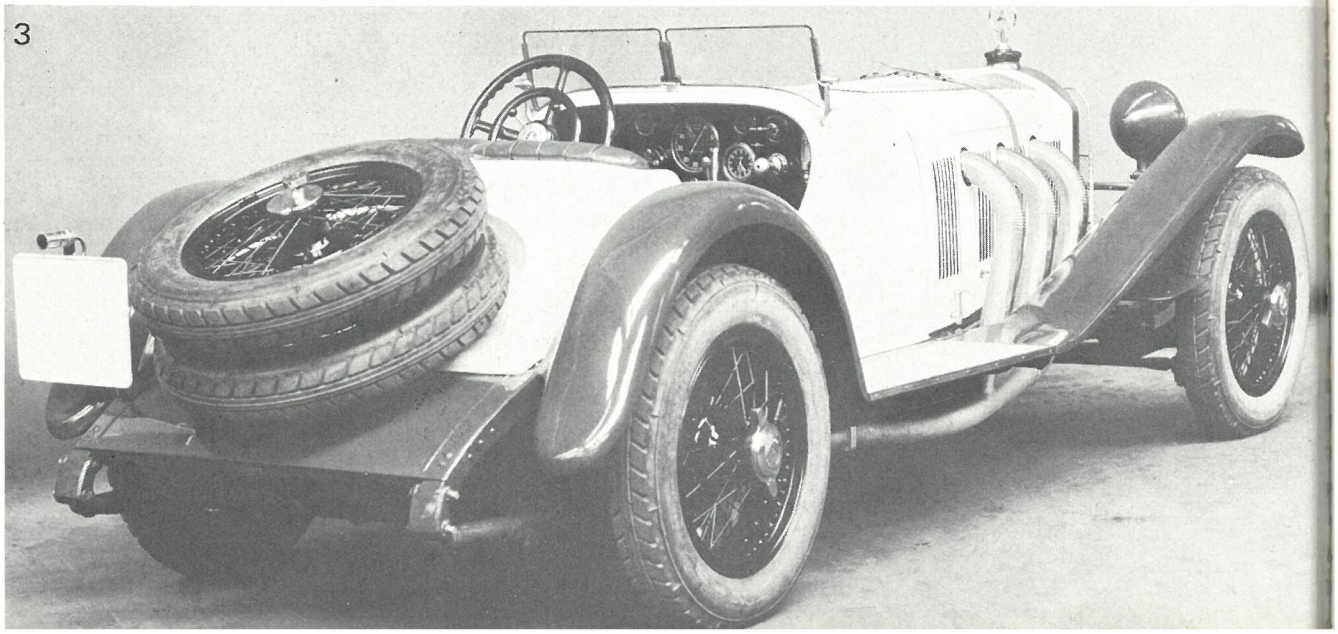


1



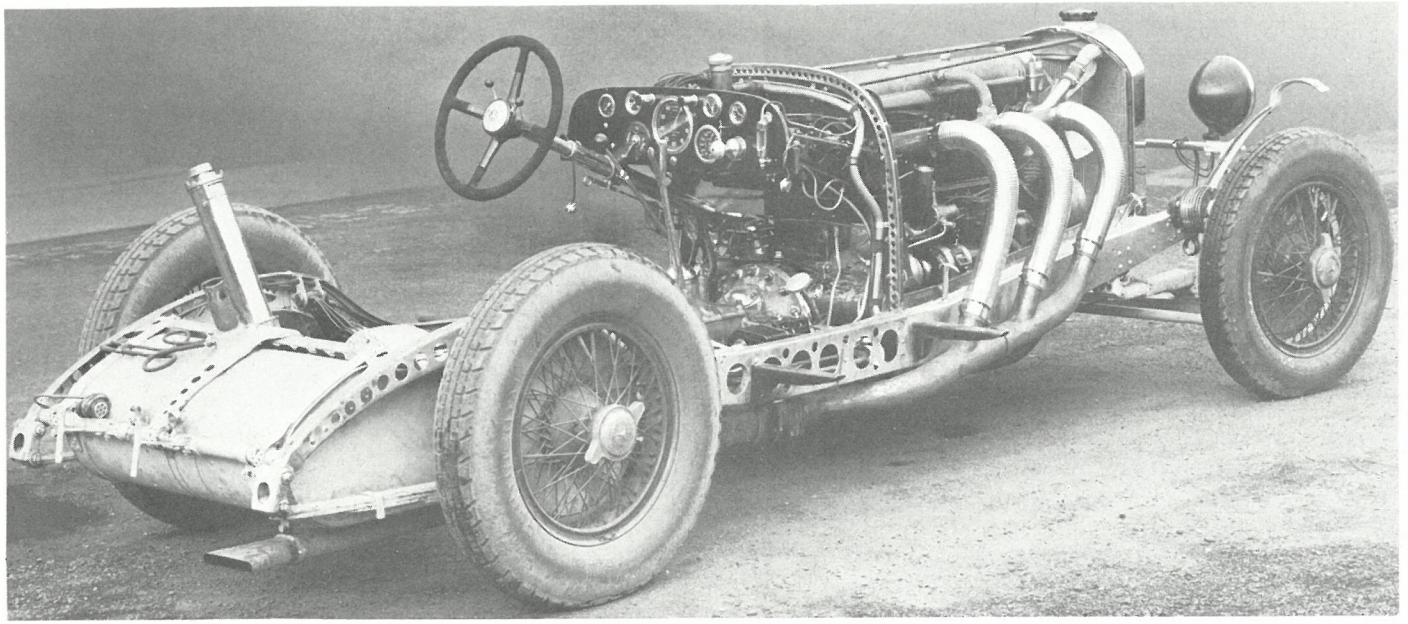
2

1 – L'arrivée de la Mercedes type "SSK" nº 8, pilotée par Caracciola, au "Grand Prix d'Allemagne" de 1931. Photo Daimler-Benz.
2 – Rudolf Caracciola, un des très grands pilotes européens de 1935 à 1939.
3 – Une Mercedes type "SSK" de course similaire à la gagnante du "G.P. d'Allemagne" de 1931, mais avec des ailes et phares. Photo Daimler-Benz.

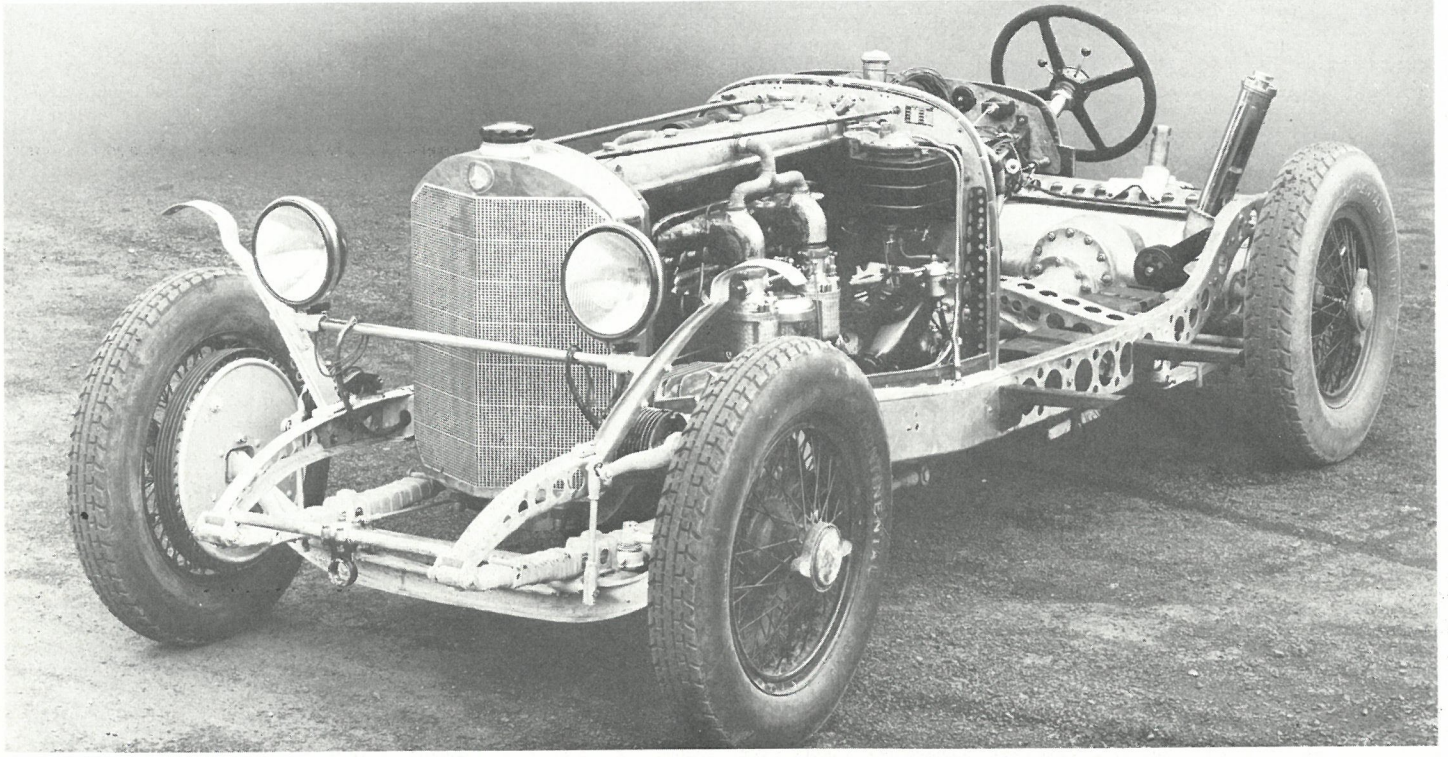


3

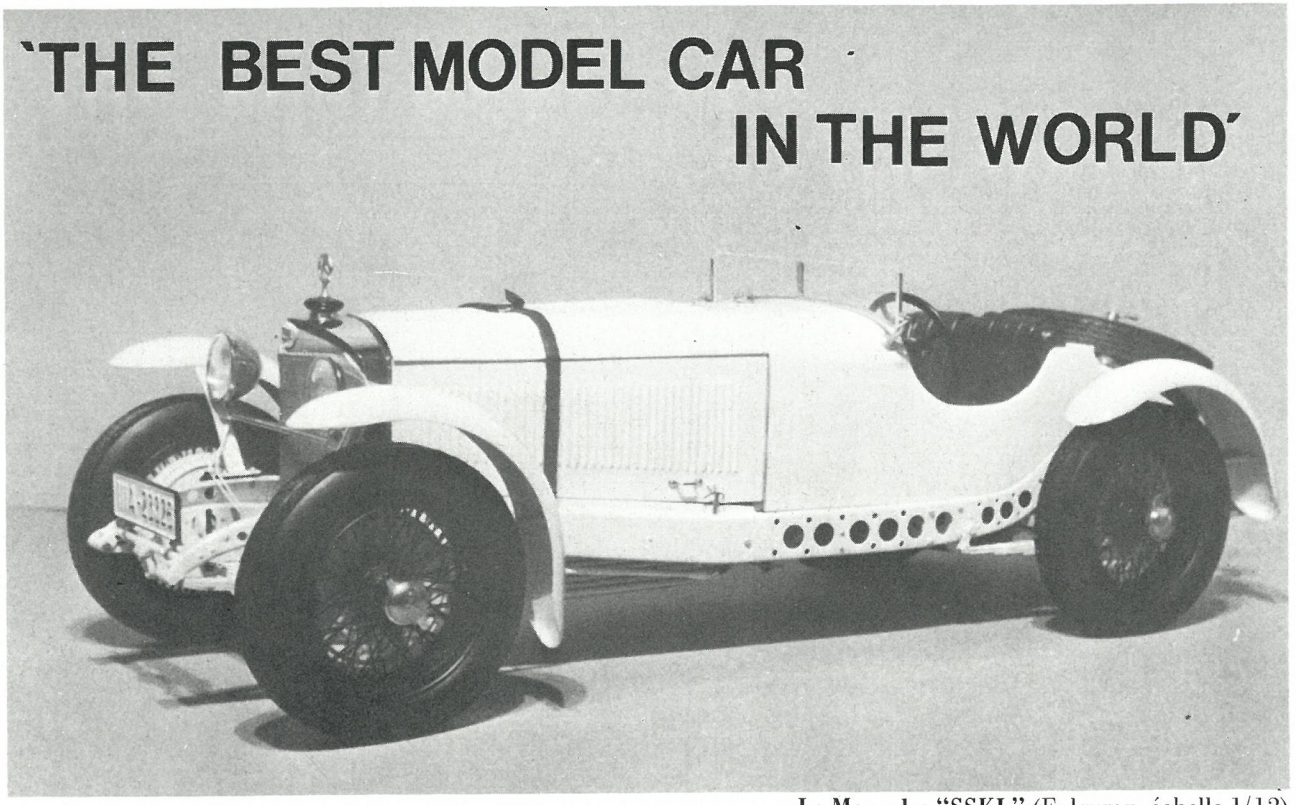
Vue trois quarts arrière du châssis de la "SSKL" du côté des échappements.



Vue trois quarts avant du châssis de la "SSKL"



'THE BEST MODEL CAR IN THE WORLD'



La Mercedes "SSKL" (Fulgurex, échelle 1/12)

Plus de quatre ans de recherches, d'études, de réalisation d'outillage ; des pièces réalisées en Suisse, en France, en Allemagne, en Italie et au Japon, des documents d'usine et des informations précieuses recueillies auprès de ceux qui la connurent.

Rien n'a été épargné pour faire de la Mercedes "SSKL" FULGUREX la plus sensationnelle maquette automobile de série réalisée à ce jour. Sept maquettistes spécialisés ont travaillé 3 000 heures pour réaliser les 843 pièces qui la composent. Seules des matières nobles ont présidé à sa fabrication : laiton, cuivre, acier poli et cuir.

Des six "SSKL" produites en 1931 et 1932, c'est le nº KTG/1142 qui a été choisi pour être reproduit. Il peut être présenté en version sport avec ailes et phares, en version course ou en châssis dévoilant ainsi l'ensemble des parties mécaniques. Les roues à rayons d'acier sont équipées de pneus en caoutchouc aux nervures d'époque. Carrosserie en laiton, accessoires chromés, sièges en cuir. Le tableau de bord, dont les cadrans sont des reproductions photographiques, est en acier poli. Un boîtier de direction à vis permet de faire tourner les roues avec le volant.

A l'échelle du 1/12ème, la Mercedes "SSKL" FULGUREX mesure 370 mm, avec un empattement de 245 mm ; son poids est de 1,850 kg. Elle est livrée avec un coffret vitrine dont le socle en glace permet de voir les détails mécaniques et le châssis.

Une reproduction d'une très belle gouache de Walter Goetschke représentant la "SSKL" en action au Nürburgring accompagne un certificat de garantie numéroté. La série est en effet limitée à 500 exemplaires.

Faisant suite à la BENTLEY 8 litres, dont plus de 350 exemplaires ont déjà été livrés aux amateurs du monde entier, la Mercedes "SSKL" peut, sans aucun doute, briguer le titre de "The Best Model Car in the World".

J.G.

PRESENCE FRANCAISE A LA 14ème RENCONTRE INTERNATIONALE D'ENGINS MILITAIRES TOUS TERRAINS A SALZBOURG

Ville natale du génie musical Wolfgang A. Mozart, cette vieille ville autrichienne est plus connue par celui-ci et par son Festival International de Musique, que par la 14ème Rencontre Internationale d'Engins Militaires Tous Terrains qui s'y est déroulée au moment des fêtes de Pentecôte, le 18 mai dernier.

Les environs de la ville se prêtent admirablement aux évolutions des engins tous terrains et de toute façon le paysage est magnifique. Les allemands sont en majorité, mais bien sûr il y a de nombreux autrichiens et suisses et, pour la première fois cette année, des français.

Le point commun est que tous "sont un peu fous", ce qui fait quand même beaucoup de fous en liberté quand l'on sait qu'il y a 97 engins rassemblés ! Certains ont parcouru 1 100 km, et tous les moyens possibles de transport ont été utilisés. De plus, ce qui donne une auréole supplémentaire à la manifestation si elle en avait besoin, c'est que la télévision autrichienne est là, et qu'elle s'attardera particulièrement sur les véhicules français et votre serviteur.

Heureusement il fait beau et l'on observe les autres, les boulons "nicht original". Rien ne passe et il y a des connaisseurs. C'est que le matériel est ancien et provient de toutes les campagnes qu'elles soient de l'est ou de l'ouest, avant d'être passé dans les mains bricoleuses des premiers propriétaires civils.

Après les cérémonies de bienvenue, c'est le départ et une belle colonne quitte bientôt la route pour prendre les chemins montagnards. Nous suivons avec notre **Hotchkiss six roues de 1939, peu connu, que l'on regarde, et que beaucoup veulent absolument anglais !** Puissant avec ses dix pneus notre Hotchkiss grogne et mord dans la montagne. Il passe, il monte...

Pas peu fiers les Tricolores !

D'autant plus qu'une Kübelwagen patine et on la pousse.

Par contre le Latil de Paul Bouillé a des difficultés d'arrivée d'essence et de pompe. Une charmante autrichienne lui fournit le remède, son chewing-gum, et ça repart.

L'Armada des Tous Terrains des années perdues est redescendue dans la vallée où le paysage est grandiose avec son lac de 200 mètres de fond, posé au centre. Cinquante Volkswagen amphibies vont en risquer les 2 500 mètres de traversée ! Aussi toutes les têtes baissées sont anxieuses regardant si l'eau ne monte pas trop dans les caisses. Heureusement toutes arrivent de l'autre côté, encore que sur certaines les passagers écopent au moins 50 litres..., mais elles sont passées !

Puis, c'est la grande montée dans la forêt avec racines, rocailles, boue..., et 55 % de côte ! Quant à la descente, elle est tout aussi impressionnante si ce n'est plus car on a l'impression de ne rien avoir pour se retenir. Aussi quelle satisfaction à l'arrivée, à l'auberge genre celle du "Cheval Blanc", la "Bière" rassemble tous les participants, l'on se comprend et il n'est naturellement question que du matériel. Loin des balivernes habituelles de la triste vie quotidienne !

Les adresses se chuchotent, s'échangent : où trouver une hélice, un arbre de pont, etc... ?

Puis c'est la fanfare, le discours du bourgmestre, et la distribution des coupes par l'organisateur que nous tenons à féliciter. Les places sont chères car il n'y a que trois coupes, mais une est remise aux Français. C'est "Kolossal" et nous en remercions nos amis autrichiens.

A.L.



Une Schwimmwagen vient de traverser le lac de Mondsee.

Près de 100 véhicules militaires participèrent au "SECOND TOUR DE LA VOIE DE LA LIBERTE"

Normandie 27 juillet — 8 août 1975



La Rolls-Royce du Maréchal Montgomery vicomte d'El-Alamein devant quelques engins "plus tous terrains". Photo A. Lecocq - l'automobiliste.

L'an dernier le "Tour du jour J" organisé par le "Military Vehicle Conservation Group" remporta déjà un grand succès.

C'est pourquoi son fondateur, et en même temps organisateur Peter Graye, proposa pour l'été 1975 un tour des champs de batailles de Normandie, non de 6 jours comme l'an passé, mais de 12 jours, d'autant plus que celui-ci ne revenait pas beaucoup plus cher étant donné les frais de base, aussi coûteux dans l'un comme dans l'autre cas. "De plus (comme l'a écrit Peter Graye) la bienvenue accordée par les français nous a encouragés à renouveler l'opération dès que possible, et les plans en furent projetés dès juin 1974". Le trajet était d'ores et déjà fixé en août de cette année passée mais — étant donné le très important courrier que nécessite une telle entreprise traversant une trentaine de villes importantes sans parler des gros bourgs et villages — la malencontreuse grève des Postes et Télécommunications françaises fit perdre pas moins de trois mois aux organisateurs. L'ampleur du plan projeté en juin 1974 dû en conséquence être réduite.

Le rassemblement eut lieu à Southampton d'où, une première vague de 35 véhicules fut embarquée pour Cherbourg, qui fut suivie, le lendemain, par une seconde vague d'une trentaine. Après s'être réunis dans le grand port militaire du Cotentin, ils prirent alors la route de Sainte-Mère l'Eglise pour établir leur premier camp.

Le 29 juillet la caravane du M.V.C.G. visitait 43 km des plages du jour "J", en partant de Carentan pour le camp de Saint-Lô où elle séjourna. Le 31 juillet repartant de Coutances, elle rejoignit Bréal-sur-Mer dans la baie de Saint-Malo, d'où elle repartit le 2 juillet pour Mortain, en passant par Avranches, puis le lendemain elle rejoignait Argentan par Donfront et Flers.

Le 4 août les rallymens repartaient d'Argentan, et par Falaise rejoignaient Caen, en visitant au passage Pegasus-Bridge. Enfin, le surlendemain, c'était le départ pour le Musée de Clères en passant par Lisieux, Brienne et Rouen. Au début de l'après-midi Jacky Pichon — avec deux automitrailleuses de son Musée Militaire de Normandie : une S.P.A. Fiat remise en état par ce dernier, et qui est la seule au monde paraît-il encore en état de marche, et une AM-8 Ford qui fit le débarquement — vint au devant de la caravane qui attendait à la Demi-Lune de Maromme, pour ensuite l'escorter jusqu'à Clères. Ces deux engins offraient un "spectacle peu ordinaire sur nos routes, où le premier arborait un drapeau blanc, et le second les drapeaux français, anglais

et américain".

Jacky Pichon avait trouvé cette astuce pour faire participer sa S.P.A. à la parade car le règlement du M.V.C.G. n'autorisait que "les véhicules **alliés** de 1936 à 1945".

Après l'arrivée à Clères une partie du convoi repartit pour visiter Dieppe, et revint à "l'Hostellerie du Cheval", où fut servi le dîner offert par le M.V.C.G., avec force toast et remise des récompenses.

Enfin, le 8 août, nos visiteurs anglais repartaient pour le Havre, en passant par Yvetot. Embarqués à midi, ils étaient de retour à Southampton après un parcours de plus de 500 km sur les routes normandes de France.

Parmi ces dizaines de véhicules militaires, dont seulement quelques-uns semi-chenillés mais ne comprenant aucun char de combat, certains retinrent particulièrement la curiosité des spectateurs tel un DUKW amphibie, des Jeeps amphibies, des G.M.C., et surtout une Rolls-Royce étincelant de tous ses chromes, celle qu'utilisait le maréchal Montgomery vicomte d'El-Alamein.

Par contre les participants — il y en avait environ trois cents aussi bien hommes que femmes — s'intéressèrent particulièrement au 4x4 Hotchkiss amené par André Lecot venu à la tête d'une petite délégation française. Les anglais ne connaissaient pas cet engin remarquable pourtant utilisé en nombre par la gendarmerie et l'armée française. Il faut reconnaître, à leur décharge, que la littérature technique française sur le matériel militaire de l'hexagone laisse plutôt à désirer, étant presque inexistante comparativement à celle publiée par les anglo-saxons, et autres.

Partout les participants furent reçus avec enthousiasme, aussi bien par les municipalités que par les spectateurs dont beaucoup d'estivants. Les adultes se rappelaient le débarquement, et les jeunes étaient particulièrement intéressés par ces mécaniques qu'ils n'avaient jamais eu l'occasion de voir autrement que dans des films sur la Seconde Guerre Mondiale. L'on peut seulement regretter qu'une seule municipalité, celle d'extrême-gauche de Lisieux, ait crû bon de ne rien préparer pour recevoir les participants de ce "Tour de la Voie de la Liberté", et que même le maire se soit arrangé pour ne pas être là le 6 août, jour du passage du convoi.

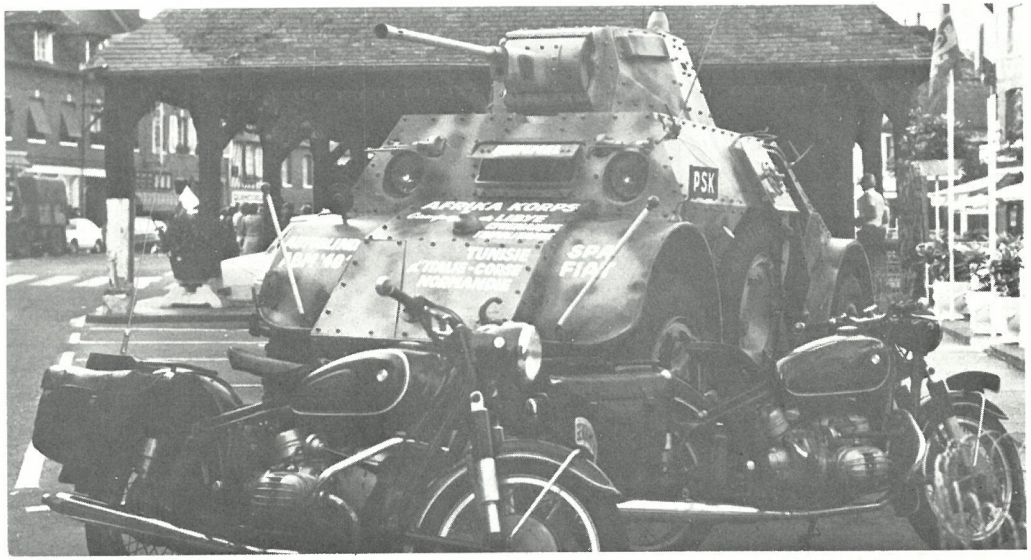
Le règlement spécifiait que tous les vehicules devaient être dans leur état d'origine, mais pouvant porter les emblèmes et numéros de série appropriés avec le modèle. De plus, aucune réclame n'était tolérée, et les propriétaires étaient responsables de la bonne tenue des passagers. Le règlement insistait particulièrement sur le fait que "tous sont priés d'avoir une apparence correcte plus précisément au sujet de la coupe des cheveux, comme les autorités municipales françaises l'ont demandé avec raison", car "les cheveux qui tombent sur les épaules ne sont pas un avantage pour nos magnifiques véhicules ! ". Nos amis anglais se méfient de leur jeunesse, qu'il est regrettable d'avoir souvent pris comme exemple de ce côté du Channel ! Et l'auteur du règlement remarquait avec un humour tout britannique "Après tout il peut faire très chaud là-bas en juillet ! ".

Par contre, si **aucun insignes ni décorations** n'étaient autorisés, et ceci était "une condition de participation", étaient permis le port de "vestes de combat T-Schirt, pantalons, casquettes, etc... de même que les tenues de jeep ou de char "même usagées, et considérées comme "OK"

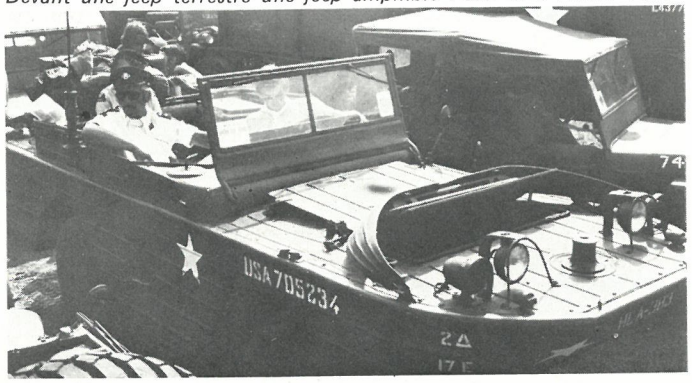


Notre ami André Lecocq posant fièrement en compagnie d'une charmante... pardon ! d'un sympathique écossais, devant son Licorne-Laffly.

La SPA-Fiat de J. Pichon gardée par deux B.M.W. de la Gendarmerie Nationale.



Devant une jeep terrestre une jeep amphibie Ford 4x4. Photo A.L.



Pour les décorations il y avait pourtant une exception à la règle, c'était pour "les anciens combattants y ayant droit", ce qui, pour nous, tombe sous le sens. Et l'organisateur de conclure son règlement par un "appel à votre bon sens pour que ces règles soient observées", ce qui était la moindre des choses.

Si les seuls véhicules alliés étaient autorisés pour cette commémoration, les organisateurs eurent quand même une surprise. Le 3 août à Saint-Lambert se fit connaître un ex-parachutiste de la 3ème division allemande : Jean Borner fait prisonnier dans ce bourg le 21 août 1944 à 10 heures par les canadiens. Maintenant hôtelier à Ouistreham, il fut très applaudi par les vétérans alliés, et sa présence en ces lieux fut qualifiée de très fair-play par les participants.

Ce simple fait de camaraderie européenne était déjà sur le plan humain, la preuve de l'utilité d'une telle manifestation pacifique, au lieu du refus négatif d'un maire, disons incompréhensif.

POUR GARNIR VOS VITRINES

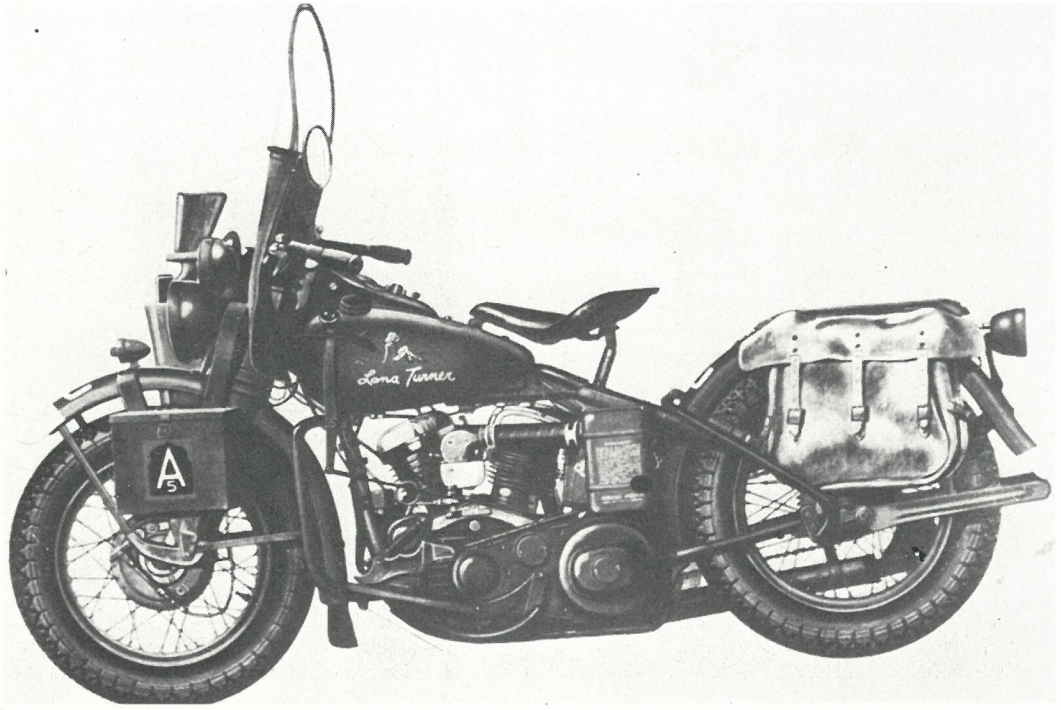
J.-P. BLAISIUS

La production de série marque une pause, du moins pour les modèles au 1/43ème. Avec le réveil des fabricants américains, les collectionneurs vont cependant pouvoir réaliser de belles maquettes tandis que les artisans, de plus en plus nombreux, proposent une quantité impressionnante de kits ou de modèles tout montés à petite échelle.

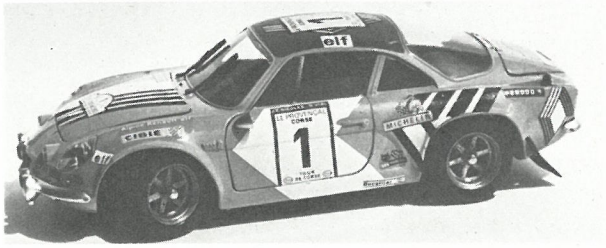
Harley Davidson (E.S.C.I. – Italie) *Prix:72F.*

En restant dans le domaine militaire et historique, E.S.C.I. nous permet de constituer une passionnante collection de motos célèbres. Réalisés à l'échelle du 1/9ème, ces kits en matière plastique sont d'une fidélité de reproduction absolument parfaite. Tout est moulé avec une remarquable finesse, et une fois les nombreuses pièces assemblées, l'engin est criant de vérité.

Nous avons choisi la Harley Davidson pour illustrer cet article mais tous les modèles de la gamme possèdent les mêmes qualités : les rayons des roues sont corrects, les dessus des pneus sont exacts, les tubes d'arrivée d'essence, les fils de bougies, les câbles de freins, les systèmes de suspension sont à l'échelle !



Même si la moto n'est pas votre passion, faites l'acquisition d'un kit E.S.C.I. Dans peu de temps, vous posséderez la collection complète... et vous attendrez avec impatience le prochain modèle.



Alpine Renault 1600 S (Champion Hi-Fi – France)

En inaugurant cette chronique, dans le numéro 36 de "l'automobiliste", nous avons déjà eu le plaisir de décrire la très belle maquette de l'Alpine 1600 S fabriquée par Champion Hi-Fi ; nous terminions en disant "qu'en outre, connaissant la politique habituelle de Safir, on peut s'attendre à la parution prochaine d'autres versions : Tour de Corse, Rallye du Maroc, Team Aseptogyl, etc., le choix est vaste ! ".

C'est maintenant chose faite, du moins en partie, car la version "Tour de Corse" vient de naître.

Le modèle de base reste le même, avec ses exceptionnelles qualités. Inutile de l'analyser de nouveau ! Disons simplement que sa nouvelle robe "bleu clair" lui va fort bien, tandis que la décoration très complète – qui a toujours été un point fort de Safir – lui apporte l'indispensable authenticité. On regrettera simplement que la plaque rallye arrière n'ait pas été réalisée sur fond blanc et que l'arceau de sécurité n'ait pas été rajouté dans la voiture.

A part cela, cette Alpine est la digne reproduction de celle de Nicola et Vial ! *Prix:60F.*

Bussing Nag (Solido – France)

Est-ce qu'un engin militaire peut intéresser les "Automobilistes" ? Nous pensons que oui, dans la mesure où le véhicule en cause possède un incontestable intérêt historique. C'est le cas du SDNFZ 232 récemment sorti chez Solido, qui reproduit le matériel de base des unités de reconnaissance allemande pendant la dernière guerre.

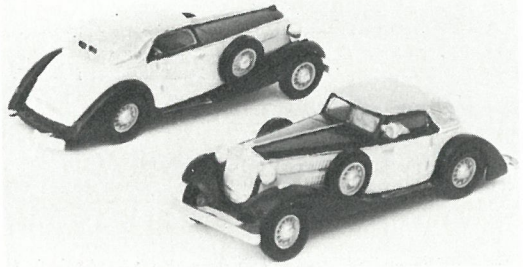
Il a été produit plus de 1 200 engins de ce type,

conçu entre 1934 et 1935, équipé de huit roues motrices, directrices et indépendantes, propulsé par un moteur de 8 cylindres en V.

La miniature est fidèle, mais comme toujours en pareil cas, manque de détails. L'amateur devra les rajouter pour obtenir un modèle qui fasse plus "vrai".

Horch 853 cabriolet 1937 (Idea 3 — Italie) *Prix:150F.*

Avec "Idea 3", nous rejoignons le domaine des constructeurs-artisans qui offrent aux collectionneurs des modèles intéressants dédaignés par les grands fabricants, comme ce cabriolet Horch. C'était une des plus belles voitures des années 30, équipée d'un moteur à 8 cylindres qui développait 120 cv à 3400 t/mn. Le modèle reproduit bien les lignes agressives de l'original, avec toutefois quelques défauts dans la gravure qui, d'une façon générale, manque de précision et de finesse. C'est hélàs le cas pour beaucoup de modèles en "white metal".

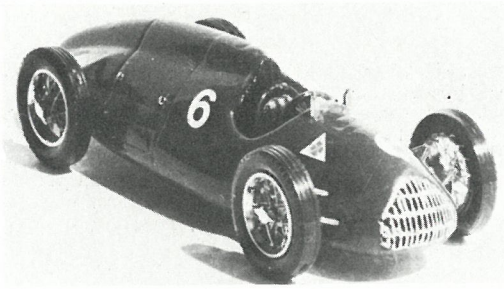


Lancia Augusta (A.B.C. — Italie) *Prix:240F.*

Troisième modèle de cette jeune marque italienne, la petite Lancia est disponible ! Peinte en noir, comme l'étaient la plupart des vraies, cette sympathique petite auto va très vite trouver une place dans la vitrine des collectionneurs fanatiques. En effet, l'Augusta possédait un intéressant moteur V4 à arbre à cames en tête et un châssis-coque, solution proposée par Lancia sur la "Lambda", mais abandonnée jusqu'à la sortie de l'"Augusta" en 1933. Sa descendante directe, l'"Aprilia", sera la dernière création de Vincenzo Lancia avant sa disparition et connaîtra un beau succès.

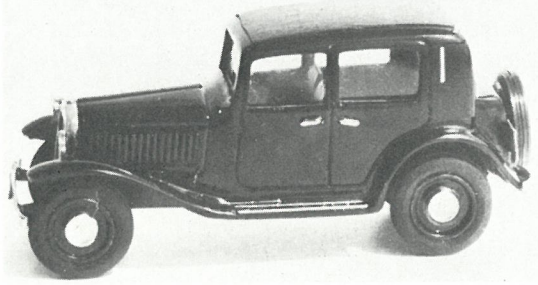
Alfa Romeo 512 (A.B.C. — Italie) *Prix:240F.*

Curieuse voiture que cette 512, née juste avant la guerre et si germanique dans sa conception ! Regardez-la bien et imaginez-la peinte en argent. Décidément, l'Auto-Union n'est pas bien loin ! Dessinée par Wilfredo Riccart et Gioacchino Colombo, cette Alfa possédait un châssis tubulaire, un moteur V12 super-carré (54x54,2 mm) qui développait 335 cv à 8600 /tmn, alimenté par 2 turbocompresseurs, et à l'extrême arrière



une boîte-pont à 5 vitesses. Les quatre roues étaient indépendantes, avec des barres de torsion et un pont "de Dion" à l'arrière, système qui sera repris par Wilfredo Ricart sur les "Pegaso" d'après guerre.

A cause de la guerre, cette machine ne connut jamais la piste mais sa miniature, fabriquée en résine et à la main, va faire battre le cœur de tous les fanatiques de la marque au trèfle vert. Les roues à rayon, à elles seules, méritent des félicitations et l'on aurait simplement souhaité trouver à l'arrière des pneus un petit peu plus gros.



"RETROMOBILE" DU 14 AU 22 FEVRIER 1976

Pour la première fois à Paris, un marché du Véhicule Ancien et du Modélisme se tiendra à ces dates au pavillon d'expositions de la Bastille, place de la Bastille, sur l'initiative et sous la direction technique de Marc Nicolosi, et avec la collaboration de O.I.P.

Vous y visiterez les sections suivantes : 1/ marché du véhicule ancien, civil et militaire ; 2/ marché des accessoires et pièces de rechange ; 3/ marché de la miniature et du modèle réduit ; 4/ galerie marchande (presse, librairie, fournitures pour restauration, etc.) ; 5/ et une grande exposition d'automobiles sélectionnées parmi les plus représentatives.

En dehors de l'attraction que constituent ces véhicules sélectionnés prévus au nombre de 80, du plus haut intérêt (historique, esthétique, technique, etc.), de nombreuses animations attireront un public très large intéressé par la présentation de modèles réduits de collection et la projection de films anciens. Une vente aux enchères clôturera cette manifestation.

Toute personne ou organisme désireux de participer à cette première rencontre peut s'adresser à : O.I.P., 62 rue de Miromesnil, 75008-Paris, tél. : 387-84-58/85-36.

7-8 OCTOBRE 1975



VENTE aux ENCHÈRES PUBLIQUES

ART - AUTOMOBILE

LOCOMOTION

CURIOSITÉS

PARIS - Hôtel DROUOT

S C P
GUY LOUDMER
HERVE POULAIN

30, place de la Madeleine
75008 Paris - 073-95-80

Renseignements :
Christian HUET

64, rue du Fbg Poissonnière
75010 Paris - Tél. : 824-71-40

Du 2 au 12 octobre 1975
"l'automobiliste"
sera heureux de vous recevoir
à son stand
Nº 120 – HALL C
près de la
"Rétrospective de la publicité automobile"
au
62ème SALON DE L'AUTOMOBILE
Porte de Versailles – Paris

UNE NOUVELLE VENTE AUX ENCHERES A HONFLEUR

Pour ceux qui désireraient compléter leur collection, signalons que le **dimanche 12 octobre 1975**, Maître Francis Dupuy, Commissaire-Priseur, B.P. 86, 14600-Honfleur, vendra aux enchères un certain nombre de voitures d'époque, ainsi que des pièces détachées. Pour tout autre renseignement s'adresser directement à lui de la part de "l'automobiliste".

LA NOUVELLE AFFICHE BUGATTI 37 A COMPRESSEUR DE "L'AUTOMOBILISTE"

Les abonnés de la revue ont trouvé en prime dans ce numéro la superbe affiche "Bugatti 37 à compresseur" réalisée spécialement pour eux par le peintre bien connu Moutard-Martin.

Signalons à son propos, et pour les amateurs d'art pictural, qu'il expose du 16 octobre au 5 novembre 1975, à la Galerie de Lanneau, 3 rue de Lanneau (près du Collège de France), 75005-Paris, où tous les lecteurs de "l'automobiliste" trouveront le meilleur accueil.

Pour les bugattistes, et les collectionneurs d'affiches (non abonnés), soulignons qu'ils pourront la trouver au prix de 15 F l'unité, à "La Boutique de l'automobiliste", 42 rue du Bac, 75007-Paris, tél. : 548-82-05, où pendant la période du 62ème Salon de l'Automobile au stand 120, Hall C.

LA NOUVELLE SECTION "VOITURES ANCIENNES" DE "L'AUTOMOBILE CLUB DE CHAMPAGNE"

Lors de son assemblée générale du 25 avril 1975, l'A.C.C. a décidé la création d'une section "Voitures Anciennes", dont la présidence a été confiée au jeune et dynamique Marc Robert qui sera, comme nous le connaissons, un guide parfait pour celle-ci.

"L'automobiliste" lui souhaite pleine réussite.

D'INTERESSANTES REALISATIONS DU "CERCLE CITROEN DE TOURAINE"

Le bureau du "Cercle Citroën de Touraine" est heureux d'informer tous les amateurs de Citroën anciennes, qu'il organise à la rentrée les manifestations suivantes :

1/ Début octobre 1975, pendant le Salon de l'Automobile, une cérémonie officielle commémorant le 40ème anniversaire de la mort d'André Citroën à laquelle participeront la famille Citroën et différentes personnalités du monde automobile.

2/ Le 19 octobre 1975, une grande rétrospective Citroën comprenant tous les véhicules de la marque de 1919 à 1957. Un spécialiste fera un commentaire sur l'évolution de la mécanique et de la carrosserie pour en montrer la progression au vu des différents types de véhicules présentés.

3/ Le 16 novembre 1975, une conférence sur André Citroën sera faite à Tours par Maître Pierre Fouquet, Président du Cercle Citroën de Touraine.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au secrétaire général du "Cercle Citroën de Touraine", Jean-Louis Pichard, 123, rue George Sand, 37000-Tours.

OUVERTURE D'UN NOUVEAU CIRCUIT

Nous apprenons la prochaine ouverture du Circuit Auto-Moto de Folembray dans l'Aisne, à 20 km de Soissons, servant par ailleurs de piste de criterium cycliste. Organisé par le "Sport-Tourisme-Coucy-Folembray" il doit être terminé prochainement avec toute son infrastructure et ses équipements complémentaires.

Pour tous renseignements s'adresser à : MM. Raymond Castelain, ou Henri Crépin, S.T.C.F., Ferme de Longueval, B.P. nº 2, 02670-Folembray, tél. (23) 52-74-44.

LA NOUVELLE SECTION "VEHICULES MILITAIRES" DU G.A.M.T.A.

Le Groupement des Amateurs de Moyens de Transports Anciens vient de créer, en juillet dernier, une nouvelle section réservée aux "véhicules militaires antérieurs à 1955" pour lesquels les collectionneurs sont de plus en plus nombreux ; les deux manifestations, dont vous trouverez ci-contre le compte rendu, vous en donnent une idée.

Un de ses buts les plus proches, est l'organisation de sorties et concentrations, ainsi que "le sauvetage systématique en corrélation avec les Autorités du matériel voué à la destruction".

Pour débuter, la section organise les 27 et 28 septembre un rassemblement à Novion-Porcien dans le cadre du "Musée de la Bataille des Ardennes" de M. Jean Alexandre.

Une épreuve d'orientation y sera organisée à l'intention des véhicules légers de moins de 3,5 t., à l'exclusion de ceux à chenilles métalliques. Une randonnée de 41 km dans la région clôturera cette manifestation à laquelle nous souhaitons une pleine réussite.

Pour tous renseignements s'adresser à : Claude Martini, 35 avenue des Gobelins, 75013-Paris.

LE 9ème PARIS/DEAUVILLE

Les 11 et 12 octobre 1975 se déroulera le 9ème Rallye Touristique Paris-Deauville, organisé par le Club de l'Auto. Cette randonnée est réservée aux voitures construites entre les années 1920–1940, mais certaines n'entrant pas dans ces limites le Comité peut accepter quelques véhicules exceptionnels.

Le départ sera donné le 11 octobre à 8h30 de la Place Vendôme à Paris. Le dimanche matin à Deauville une épreuve opposera les participants. Pour tous renseignements écrire à "Club de l'Auto", 139, avenue Jean-Jaurès, 75019-Paris.

OPERATION "PORTES OUVERTES" DE "LA TRACTION UNIVERSELLE" A LANGRES

Pour faire connaître son club en province "La Traction Universelle", sous la dynamique impulsion de son président Yves Levasseur, organise les 8, 9, 10 et 11 novembre 1975 à Langres une opération baptisée "Portes Ouvertes". Chaque section de l'association y présentera ses différentes activités, et un mini-bulletin de liaison sera publié à cette occasion. Pour les participants sera institué un système "à la carte" leur permettant un séjour suivant leurs moyens : hôtel, camping, restaurant ou déjeuner casse-croûte.

"l'automobiliste" souhaite une réussite complète à cette opération "portes ouvertes", et pour ceux désirant y participer les prie de s'adresser à : Yves Levasseur, 12, rue de Chartres, 91400-Orsay.

PRATIC-CAR (1) 978.01.42

... FAITES CONFIANCE A UNE ÉQUIPE DE SPÉCIALISTES

REMORQUES PORTE-VOITURES TOUS TYPES

ACHAT-VENTE NEUF ET OCCASION
LOCATION (A la journée - contrats longue durée). CRÉDIT-LEASING



Gamme complète de 7 modèles (charges utiles de 500 à 2 000 kg).
Modèles spéciaux pour transports de tous matériels.
Modèles adaptés pour formules de promotion et challenge : coupe R5, trophée B.L.M.C., SRT.
Accessoires et équipements pour remorques et véhicules tracteurs.

TRANSPORT SUR PLATEAU DE TOUS VEHICULES
TOUTES DISTANCES (sur devis)

DOCUMENTATION MODÈLES 1975 SUR DEMANDE

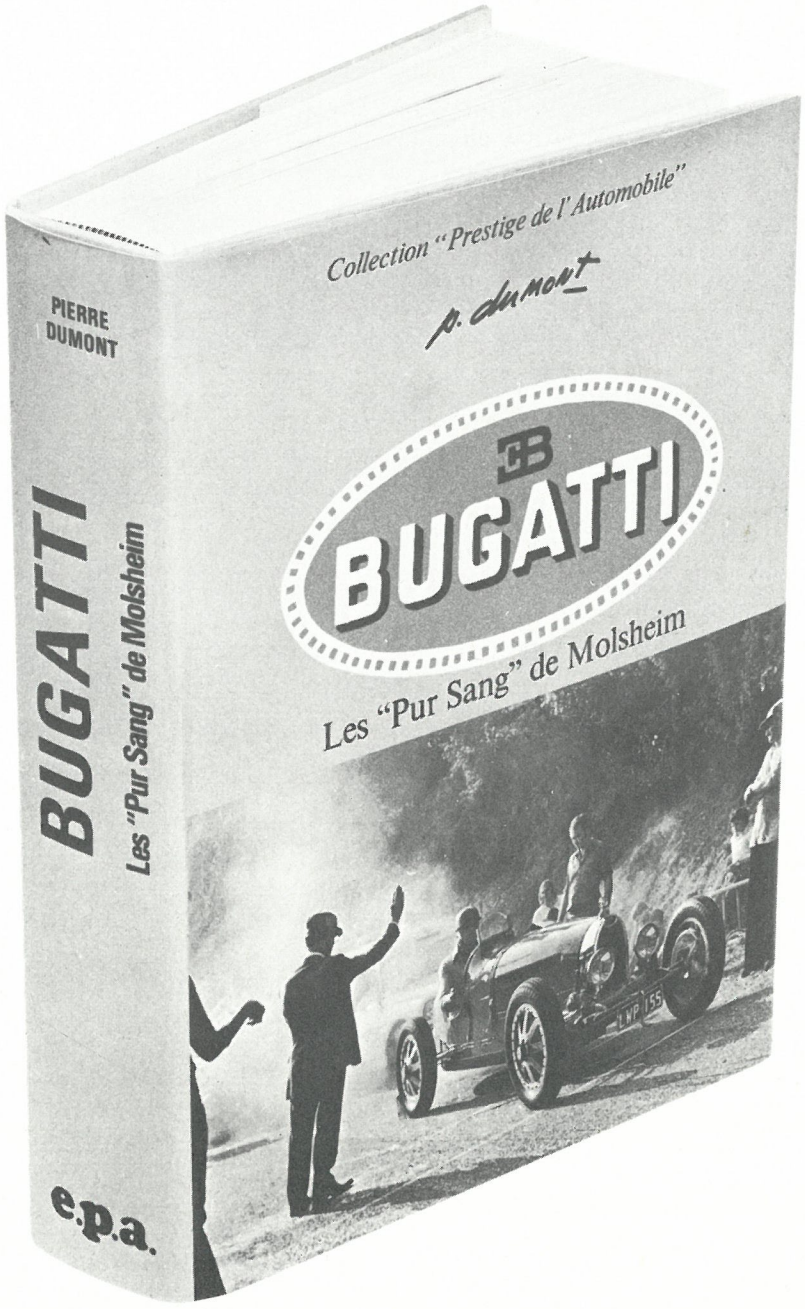
PRATIC-CAR – Ets M. PERCY, 18 rue des Beauvettes, **95370** Montigny-les-Cormeilles. Tél. (1) 978.01.42.

vient de paraître

dans la collection "Prestige de l'Automobile" :

Le premier ouvrage français consacré à l'histoire de BUGATTI

- 520 pages
- format 175 x 250
- plus de 500 documents en noir
- 24 dessins en couleurs
- des plans
- des dessins techniques
- prix : 170 F ttc



En vente à "LA BOUTIQUE DE L'AUTOMOBILISTE"
42, rue du Bac, 75007-Paris.
Envoi franco sur commande accompagnée du montant, en chèque ou mandat.

PETITES ANNONCES

- *6,00 F la ligne t.t.c.*
- *la ligne comporte 50 signes (soit 50 lettres ou chiffres, ou ponctuations ou espaces)*
- *2 lignes minimum*
- *domiciliation au journal : 6,00 F t.t.c.*
- *prix forfaitaire pour annonce avec photo et 3 lignes : 60,00 F t.t.c.*
- *toute ligne supplémentaire 6,00 F t.t.c.*
- *toute annonce est payable d'avance.*

Vends **C4 F** restaurée, 3.200 frs. M. Liotard, 5, rue de la République, 26300-Bourg-de-Péage.

Vds **MERCEDES** 300 D, 1960, état impeccable 120.000 kms, 28.000 frs. - **CADILLAC ELDORADO** Biarritz, état impeccable, 64.000 kms, 26.000 frs. Tél. soir 255.34.70.

Caisses 15 six 1938 et 1952 avec intérieur neuf; pièces détachées 15 et 11 - **RENAULT KZ, PEUGEOT 302** et **201, FORD T** et **BRISTOL 2 L** (méc., pont, roues, châssis). Robillard, 28, rue Vaneau, 75007-Paris.

Vends pièce rare voiturette **ROUQUET 4 CV,** 1927, 3 sièges décalés, 2 cyl. vertic. refroid. par eau, complète bon état, carte grise. Faire offre Maugin R., B.P. 200, 49306-Cholet.

Vds cabriolet **TRACTION 11 B,** 1939, excellent état. Tél. : (16-61) 82.52.33.

Vends **JAGUAR MARK VII** 1952, très bon état, peint. métall., int. cuir rouge, circuit électr. + pneus neufs, revoir assist. freins + régl. soupapes, carte grise. Faire offre Maugin R., B.P. 200, 49306 Cholet.

Vends **TRACTION 11 B,** 1950, très bon état. M. Tucom à Agen-Boé. Tél. : 58.66.40.98.

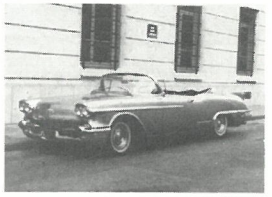
Vends **PACKARD 120,** Club Sedan 1937, 8 cyl. en ligne, int. drap bleu, séparation chauffeur Chapron, ancienne propr. famille Lanvin, pneus flans blancs, restauration mécanique à terminer avec pièces fournies, carte grise, Faire offre, Maugin R., B.P. 200, 49306-Cholet.

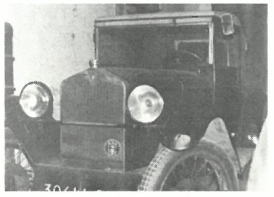
TRACTIONS tous modèles, vds ou échange contre autres marques. Fournie, 31620-Cépet.

Vends 5 CV **CITROEN,** parfait état et 5 CV **CITROEN** à restaurer. **AMILCAR** type C sport, mécanique neuve. **PEUGEOT 201,** 1929, très bon état origine. **CHENARD & WALKER** torpédo 1918 à restaurer. Giorgi, l'Abri Route de Bedoin, 84200-Carpentras. Tél. : 63.27.43.

Vds **TRACTION 15-6 H** 1955, état parfait, 38.000 kms, roues, alliages et autres options. Prix 20.000 frs à débattre, écr. R. Roux, 4, av. Alsace-Lorraine, 38000-Grenoble.







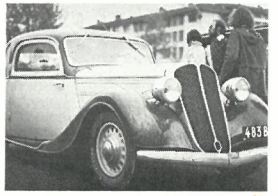


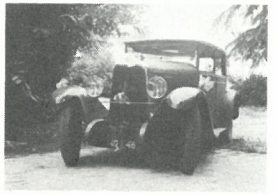












Vends **CITROEN B14,** torpédo, mécanique parfait état, capote, sellerie, peintures, pneus, état neuf, année de sortie : 1928, carte grise, très belle pièce de collection. Faire offre valable à Rossato, Chef de musique, 32500-Fleurance.

Urgent vds 1 voiture **RQSENGART** 1935, **LR 4 N 2,** carroserie impeccable, mécanique complète. 1 voiture **CITROEN** 1938, **TRACTION AVANT 11 CV,** mécanique complète + nombreuses pièces, intérieur d'origine, peinture à revoir, l'ensemble 5.700 frs. Tél. : Bureau 9 h à 11 h 30 : 803.54.32.

Vends **RENAULT NN** 1928, état de marche, peinture origine, int. velours, complète, carte grise. Faire offre, Maugin R., B.P. 200, 49306-Cholet.

Vends **BENJAMIN** course 1926 et **HOTCHKISS 6 cyl.,** 1931, état neuf, **DELAGE 1906,** petit camion **UNIC 1916, FORMULE 1** 1.500cm³, 1961, restaurées. P. Sac, 5, Les Lierres, 238, av. St-Julien, 13012-Marseille. Tél. : 93.57.99.

Vends **AMILCAR COMPOUND B 38** découvrable, état de marche, peinture + chromes + capote + pneus neufs, mécanique refaite, int. cuir vert, carte grise. Faire offre, Maugin R., B.P. 200, 49306-Cholet.

Vends ou échange **PEUGEOT 301 D,** bon état moteur et carrosserie, 1.600 frs (revoir hayon arrière). M. Frezouls, 32, rue du Colonel Vasseur, 81000-Albi. Tél. : 54.10.48 (urgent).

Vends **B 14** torpédo, 1927, entièrement refaite, capote neuve. J. Desmettre, Mas de la Bourasse Chemin St-Georges, 13150-Tarascon. Tél. : 542.

Vends **SALMSON COUPÉ S4 DA** 1938, remise à neuf (sauf intérieur encore d'origine très bon état) ou éch. contre **CITROEN 15 6** hydraulique, très bon état. Écrire Marc Metzger, 1 bd Gambetta 67-Strasbourg. Tél. : le soir 36.45.22.

Vends très rare, **PANHARD & LEVASSOR** sans soupapes, type X 47, 1927, état d'origine exceptionnel, 6.500 kms, roues bois, pneus neufs, int. velours damassé + marqueterie, échap. ville-route, volant acier, etc., accessoires, carte grise. Faire offre, Maugin R., B.P. 200, 49306-Cholet.

Vends coupé **TRACTION 11 B** 1937, B.E. d'origine Faire offre : J. Dotto, 28, rue de la Carrière, 38600-Fontaine. Tél. : 96.44.05.

Vends **PORSCHE** 5.90 S-S mot. 5 CV **CITROEN,** voiture amphibie **AMPHICAR,** secoere à recarosser, mot. Derby 8 cyl., Traction avant. **RENAULT NN, THUNDERBIRD** coupé, sièges et glaces électriques, mot. 340 CV, splendide. **LANCIA FULVIA ZAGATO, ALFA 1600 SS, 2 C4, 1 C6** pour pièces, en fourgonnette, Épaves 5 CV **CITROEN, FORD T, DELAUGERE, DONNET, CHENARD** pour pièces. Racer 3 roues, **BMW, BSA, VILLARD,** auto, moto, cano amphibie, moteurs, boîtes, ponts sur voitures anciennes, **FERRARI** 12 cyl. **BENTLEY, FORD T,** 5 CV CIL, moteur **TALBOT** 12 cyl. en V, 24 bougies. 20 motos diverses et 300 moteurs. Spars, 37, rue Cendriers, 75020. Tél. : 366.75.52.

Vends très belle collect. catalogues et document. commercial, auto de 1899 à 1920. 750 pièces, 230 marques. Écrire au journal qui transmettra.

Vends 2 **CITROEN 15 CV** 1950, complètes à restaurer. Les deux 6.000 frs. Tél. : 81.00.07 à Mer-41500.

Vends **BUGATTI 35,** 1927, impeccable.
FERRARI Berlinette, tour de France toute alu, 1958.
TALBOT-LAGO, Grand Prix 1948, ex-**CHIRON.**
THUNDERBIRD cabriolet 1959.
STUDEBAKER coupé 1963, 8 cylindres.
L'Année Automobile de 53 à 71, Genève (Suisse). Tél. : 35.30.30.

Vends ou échange **DELAGE D1** 12 mécan. restaurée bois à faire ou pour pièces, 2.500 frs. **TRACTION 11 B,** 2.000 frs. Guillaumie (73) 93.59.69, avant 7 h 30.

Vends **CITROEN** traction avant 11 BL 1953, mécanique entièrement révisée (moteur-embrayage neufs) pneus neufs, véhicule très fiable pour util. journ. Masson, 7, rue Louis-Blanc, 06400-Cannes - Tél. : 39.32.87.

Vends caisse **CORCICA** torpédo sport complète, ailes alu, parfait état, montée sur **BUGATTI** type 46. Langanay, 31, rue Eugène Lecoq 76420-Bihorel-les-Rouen.

Vends **CITROEN 15 CV** 1950, état moyen, 3.500 F. Wasielewski, 18, rue St-Paul, 87-Limoges. Tél. : 77.55.80.

Vends **BUGATTI** type 50, 1933, très bon état. Dellière, B.P. N° 3, 13660-Orgon. Tél. (90) 57.01.37.

Vends diverses voitures anciennes **CITROEN, ROSENGART, CHRYSLER, FORD, PEUGEOT, RENAULT, JAGUAR E.** Fournie, 31620-Cépet.

Vends **CITROEN** Rosalie Familiale 11 CV (7 places) 1937 en très bon état. Écrire au journal qui transmettra.

Achats

Achète tablettes intérieures, minaudières, téléphones acoustiques, stores, lanternes, trompes de vieilles voitures. J.-D. Chelle, 1 bis, place des Capucins, 33000-Bordeaux.

Cherche pour **BUGATTI** type 46, 1929, 5 L 3, carburateur **SMITH BARRIQUAND** (faire offre) M. Langanay, 31, rue Eugène-Lecoq, 76420-Bihorel-les-Rouen.

Cherche en état de marche **JUVA 4** de 38 à 50. Faire offre J. Rayez, Centre 19, 1475-Baisy-Thy, Belgique.

Achète **ALFA ROMEO JULIETTA** cabriolet 1300 ou 1600 cc, téléphoner le soir (75) 35.16.25 ou écrire au journal qui transmettra.

Recherche toute documentation sur **KUBELWAGEN** type 82. Écrire M. Fournier, 59, avenue de la République, 92120-Montrouge. Tél. : 655.26.20.

Achète, vends, échange miniatures autos 1/43e, recherche jouets autos en tôle. Guy Baty, Les Milleries-Ballan, 37300-Joue-les-Tours.

Transport sur plateau de voitures France et Étranger, achat-vente, pièces et véhicules anciens. Ferreri Automobile, 30320-Bezouce. Tél. 66-01.43.27.

Achète **ROADSTER** excellent état, américain de préférence, années 1936-1940. J.-D. Chelle, 1 bis, place des Capucins, 33000-Bordeaux.

Recherche **2 L MASERATI,** avec carrosserie par Pinin Farina, Zagato, Frua ou Allemano. État indifférent, mais doit être complète. Bon prix et possibilité d'échange. Écrire Richard Crump, Grooms Barn, Bulls Cross Ride, Waltham Cross, Hertfordshire, England.

Recherche cabriolet **FORD THUNDERBIRD** après 1958, bon état et roulant. Fournie, 31620-Cépet.

Recherche **CITROEN** traction avant, 15 CV. 6 — **HOTCHKISS** 1920-1929, seulement état neuf d'origine, direction droite compl. avec volant pour **SALMSON** 1922-1930. Faire offre avec photo H. Schmid-Gottfried - Keller str. 38 - Ch 9320 Abron Suisse.

Achète tous jouets anciens, train électrique, mécanique ou à vapeur et automobile en tôle de marque **CITROEN, CIJ, JEP, CR, BING**-Lazzarini, 109, rue de Pont-à-Mousson, Metz.

Collectionneur achète mascottes de radiateur si possible avec leur bouchon, possibilité d'échange. Édouard Lambert, 31, avenue Le Notre, 92420-Vaucresson.

Achète cabriolet **BORGWARD** 1500-1800 ou **ISABELLA,** possibilité échange. Faire offre détaillée avec photos. Maurin, 1, rue du Temple, 16120-Châteauneuf.

Achète **PEUGEOT** cabriolet décapotable 203, bon état uniquement. Mme Dahan, 83, rue de Rennes 75-Paris. - Tél. : 548.15.14.

Recherche pour **RENAULT NN,** arceaux et bâche. Fournie, 31620-Cépet.

Achète pour ma collection tous catalogues accessoires automobiles, genre **MESTRE** et **BLATGE.** Édouard Lambert, 31, avenue Le Notre, 92420 Vaucresson.

Achete radiateur **BUICK MASTER SIX**
faux nid d'abeille.**URGENT**
Dr. E.D.ARONICA 17150 Mirambeau



Nº 1 EPUISE

Nº 2
LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO

Nº 3
BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINE DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE

Nº 4
LES LORRAINE
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

Nº 5
TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS ROYCE 1904-14
LA REGINETTE

Nº 6
CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927

Nº 7
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGES SALMSON, AMILCAR

Nº 8
LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES

Nº 9
LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

Nº 10
LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA-VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

Nº 11
LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION MECANIQUE
AUX TRAINS ROUTIERS...
MUSEES AUTOMOBILES (suite)

Nº 12
TESTE & MORET
EVOLUTION DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

Nº 13
MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ? (suite)

Nº 14
LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

Nº 15
MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

Nº 16
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

Nº 17
BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969

Nº 18
B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT

Nº 19
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

Nº 20
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

Nº 21
J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN

Nº 22
MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57 S BUGATTI
DE DION BOUTON

Nº 23
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

Nºs 24-25
LE MANS DE 1923 A 1933
SILVERSTONE
RALLYE FIAT

Nº 26
MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71

Nº 27
DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT

Nº 28
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

Nº 29
LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie)

Nº 30
BEDELIA
CHARRON

Nº 31
LE MANS 1934-1939
BUGATTI 13

Nº 32
BALILLA
M.G.
MODELISME

Nº 33
MATHIS "LES EMY"
LES GNOME & RHONE TYPE ARMEE

Nº 34
LES RALLYES DE MONTE-CARLO 1911-39

Nº 35
MONTE-CARLO 1974
LEONARD DE VINCI ET L'AUTOMOBILE
SALON ALPHA AUTO

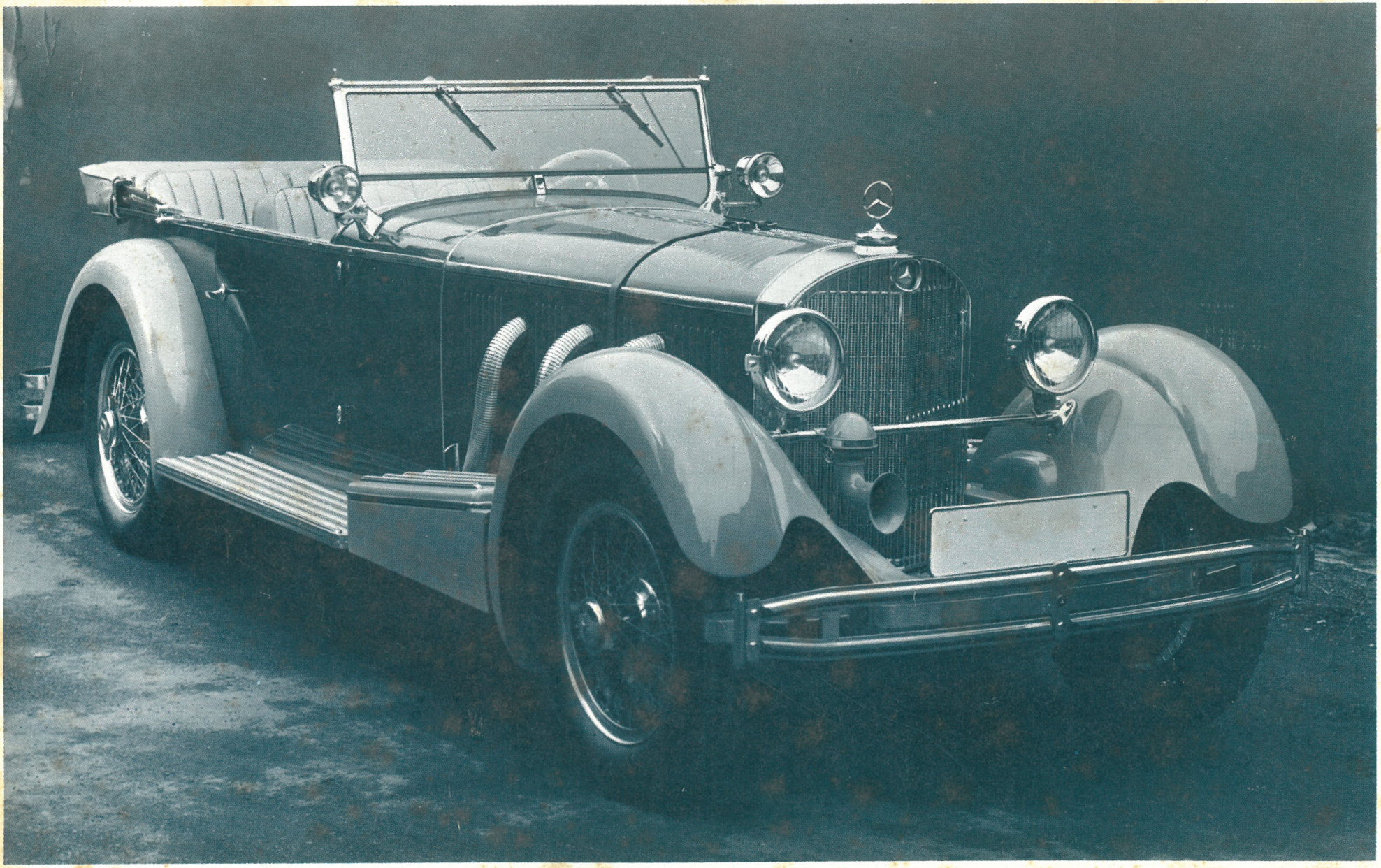
Nº 36
MERCEDES G.P. 1914
LA SIMCA-CINQ
100 BUGATTI A LYON

Nº 37
LE FARDIER DE CUGNOT
LE BUGATTISTE F. LOISEAU
LA T.A. CITROEN (première partie)

Nº 38
LA T.A. CITROEN (deuxième partie)

Nº 39
HARLEY DAVIDSON
LA CROISIERE NOIRE
MERCEDES TYPE "SS"

Tous les numéros de "l'automobiliste" (sauf le nº 1 épuisé) sont encore disponibles au prix de 10 F le numéro + 5 F de frais de port pour 3 numéros. Nº 24/25 : 18 F.
Prière de joindre votre règlement (chèque, C.C.P., etc.) à toute commande. Expédition par retour.



TORPEDO MERCEDES TYPE " SS " – 1928 –

HARLEY-DAVIDSON

see page 2

by Adrien Maeght

Some of the bright boys had already had the idea of improving bicycles by adding an engine before the turn of the century ; there is even a steam driven bicycle in the Le Mans museum. However the real beginnings of the "motorcycle" — a name invented and patented by Werner — date from the first years of the 20th century.

In America as in Europe there were many keen youngsters who cleverly modified their machines in the search for greater speed and freedom, twin ambitions kindled thirty years earlier by the bicycle. A passion for things mechanical and a yearning for adverture was satisfied by those early motorcycles, which possessed great potentialities in both directions. By 1910 many of these "crazy people" became "crazy flyers" when they deserted the safer realm of motorcycling for the riskier one of flying.

At the start of the century it seemed that adventurers went in pairs ; De Dion Bouton, Rolls-Royce, etc., and a pair of care-free Americans who decided to build a motorcycle ; Bill Harley and Arthur Davidson.

They first had the idea in 1901 but they waited, before they started building their first machine, until they had gathered technical advice and help from friends. Walter Davidson, a railway technician, and then their third brother William, joined what one may call the team. Finally another enthusiast who was to gain fame as an outboard motor manufacturer joined them — Ole Evinrude. At last the first machine wholly made in the little Harley Davidson works appeared in 1903. Orders started flowing in in increasing numbers. In 1904 eight motorcycles were made in the shed at the bottom of the garden and by 1905 they had to double its size. By 1906 a new building saw production at 50 units, the first of the many building which by 1960 were to cover nearly a million square feet.

1907 : the Harley Davidson company was formed and finally grew — after the Indian factory closed in 1953 — into the sole American and largest motorcycle works in the world.

Starting with the 425 cc single of 1903 Harley Davidson called their creations "Silent Gray Fellows", "Silent" because that was the quality they sought most, and "gray" since that was the only colour they used for ten years. The first V twin did'nt arrive until 1911, (Peugeot had been making V twins since 1906) although this model was to make them famous, as apart from a few singles and an in line flat twin in 1920 rather like a Douglas (see no: 15), and a transverse twin akin to a Gnome et Rhone (see no: 33), the greater part of their production was vee twin.

December 1941. One fateful Sunday America found herself at war, and her industry geared to war production. At Harley Davidson, who already supplied the police, the changeover was quickly done. Starting with the civilian type WL45 twin which first appeared in 1929 the design office planned a military machine which was to become as famous in all theatres of war as the jeep.

The army did'nt want a cross country machine, they had the Jeep for that, they needed a replacement for the horse, and a speedy and nimble motorcycle which could be used for long journeys was ideal ; the Military Police, despatch riders and similar branches all used it.

Converted from a civilian machine it was called the WLA 45. It was typically American with its long low outline, huge handlebars, erect riding position with the rider vertical and feet out ahead, s.v. 739 cc vee twin engine, outrigger forks, foot clutch and hand gearlever and a big sprung saddle.

The main differences from the civilian model were in accessories and fittings, the engine carrying a huge air cleaner. On the right fork leg was a mounting for a Thompson sub-machine gun, nick-named a "Tommy gun" and an ammunition box was fitted on the left leg. As well as the normal headlamp a long range spotlight was fitted, soon to be replaced by a masked headlamp and a convoy light on the military machines. The famous windscreen did'nt come till later, at the beginning of 1943. Finally strapped to the luggage grid were two huge leather pannier bags. This was the machine of which no fewer than 90,000 were made between 1942 and 1945.

At the start the WLA 45 was destined only for the Army, but then the U.S. Airforce started getting supplies after December 1942 and finally the Navy as well. The Allies also used them, except the British who remained faithful to their Nortons.

Youthful riding memories

I first came into contact with these bikes during my national service 25 years ago at Chartres. On the notice board applicants for driving motorcycles, cars and goods vehicles were called for. Since our activities in the 3rd Group of the 61st Aerial Transport Squadron were minimal — only 6 Junkers 52 and 2 Dakota C47 had escaped being sent to Indo China — I paraded at the garage ; I already had a light car and motorcycle licence, but it was a good excuse to pass the time away. No sooner had I arrived than the adjutant put me in the saddle and said "Off you go — show us what you can do ! " It was the first time I'd ridden a machine with a foot clutch and one idea filled my mind ; how was I going to keep my balance moving off ? and what about the accelerator lever which adanced the ignition ?

It seemed a relic of the past to me, a machine with a hand gear lever — to say that I excelled would be far from the truth since I only had one idea — to avoid having to lift my left foot from the clutch to put it on the ground.

It is interesting to note that the French, modifiers as always, soon fitted a right hand brake lever linked to the clutch.

One the engine was running, with its characteristic vee twin beat on tick over, one used the left hand carburettor lever and, as previously mentioned speeded it up with the ignition advance, and then returned to the carburettor control. Getting into bottom gear was easy. Right foot on the ground, left foot on the clutch, a light hand pressure on the big gear lever soon found first gear, a little bit of advance, raise the left foot gently and it moved off, and with it hardly moving it was feet up. There are very few bikes so easy to balance, even when almost stationary. A little more advance and away.

Unlike some machines, which are steered by knee pressure, the handlebars did the work on the Harley. Even though the upright sitting position was strange for Europeans, it was nevertheless comfortable, and one's arms did'nt get tired. On the other hand, despite the enormous sprung saddle, backache was common. During the war one had to wear a leather jerkin laced up like a corset when riding these machines. Many Frenchmen got to know this set up about the same time that they tasted liberty.

The American army, as with their Jeeps, got rid of very few after the war and the few sold by the State fetched quite high prices, more from American fans that from true motorcyclists. In 1947 Norton B.S.A., Guzzi and B.M.W. ruled the market place and the Harleys vanished from the French roads.

After a generation of supremacy

by 1950 the motorcycle world was in a state of crisis. Cars were the rage, only the Velosolex and the

Mobylette survived. Even Harley Davidson, the leading exponent of large capacity bikes, started making 50 cc ones, building a factory in Italy to make the M50 type. At the same time they constantly improved the 1929 WL 45 until, step by step, they came up with the Electra glide of 1970.

But after twenty years of supremacy the motor car was running into trouble. Youth as always — like in 1908 — seeking adventure, revived the motorcycle from its long sleep. They knew nothing of the velocars of 1941, of the gas producers, and "motorcycle" had no meaning for them as merely a form of transport.

In fairness however, mention must be made of the competition machines. Harley Davidson gained many awards in contests organised by the American Motorcycle Association. At the start the machines were amateur tuned for typically American type events ; dirt track, flying mile, hill climb. After the war the factory collected an impressive number of victories thanks to its overhead valve twins. By 1933/34 some overhead valve singles were performing well at hill climbs. Then after the last war many amateurs entered all sorts of contests in modified WL 45s.

They appeared but rarely in Europe where the English machines reigned supreme. The Nortons, B.S.A.s and Vincent HRDs would have made a meal of those old time racers.

It's impossible to give a complete history of this nearly 75 years old firm, but a few of the lesser known types can be described, rarely seen in Europe but quite common in many American cities, since Harley Davidson have always supplied the police and light transport undertakings.

They also marketed three wheeled delivery vehicles, tricycles for the police, utility three wheelers both for public works and leisure use (such as golfers), scooters as well, (in 1963) and in 1962 the Trial Ranger motorcycle. For out and out speed records on the salt lakes they reached the incredible speed of 190 mph with a 250 cc bike in 1965 and took the record for unstreamlined machines at 185 mph.

THE ARMOURED L210 LANDSWERK HARLEY DAVIDSON COMBINATION OF 1935 by Christian-H. Tavard

The number of armoured sidecars ever built can be counted on the fingers of one hand.

Yet the idea of protecting the crew of such a light, fast, nimble and manoeuvrable vehicle, armed with a quick firing gun, was most appealing.

The 1935 Harley Davidson, apart from the partially armoured Rene Gillet of 1927/30 which was only, it seems, a prototype, is one of the few known examples.

Although it is impossible to be absolutely certain, since the machine is covered by armour plate, it is most probably a model VL of 74 cu inch capacity, manufactured from 1930 onwards.

The Swedish munitions factory, Landswerk of Landskrona, who made tanks, gun tractors, armoured cars etc, mounted the weapons and armour.

The firm made at least one prototype, though it was not tested in Sweden. Subsequently small runs were made for the Danish and Mexican armies, probably not above a dozen for each.

Depending on their destination, since Sweden, Denmark and Mexico had different rules of the road, the sidecars were mounted on one or the other sides. Consequently the Swedish prototype had it mounted on the left and the other nations on the opposite side. There is one picture showing this arrangement.

The original used a drum magazine 8 m/m machine gun fitted to the sidecar in one of three places ; field of fire forwards and left, backwards and left, and, with the help of a bracket on the sidecar's front armour plate to support the tripod, and anti-aircraft position.

Angled armour was used in an effort to deflect light projectiles. The front wheel armour was fork mounted, so it turned with the steering. The complete covering of 4 m/m welded armour plate was carried on the combination by leaf springs at the front and friction shock absorbers at the rear.

There were two flaps in the sloping front armour, one for the rider's vision and the other for the handlebar mounted headlamp. This flap was closed in daylight thereby increasing the riders protection. It appears that the Danish models had as well a second shrouded headlamp on the front wheel armour and a direction signalling arrow to the left of the rider.

These Danish ones used Madsen machine gun with 1000 rounds of ammunition, similar to the Swedish 8 m/m prototype.

With 30 horsepower at its disposal the Harley Davidson could push its 13 cwt, plus the weight of the two man crew, along at a maximum of 48 mph, presumably on smooth roads. A power-weight ratio of 45 bhp per ton enabled it to climb a 1 in 3 1/4 slope, and it had a range of action of 125 miles.

It was 7'6" long and 5'3" in both height and width.

---

la croisière noire

see page 17

THE "CROISIERE NOIRE" CITROEN'S FORGOTTEN FIFTIETH BIRTHDAY.
OCTOBER 1924 — AUGUST 1925

Towards the end of 1974 the French Television ran a serial called "The Tibetan Enclave" which was a relatively successful interpretation of the Croisiere Jaune trip. At the end they brought the viewers back to reality by showing the actual film taken by the expedition in 1931 and 1932. The trip was described in issues 28 and 29 of l'automobiliste, and Editions Adrien Maeght have published the complete history written by J.-P. Dauliac.

An equally memorable Citroen expedition is, however, amost forgotten. This was the Croisiere Noire which travelled from Colomb-Bechar to Madagascar via the Nigar, Chad, Nyassa, Victoria, and indeed, for two of the eight half tracks, via the Cape of Good Hope. This took from the end of october 1924 to the following august.

It's surprising that the producers of "The Tibetan Enclave" did'nt think of commemorating this expedition when they first thought of the idea, especially as the fiftieth anniversary of Andre Citroen's second trans-African expedition occured at the time they were presenting the Croisiere Jaune story. This would have been understandable if it were foreigners who had produced the series ; on the other hand one wonders if perhaps they knew about "La Croisiere Noire" but decided not to in deference to the sensibilities of the black world, especially when one remembers the attitude of a certain African head of state whose intellect seems moribund.

In consequence the editor of l'automobiliste deemed it fitting to devote a few pages to the gallant gesture that was La Croisiere Noire, crossing an Africa that till then had remained unchanged for centuries.

The leaders of the Croisiere Noire expedition, Georges-Marie Haardt and Louis Audouin-Dubreuil, wrote a book about it that was published in 1927 by Plon. It ran into several editions, one being a rather special large format book illustrated with splendid paintings by the expedition's artist, Serge Iacovleff.

A still-born project

Following on the success of his first motorised crossing of the Sahara (december 1922 to march 1923), Andre Citroen's interest in the possibilities of touring by car and other projects for the African continent increased. He set up a special department in the factory to organise a fortnightly service between French Algeria and Timbuctu in West Africa. Unfortunately a few days before the inaugural journey scheduled for january 6th 1925, in the presence of H.R. Highness Albert 1st, King of Belgium, Marshal Petain, M. Steeg, Governor of Algeria and naturally Andre Citroen, the military commander of the Ain-Sefra Territories warned the French government of unrest amongst the South Maroccan tribes, who had recently assassinated a francophile Caid. The trip was cancelled and Citroen adjourned the inauguration and the service sine die. Thus a handful of fanatical and irresponsible tribesmen held back the development of their country through their stupid acts.

A European collaboration

Citroen was also thinking of crossing Africa by way of Algeria to the Indian Ocean ; but this needed twelve months preparation. He had the idea that this second expedition should return with scientific, artistic and commercial data and not merely break records. At that time the C.N.R.S. did'nt exist, but the Colonial Department, the Air Ministry, the Natural History Museum and the French Geographical Society, amongst others, all gave help in return for work on their behalf.

Four advance parties were sent on ahead to organise supply depots and to arrange for the collection and return of films, documents, specimens etc. Eugene Bergonier led the first, his objective the Niger ; Julien Maigret the second, for the Chad ; Jean Boyer commanded the third, for Oubangui-Chari ; and the last was Jean Michaud's, destination Belgian Congo.

There was a European flavour to the trip since not only French, but also Belgian, English and Portugèse territories had to be crossed, and the officials of these colonies gave the French invaluable help.

Citroen also had the tourist aspect in mind with the idea of pushing on to the Egyptian Sudan capital, Khartoum, and eventually creating a round trip joining Algeria to Egypt via West Africa, Chad, the Sudan and back by sea to Marseilles.

This was another example of Citroen's foresight, though it must be admitted fifty years later it's no longer very practicable, with a pattern of myriad squabbling states laid across the continent. The original plan was for the expedition to return, after crossing the Belgian Congo via Anglo-Egyptian Sudan, Abyssinia and the French colony of Djibouti. A fifth reconnaissance party under Commandant Collat and M. de Coheix was even sent to Abyssinia with this in mind.

Andre Citroen and G.M. Haardt showed the various stages of the route to M.G. Doumergue, President of the Republic, and only days before the start modified it at his request. He felt that Madagascar had been neglected, and that the island should play some part in the expedition.

The half-tracks

The Croisiere Noire expedition used eight fully bodied half tracks, whereas the first Sahara crossing expeditions had only three fitted with bodies and a pair of flats carrying tarpaulin covered wicker baskets. Also, unlike the first party, the Croisiere Noire vehicles all towed a trailer as well.

Both parties used the 14 h.p. engine which gave off 20 bhp at 2100 r.p.m., fitted in the B-2 chassis. They also had modifications as compared to the production half tracks (those sold privately were subsidised by the War Ministry), mainly to the cooling system for use in the tropics ; a steam condenser above the radiator and additional side mounted radiators angled out slightly which virtually doubled the cooling area.

Moreover a reduction gear was fitted to the gearbox, thereby giving six speeds instead of three, and a lockable differential was used. And whilst the Sahara half tracks used a straight live transmission with rear sprockets driving the tracks, using leather straps to limit their vertical movements, the Croisiere Noire vehicles had an offset drive with pinions driving internally toothed rings inside the sprockets. Their rear axles were supported by brackets on chassis mounted levers half way along the tracks. The sprockets were also further from the ground than on the Sahara model, doubtless to increase their ground clearance. The front track idler wheels were disc types, whereas the earlier ones were eight spoke pressed steel. There was and increase of 3/4" in the ground contact length of each track plate, though their width was unaltered.

Even to a layman's eye the different body work was immediately obvious. This did'nt prevent the French Television a few years back mistaking some First Sahara Crossing sequences for the Croisiere Noire ! The bodies on the latter incorporated many improvements based on earlier experience. The steel bonnets previously used, even though well louvred, were replaced by canvas duck with the sides rolled up ; in this connection nearly all the photos of the first expedition show the cars bonnetless. The battery was moved from the right hand side of the scuttle to between it and the seat, acting as a running board and increasing the floor area.

The most striking feature was that the duralumin body was of trapezoid shape ; the three earlier vehicles used a much higher parallelpiped form. The new vehicles carried even more side lockers with hinged lids for access to various supply carrying compartments.

Both versions had a centre seat behind the pair of front seats, though this was not apparent on first sight. It was meant for a travelling mechanic, or a native guide, or even for some local dignitary to impress his subjects by riding in the "White man's charging chariots". Each side of this seat, completely hiding the occupant, were two ammunition boxes for the two (or even three ?) aircraft type Lewis guns with drum magazines. These were fork mounted and had already been put to use on the previous expedition.

They were covered by canvas covers and shown only in photos taken on the Saharan part of the journey ; later they were packed away, possibly even left at one of the supply depots. Carried in vertical holsters on the right of each front bucket seat were side arms for the driver and passenger. They were probably M 1892 artillery rifles, two to each vehicle. The body was piled high with equipment covered by a tarpaulin strapped down onto side rails. Finally there were brackets mounted quite high at the rear to hold a spare pair of tracks, and lower down a pair of oddly shaped fuel tanks ; a hand operated pump, probably for water, was on the left and in the middle of the rear cross member was the trailer towing eye.

Mounted on a swivelling bracket on the portion of the scuttle covering the dashboard was a searchlight under its canvas cover.

The trailer body was the same shape as the half tracks but shorter, lower and narrow. Its light chassis was cantilever sprung using the same wheels and tyres as the towing vehicle. Its spare was carried under the trailer's towing bracket. The bodywork opened at both ends, and a selection of tools like shovels and picks was carried on the sides. On top was a rail for fixing the cover over the outside cargo, as on the half tracks.

Their emblems and equipment

The five half tracks for the First Sahara Crossing (december 1922 — march 1923) each bore a special emblem on their bodywork, and Andre Citroen christened each of them with an appropriate name. G.-M. Haardt and Audouin-Dubreuil, the leaders of the expedition, said in their book "The natives of Ouargla were most intrigued by the signs blazoned on our five vehicles, like those the crusaders used to bear on their palfreys, and during the war, on planes and vehicles and even on artillery. Doubtless they imagined them to be magical signs of some use against evil spirits". Haardt's was called "The Golden Scarab", Audouin-Dubreuil's "The Silver Crescent" and the other vehicle "Flying Tortoise". These were the only three with bodywork. The other pair were platform trucks carrying great wicker baskets on whose covers were stitched the emblems of the "Ruddy Ox" and the "Creeping Caterpillar".

As well as being visually pleasing, the names and emblems also had a meaning, and were so popular that Citroen decided to do the same for the "Croisiere Noire". Each vehicle had an 8" circle bearing its own distinctive sign on both sides of the body ; a third was painted on the back of each trailer which also obviated mistakes in coupling up when striking camp. They stood out very well on the white of the bodies, which were not painted yellow as has been incorrectly depicted in recent illustrations.

The eight half tracks were split into two parties, each headed by one of the leaders of the previous expedition.

The first group : the Command vehicle, carrying maps, documents and firearms was the "Golden Scarab", wearing the same insignia as on the First Sahara Crossing. Maurice Billy was G.-M. Haardt's driver in this. Next was Commandent Bettembourg's "Elephant and Castle", carrying the records and money and driven by Roger Prud'homme. Luckily this is now in the Carriage Museum at Compiegne and seems to be the sole survivor of this transafrican expedition. The "Moving Sun" was one of the two "cinema" cars, and Leon Poirier, later a famous director, was a member of the crew, with Rabot as driver. The second "cinema" car, the "Flying Snail" had the cameramen Specht and driver Piat as crewmen.

The second group : The leading vehicle was Audouin-Dubreuil's "Silver Crescent" bearing the same name as on the previous expedition, in which it also was driven by the same man, Maurice Penaud. He was head mechanic on both these trips, as he was also to be finally with the China Group on the "Croisiere Jaune". However the design of the emblem on the second "Silver Crescent" differed slightly from that of the previous one. "Columbus" carried the medical supplies, cookshouse and taxidermist's equipment. Trillat drove and Bergonnier doubled as cook and medical orderly on this sixth vehicle. No 7, "Centaure" had in its crew the emigre Russian painter Alexander Iacovleff (1887—1938), who was famous during the mad twenties. It seems that the emblems on all three expeditions were his work, and he produced a multitude of pictures and drawings both of members of the expedition and natives and of the varied landscapes, on both the "Croisiere Noire" and the "Croisiere Jaune". The last vehicle "Pegasus" carried Charles Brull, who some years later was to head Citroen's experimental department and to develop, amongst other projects, the front wheel drive car. Francois Billy drove this vehicle, which was maid of all work, with spares and breakdown and recovery equipment.

In case of unavailability of any of the eight drivers, three spare drivers were carried, one of whom, Remillier, drove the whole · time ; Gauche during the Oubangui-Chari crossing, a particularly difficult area of marshes, and finally Balourdet from Tabora in Tanganyika. They usually sat in the centre seat.

Seven long stages, and several others

At two o'clock on the morning of october 1st 1924, in the presence of Andre Citroen, G.-M. Haardt and Charles Brull, the last nails were driven into the crates containing the eight fully equipped half tracks, in a dispatch shed on the Quai de Javel.

A few days later on the Morocco-Algeria frontier at Columb Bechar they were uncrated to brave the "dusky challenge" of nearly 18000 miles of desert, savannah, scrub and river crossings to reach Tamatave and re-embark for France.

First stage : crossing the Tanezrouft

With legionaries, Senegalese riflemen, Algerian spahis and Mokazni meharis of the garrison presenting arms the eight half tracks left Columb-Bechar at dawn on october 28th 1924. There were even four planes to escort them quite a way on their journey down the southbound desert track.

The expedition finally reached the Beni-Abbes oasis as the "languid sunset light" revealed it to their weary eyes, after "endless hours in a nightmare landscape". Following days saw them reach Adrar and then Taourit oases. November 5th. saw the start of the crossing of the Tanezrouft, over 600 miles without a supply point — "like crossing an ocean, ploughing straight on to an unknown headland beyond the horizon". They often drove through the cool nights until two in the morning, then slept beside their vehicles.

The horizon remained unchanged day after day, and they felt as though they were in a treadmill, moving without progressing an inch. After five nights they finally saw the Adrar des Iforas with the Wells of Tessalit nestling at its foot. It was when Leon Poirier, the cameraman, saw this mountainous mass looming up, after "a star studded night with the South Cross sparkling in the sky", that he had the idea of calling the film of the trip the "Croisiere Noire". They reached Tessalit on november 13th, then followed the dried up bed of the oued Tilemsi down the slopes of mount Adrar towards the Niger, which they reached on the 18th at Bourem.

For the third time in less than two years Citroen half tracks had conquered the dreaded Sahara, the final resting place for the bleached bones of so many previous explorers. As well as from the first 1922-1923 mission there was also the little known second crossing of january/february 1924. Commanded by Audouin-Dubreuil it travelled from Colum-Bechar to Timbuctu via the same route, Tessalit and Bourem.

Second stage : towards Chad

Up till now the expedition had been travelling southwards, but now turned east, first following the

Niger and then the border of the British colony of Nigeria, crossing the sandy regions around Zinder and the dunes of the Mounio area as they approached Chad. Starting out on november 20th the eight vehicles first reached Gao, the ancient capital of the negro kingdom of that name, then Niamey, and finally Zinder, capital of French Nigeria. The last leg took them to N'Guigmi on the banks of Lake Chad. By arriving there on december 14th they "had linked the Mediterranean to the great central African lake by car for the first time".

Just before they reached Zinder on this stage they met Barmou, Sultan of Tessaoua "the man with a hundred wives". This black lord of the Haoussa dynasty was about 45 and careffuly guarded these ladies in a sort of fortified harem with high white walls. Naturally Leon Poirier and his crew were most anxious to get inside to film them. Although they could have made an official request they preferred to attain their objective informally. Help came in the shape of a new Ford in a shed, broken down ; it was a present to the Sultan from an American. After he had left no one could start it, despite the efforts of a former black chauffeur from Zinder who worked on it for eight days ! Piat and Remillier, the two mechanics who looked at it soon found the trouble, to their great amusement. The dusky "expert" had forgotten to switch it on ! After this they were given the run of the Sultan's house and harem, the latter finding "that the white men were very adept".

Third stage : the Chad area

Following the marshy banks of the great trans-African inland lake was out of the question, especially since, despite the absence of rain, they were liable to sudden inundation. Consequently they decided to skirt it on the northern side. The expedition traversed the Kanem country via Mao and the sandy area of Massakori. One of the first of several dangerous crossings was only twelve miles from Fort Lamy, the capital of the Chad, when the Ligua "Bahr" gave them some uneasy moments. The ferry which had to transport each vehicle consisted of a pair of canoes held together by a screen of branches which settled dangerously low when the "Golden Scarab" was loaded abroad. There was barely a half inch of freeboard left, and the smallest ripple could have sent them to the bottom ! Consequently crossing the river was a slow job, never less than three quarters of an hour. The following day, december 24th, the other four had crossed and the expedition was on hard going and soon arrived at Fort Lamy. They decided to stay for a few days in order to do some much needed repairs and maintainance. In the meantime several members of the expedition went on a trip down the Chari in the gunboat "Leon Blot" and visited Lake Chad and some of its islands.

Fourth stage : across the savannah

They reached the left bank of the Chari by barge, and set off once again on january 3rd 1925. Their pace quickened with the easier going, and they reached Fort Archambault on the 7th, and Fort Crampel on the 9th, having crossed the administrative frontier between Chad and Oubangui-Chari. Next day the border between the Chad and Congo basins was reached and the expedition entered Fort Sibut. The 11th saw them on the right bank of the Oubangui and they entered Bangui, capital of Oubangui-Chari in style. Spread out before them were the vastnesses of the Belgian Congo.

The "Croisiere Noire" had then reached the furthermost point of French territory, and its leaders decided to rest awhile before pushing on into the Congo.

Fifth stage : hunting grounds

On the 19th they retraced their steps back to Fort Sibut, leaving it the following day to travel eastwards towards Bambari, Bria and Yalinga ; driving into the big game country to the south of the Anglo-Egyptian Sudan they struck up towards Birao, arriving there on january 30th. From there they made widespread forays, hunting elephants, giraffes, baboons, antelope, buffalo and other wild animals which teemed in such numbers that no restrictions were then deemed necessary. They stayed until february 27th, and left Yalinga, driving south towards Bangassou.

Sixth stage : through virgin forest

They next crossed the M'Bomou, a tributary of the Congo on march 1st, and were then on foreign soil for the first time. They had to ford many streams as they struggled on through the equatorial jungle, but made good progress despite this and soon arrived at Buta. From here only the four vehicles of the 1st Group ventured over the Congo to Stanleyville, the eastern capital of the Congo. Here the authorities held celebrations on january 12th both in their honour and also in honour of the first overland journey between North Africa and the Belgian side of the Oubangui by Frenchmen. A few days later, by march 19th, they were back again at Buta ready for the seventh stage, having twice crossed the land of the Pygmies.

Seventh stage : in the steps of the old Egyptian caravanserai

The Citroen expedition left Buga on march 22nd, once again heading east on the Congo-Nile route leading to Lake Albert. This so called "Royal" road was built to give the Congo an outlet onto the Nile, and the half tracks made easy work of it. They kept on it through Niangara until they got to Adronga when they took an excellent track accross the mountainous massif which led them to the Kilo Moto gold mines and thence to Lake Albert at Kasenyi. It was here that H.R.H. the Duchess of Aosta, princess of the House of France, sister in law of the King of Italy and his son the Duc de Pouilles, nicknamed the "Bedouin Princess" by the Somalis, paid the expedition a visit. This unexpected regal visitation was indeed a surprise in the middle of a still prehistoric Africa. When she saw the torn and sun faded silk tricolour on the "Golden Scarab" she smiled and said "Does'nt it look beautiful like that ! " She had just signed Serge Iacovleff sketch of herself and had added the names of the two great dynasties from which her family sprang — "France-Savoy".

They then crossed one of the smallest African lakes, only 125 miles long by 45 wide (Lake Leman is 40 by 25) in the "Samuel Baker", landing at Butiabwa in British East Africa.

Eight stage : dispersal

Although the party kept together until it reached Kampala to the north of Lake Victoria it then split into four groups of two vehicles. It was here on the 19th of april that the "Silver Crescent" and the "Rising Sun" under Audouin-Dubreuil's command left the others, taking with them the mechanic Trillat who up until then had combined "the delicate tasks of assistant cook and medical orderly".

They were first going to the source of the White Nile and then quitting Uganda for Kenya, which was to astonish them with its golf courses and club houses "so spic and span, so utterly British". They dropped down through the Rift Valley, with its belt of lakes 6,000 feet up, and reached Nairobi, the Kenyan capital on april 26th. They then penetrated the Massai, "one of the largest game reserves of all the British colonies". By the evening of may 5th they could spy the 18000 foot high famed Mount Kilimanjaro, the highest in Africa. Finally on may 18th the two half tracks clattered into Moubassa, embarking on the "Dumbea", which was to carry them to Majunga (Madagascar) to reunite with the second and third groups.

Meanwhile G.-M. Haardt with the remaining six vehicles made for Lake Victoria, which they crossed on april 22/23 in the "Usoga". They disembarked at Mwanza in Tanganyika, and turned south towards Tabora, where on april 29th they split up into three parties. That same day the second party, under Commandant Bettembourg, using the "Elephant and Castle" and "Columbus", set off for Dar-es-Salaam in the former German East African colony of Tanganyika. After crossing sandy desert they ran into difficulties in the marshland around Weinbere, and had to build brushwood roadways to get through. When they left Zekemke on may 4th the terrain became mountainous, then giving way to the plain of Morans, home of the ostrich. They were astonished to find that the English had in such a short time allowed the immense German rubber plantations to go to seed. The same applied to the roads, some of which had been completely taken over by the jungle. By may 13th the two half-tracks, despite some problems in fording swollen rivers, had reached the Indian Ocean at Bagamoyo. The following day they entered Dar-es-Salaam, where they boarded ship for Majunga.

Charles Brull, in command of the fourth party consisting of the "Flying Snail" and "Pegasus" also left on april 29th ; they had the longest leg to complete, (over 3000 miles), across southern Africa to the Cape. In Katanga they found, as did the other parties, only trails and native tracks instead of the supposed signposted roads, which were only evident around Elizabethville. Leaving here on may 29th, Brull and his team crossed mountainous country to arrive in British Rhodesia the following day. After many difficulties due to the non-existence of the alleged roads, they crossed the Kafue by means of a railway bridge. Here they met the Court-Treatt expedition making for Cairo, ploughing on desperately through the rain drenched ground. The fourth group passed through the Wankie coal mining basin, then the Cafre country to finally reach good roads on june 28th in the vicinity of Bulawayo, where the Prince of Wales met the crews and inspected their vehicles. They moved on on july 6th to cross the Kalahari desert and reach the Transvaal. The next objective reached was the diamond mining town of Kimberley and finally Capetown on august 1st 1925.

G.-M. Haardt's third group took the Mozambique road, driving south down the length of Nyassa before striking off to the east towards the Indian Ocean, using the "Golden Scarab" and Iacovleff's "Centaur". At Tabora they found the first railway they'd met in six months, and their leader made what was to be an unfortunate decision by deciding to enrail for Dodoma. Each vehicle was loaded on a rail flat and sheeted over with an old tarpaulin. Between these and the crew's wagon was another flat carrying drums of petrol. Sitting round the trestle tables were Haardt, the indefatigable Iacovleff, pencil always in hand, who had also imperturbably assumed the role of cook, and Maurice Penaud, head mechanic, who had driven the "Silver Crescent" as far as Tabora and of whom it was said "One did'nt know what to admire most in him, his common sense, his intelligence or his resolution". There were also Maurice Billy and Balourdet and finally Specht the cameraman — "Always smiling and good tempered".

When the train chugged up an endless incline the engine spewed out showers of sparks and cinders into the air. At the next stop Haardt posted a boy with a bucket of water on each wagon, as the tarpaulins were old and as dry as tinder. Effort in vain, since during the night a strong smell of burning revealed the train enveloped in smoke and flames ; both the vehicles, with full tanks of petrol, were on fire. There was no way of stopping the train since the engine driver failed to hear their cries. Haardt then fired his Colt in the air, which had the desired effect. They then found that only the "Scarab" was alight, which was serious since it was next to the load of petrol. Penaud, Billy Iacovleff and Specht flung themselves on it and dragged the burning cloth away. They found that "everything non-metallic had burnt — seats, bonnet covering, supplies and trailer. The spare tracks were ablaze and giving off masses of stifling black smoke". Haardt expected it to explode any minute, and there was no water available. Fortunately the track was sandy, and with the aid of shovelfuls of this the fire was finally extinguished.

Complete disaster had been averted, but the "Golden Scarab" was a blackened skeleton. However, after Billy had checked the magneto and rewired the ignition, they were overjoyed to hear the engine burst into life on all four cylinders. At the next stop Haardt wired to Tabora, where there were still some spare parts, for them to be sent on with all speed. They arrived by return, and by may 3rd. the "Golden Scarab" was rising again from its ashes. Whilst Penaud, Billy and Balourdet tackled the mechanical side Iacovleff and Specht repainted the bodywork ; the former even managed to find some natives who re-upholstered the seats in rattan !

By noon they were en route once again, via Tringa, Tukuyu and Inwaga for Nyassa. But their trials were not at an end, for at 4 o'clock on may 4th they reached the 300 feet wide Ruaha, with no bridges. By means of two small canoes and some not very buoyant tree trunks the "Golden Scarab" was ferried across, where it just managed to scramble up the far bank. "Centaur" was not so lucky, and stuck with its rump in the water until the other winched it out.

After the fire and immersion they were held up by torrential rain as they approached Tukuyou, which they reached on may 12th. The ceaseless downfall plagued them by flattening tents, soaking bedding etc. At last, after four days of trackless marshland and long grass in Nyassa they came on a recognisable track near Lakoporo on may 18th. The rate of progress fell to 10 miles a day as they hacked their way through with hatchets and spades. It's not surprising that the British welcomed the "Froggies" with such fervour since they were the first people to successfully cross that region.

There were still further troubles to be overcome on their journeys, for instance an anadequate ferry landed the "Golden Scarab" in the middle of the river Bua on may 29th, before they got to Blantyre in southern Nyassa on june 2nd. Even this was not the end, since on June 6th they strayed into the "Dambo", an immense marshy plain where they sank i up to their axles, struggling out only to be confronted with a bush fire !

After five days of this, covering less than fifty miles in the time. June 8th still found them struggling on with over 400 miles to go to Mozambique ! Finally after a risky crossing of a 75 foot deep ravine and a hazardous ferry journey across the Lourio, their troubles were over. By june 14th the third group of the "Croisiere Noire", not without some difficulty, reached the Indian Ocean and a tumultuous welcome from the Portugese. Meanwhile Andre Citroen had had the Messageries Maritimes steamer "Marechal Gallieni" diverted to Mozambique to embark the expedition and they landed at Majunga to rejoin the two other parties.

Ninth stage : Madagascar

The first, second, and third groups were thus reunited at Majunga having arrived separately by boat. They soon left for Maevatanana and Tananarive which they entered on june 26th 1925, where they waited for the fourth group, which was still en route for the Cape. This party did'nt arrive until august, having landed at Tulear on the south of the island and driven up towards the capital via Fianarantsoa. At that time there were hardly any roads on the island, and later a new road was built on the track taken by the 4th group.

Towards the end of august the eight half tracks and their crews drove from Tananarive to Tamatave, where they were loaded onto a Messageries-Maritime boat for France via Djibouti, the Red sea, the Suez Canal and the Mediterranean.

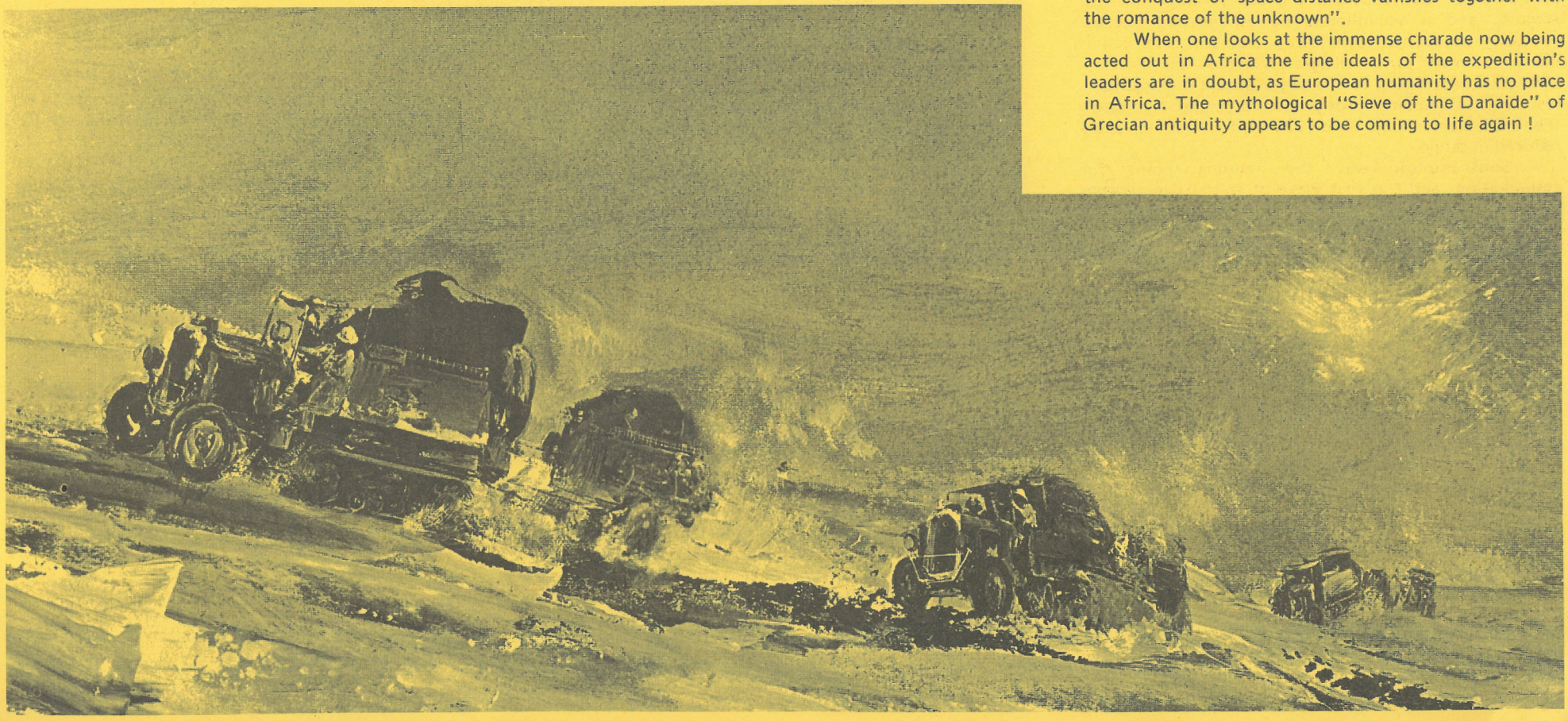
Where are they now ?

Sadly few of these magnificent vehicles survived ; although the emblems used on the First Sahara Crossing and the "Croisiere Jaune" are known, great difficulty was encountered in tracing the others. Luckily the "Elephant and Castle" is preserved in the Carriage Museum at the Palace of Compiegne, whilst a chassis and seats are owned by the biologist J. Bonzel, who is thinking of rebuilding a body, or at least the exterior of one. The others have disappeared without a trace, even the trailers, although these would not be difficult to make.

It is a pity that there is such a lack of interest in the famous "Croisiere Noire", especially since we were refused point blank access to some of the expedition's records which are in the library of the former French Overseas Museum, now modestly named the National Museum of African and Oceanic Arts, a left over of the 1930 Colonial Exhibition. It appears these are accessible only to curators of other museums who, quite understandably are more interested in art than in the half tracks of Citroen's second expedition !

Think on the last words in Haardt and Dubreuil's book, "the African enigma is ending. Our white half-tracks were only the advance party, the faithful of Boula-Matari were correct in thinking we were the forerunners of a new era. The old world is dying ; with the conquest of space distance vanishes together with the romance of the unknown".

When one looks at the immense charade now being acted out in Africa the fine ideals of the expedition's leaders are in doubt, as European humanity has no place in Africa. The mythological "Sieve of the Danaide" of Grecian antiquity appears to be coming to life again !



see page 41

OVER A HUNDRED MILITARY VEHICLES AT THE "SECOND LIBERATION RALLY"

NORMANDY — JULY 27/AUGUST 8th

Last year's "D Day Rally" organised by the Military Vehicle Conservation Group was a great success.

As a result Peter Grays, the organiser and founder of the Group, suggested for 1975 a tour of the Normandy battlefields lasting twelve days instead of six as the year before. Since the major expense was transport the cost would not be very much greater. Peter Gray wrote "Since the French made us so welcome we decided in June 1974 to make plans to return as soon as possible". Consequently the route was fixed last August, and a voluminous correspondance became necessary because at least thirty large towns as well as many hamlets and villages had to be crossed. Unfortunately, owing to the postal strike, the organisers lost at leat three months of preparatory time. As a result the trip planned in June 1974 had to be seriously reduced in scope.

Southampton was the rallying point for embarkation, and the first wave of thirty five vehicles left for Cherbourg, another of thirty leaving the following day. They formed up in this great naval port in the Cotentin peninsular and set off on the Sainte-Mer l'Eglise road for their first camp.

The M.V.C.G. convoy visited 22 miles of D Day beaches and then left Carentan to stay at the Saint-Lo camp. They left Coutances on July 31st for Breal-sur-Mer in the bay of Saint-Malo. They departed on the 2nd for Mortain via Avranches and the following day they drove through Donfront and Flers to reach Argentan.

They quitted Argentan on August 4th making for Caen on the Falaise road, visiting the Pegasus Bridges on the way. The next day but one they took the road through Lisieux, Brienne and Rouen to the Cleres Motor Museum. The convoy waited at Demi-Lune de Maromme, until Jacky Pichon arrived with two machine-gun carriers from his Normandy Military Museum, one the only remaining S.P.A. Fiat in running order, recently restored at the Museum, and the other an AM 8 Ford which took part in the landing. He then led the procession to Cleres. They made an unusual sight, with the first vehicle carrying a white flag and the second the French, English and American Colours.

Jacky Pichon by this means by-passed the regulations which specified only "allied vehicles made between 1936 and 1945" and so managed to include the S.P.A.

When they arrived at Cleres some of the party visited Dieppe and then returned to the "Hostellerie du Cheval" for the dinner given by the M.V.C.G., with many toasts and much returning of compliments.

Our English friends left for Le Havre by way of Yvetot on August 8th. They boarded the Southampton boat at noon, having covered over 300 miles on the roads of Normandy.

Although there was not a single tank and very few half-tracks amongst the dozens of military vehicles, the amphibious D.U.K.W. and Jeeps, the G.M.C.s and above all a glittering Rolls Royce, which had been used by Field Marshal Montgomery, Lord Alamein, attracted much attention amongst the crowd.

On the other hand the rallyists, and there were over three hundred men and women, were particularly interested in the Hotchkiss 4x4 in which Andre Lecocq led the small French group. Although the French army and police used these in some numbers they were quite new to the English. In in mitigation one has to bear in mind the extreme paucity, virtually a non-existence, of technical French literature on their own military material, in contrast to the amount published by the Anglo-Saxons and others.

Everywhere they went they were received with enthusiasm, not only by the towns but also by the onlookers, many of them holidaymakers. The grown ups reminisced about the landings whilst the youngsters were fascinated to see army vehicles which until then had only been images in W.W. 11 films for them. It was a pity that only one left wing township, that of Lisieux, saw fit not to welcome the Second Liberation Rally, the mayor even going to the trouble of absenting himself on August 6th, the day of its arrival. Doubtless if the Russians had liberated us the municipality would have been delighted, especially as they would still have been in occupation, as can be seen from the plight of those unfortunate East European countries.

The regulations laid down that all vehicles had to be in original condition, although they were allowed to display the appropriate signs and numbers for the type. Moreover no advertising was allowed and entrants were responsible for the good behaviour of their crews. They were particularly stringent on the fact that "they must be correctly turned out, especially regarding haircuts, on which the French townships were adamant", as "shoulder length hair does'nt go well in our splendid vehicles ! " Our English friends were afraid that their youngsters would be considered representative of their race this side of the Channel ! The writer, with typical English humour, also said in the regulations, "Furthermore it can be very hot over there in July ! "

Although a condition of entry was that "no badges of rank or decorations were allowed", "T shirts, helmets, army trousers, as well as jeeps and tank combat suits, even used ones", were permitted.

Regarding decorations there was the common sense proviso that "those who were entitled to them could wear them". Finally the organiser ended with a plea "to their common sense to observe the rules".

Even though they restricted entries to allied vehicles there was a surprise of another kind in store for them. At St Lambert an ex-parachutist of the 3rd German Division by the name of Jean Borner made himself known to them ; he was captured by the Canadians in the area at 10 o'clock in the morning of August 21st 1944. Now a hotelier at Ouistreham, he was warmly greeted by the former combatants, and all declared that it was "a good show all round".

This simple act of brotherliness amongst fellow Europeans was in keeping with the essentially peaceful demonstration, unlike the boorish and incomprehensible behaviour of an obscure mayor.