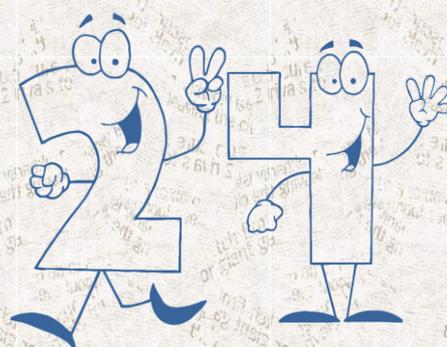


La Gazette de

l'Auto des Copains



n°



BI MESTRIEL

NOVEMBRE - DECEMBRE 2024

Anniversaires

Patrice Vincent 11 novembre

Cathy Beauville 14 novembre

Raymond Roquigny 18 novembre

Marylène Vincent 18 novembre

Daniel Puygrenier 22 novembre

Evelyne De Micheli 24 novembre

Nicole Philibert 19 décembre

Composition du bureau



source Doose

- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 9 : les Copains découvrent

Page 10 : les copains se détendent

Il était autrefois partie 2/2

Voici d'ailleurs quelques puissances corrigées à différents régimes :

2 000 tours	20 ch	} (puissance Renault 4 CV 900 cm ³)
2 500 —	26 ch	
3 000 —	31,5 ch	
4 000 —	42,4 ch	
4 500 —	46,7 ch	
5 000 —	50 ch	
5 500 —	51,7 ch	

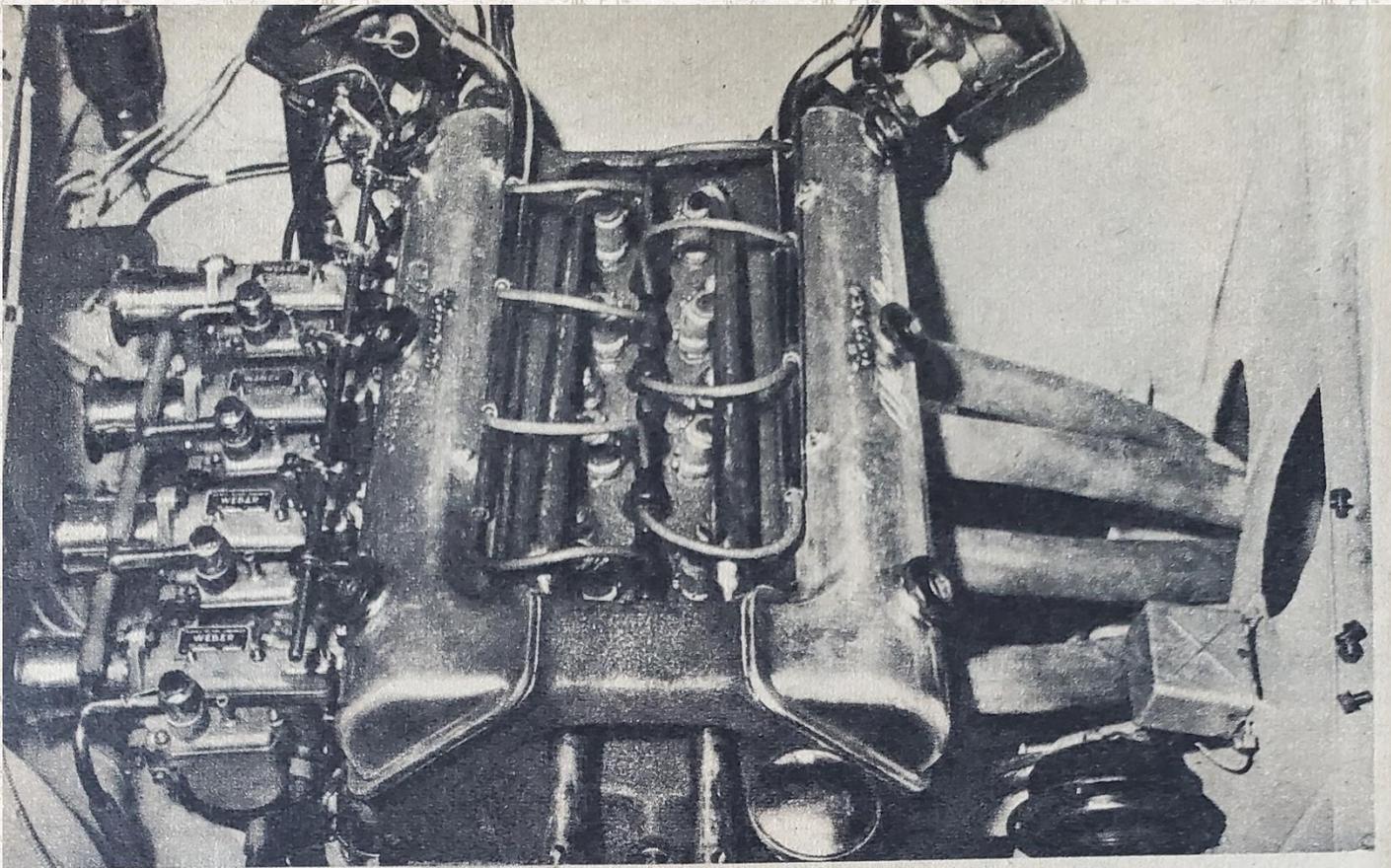
La 403 Peugeot a retenu aussi son attention. Avec l'emploi du collecteur d'admission adopté, le Delco est passé à l'avant. Ce moteur, avec un rapport de compression fort raisonnable, et avec son arbre à cames d'origine, a donné la puissance de 90 ch à 5 500 t/m, soit 60 ch au litre.

Enfin, toujours sur le plan français, la toute dernière étude fut celle d'un moteur de Citroën DS 19. Les travaux ne sont pas encore terminés, mais déjà la puissance est passée à 121 ch à 6 000 t/m, dont 102 ch à 4 000 t/m, puissance que nous avons pu personnellement contrôler dans la très moderne salle d'essais dont dispose Conrero. La voiture a été facilement chronométrée à 177 km et réalise des temps sur le kilomètre départ arrêté dont seraient très envieux les propriétaires de voitures sportives coûtant plusieurs millions.

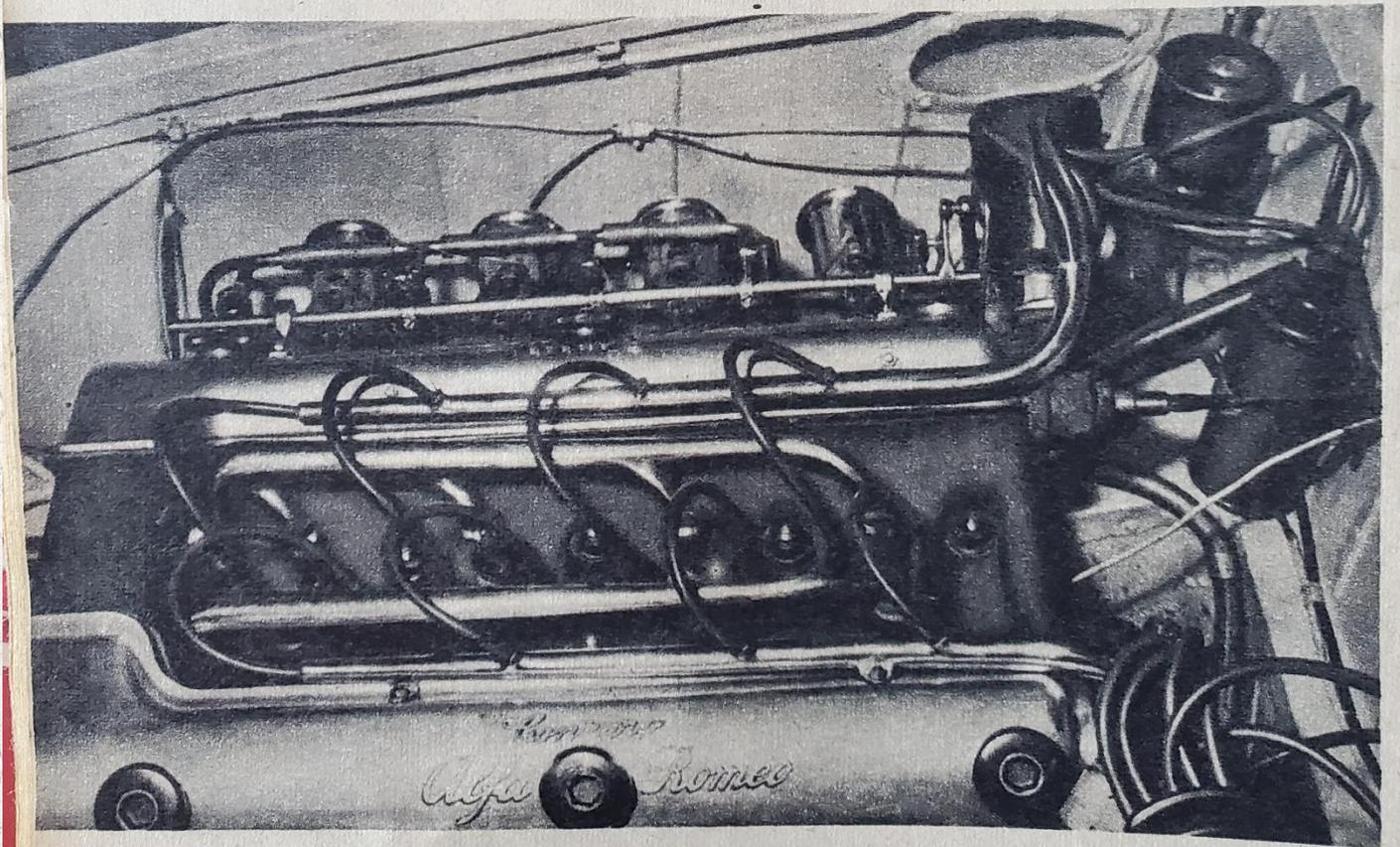
Quelques précisions s'imposent d'ailleurs en ce qui concerne le travail d'essai

de Conrero. Tous les moteurs qu'il passe au banc sont pourvus de leur échappement (tubulaires et pots) originel. Néanmoins lorsqu'il étudia le moteur de la DS 19 qui, on le sait, est doté de pots particulièrement volumineux et contournés, Conrero pensa qu'il gagnerait sans doute quelques chevaux en adaptant un échappement plus direct. Il réalisa donc un système d'échappement dont les tubes avaient le même diamètre qu'à l'origine mais qui affectait la forme d'une courbe pure. Mis au banc ce moteur accusa, à la stupéfaction générale, une perte nette de 7 chevaux. L'idée vint alors à Conrero de marteler, d'aplatir la sortie de cet échappement : il enregistra un gain de 3 chevaux. « Voilà, dit-il, comment on s'instruit chaque jour. Si je ne l'avais pas vérifié personnellement, je ne l'aurais pas cru : c'est avec les pots d'échappement d'origine qu'on obtient pratiquement le maximum de puissance ! »

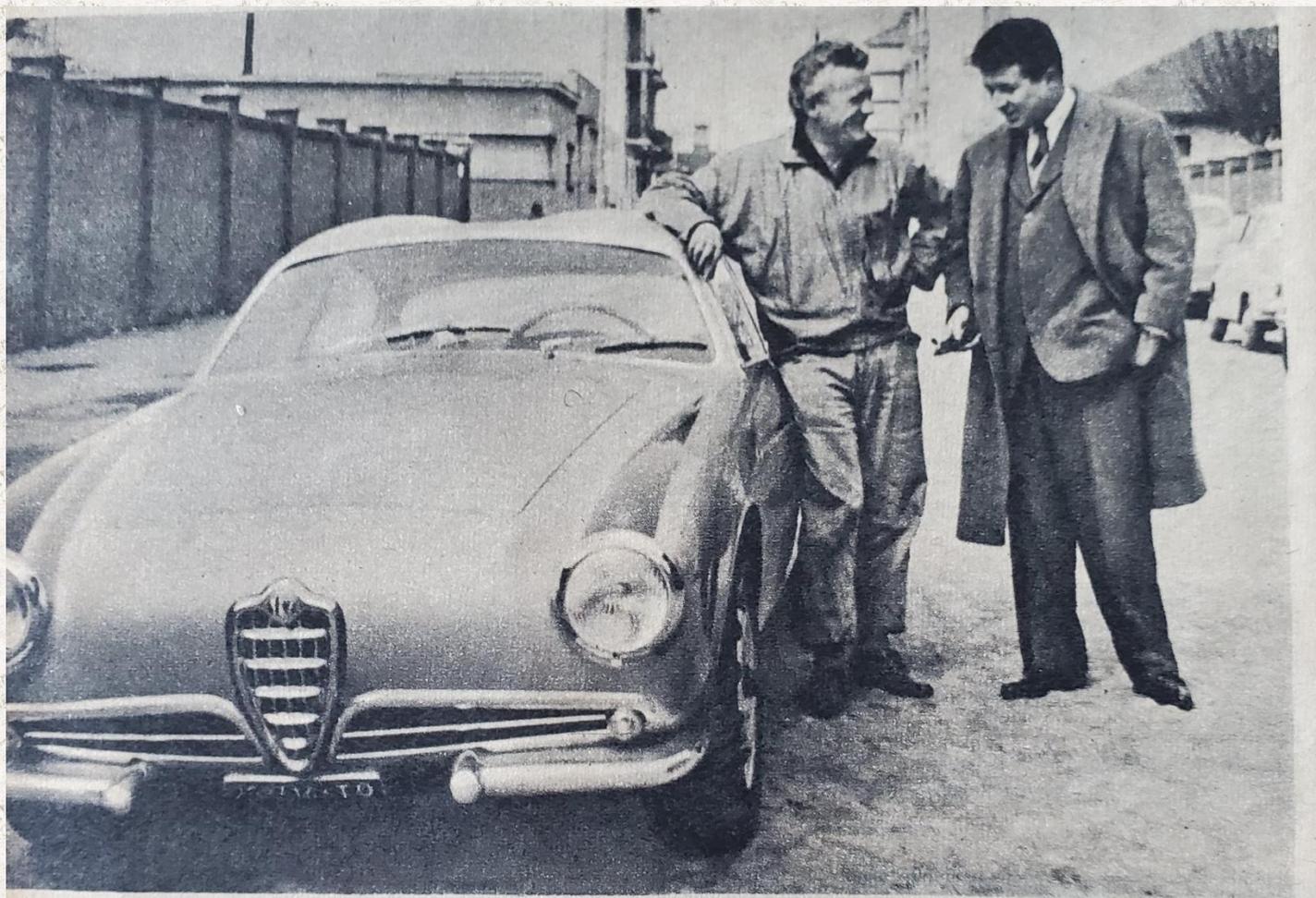
Conrero aimerait pouvoir se pencher sur le cas de tous les moteurs français. C'est ainsi qu'il y a quelques années il s'intéressa à la 2 CV Citroën. Le moteur Panhard aussi le tente, mais hélas il lui manque le temps nécessaire à l'étude, puis à la réalisation de telles conversions. Et puis disons-le, tout net : si la renommée a frappé à la porte de Virgile Conrero, la fortune ne s'est pas encore présentée. L'époque n'est pas tellement lointaine encore où la rupture d'une bielle, la déformation d'une culasse posaient pour lui des problèmes financiers importants. Cet état de choses est d'ailleurs la conséquence de l'esprit même dans lequel travaille Conrero.



La dernière version du moteur Conrero 2 l. transformé en double allumage. Le Delco unique est remplacé par 2 allumeurs entraînés en bout des 2 arbres à cames ; et chaque cylindre possède 2 bougies. La puissance est de 170 ch à 6 000 t/m.

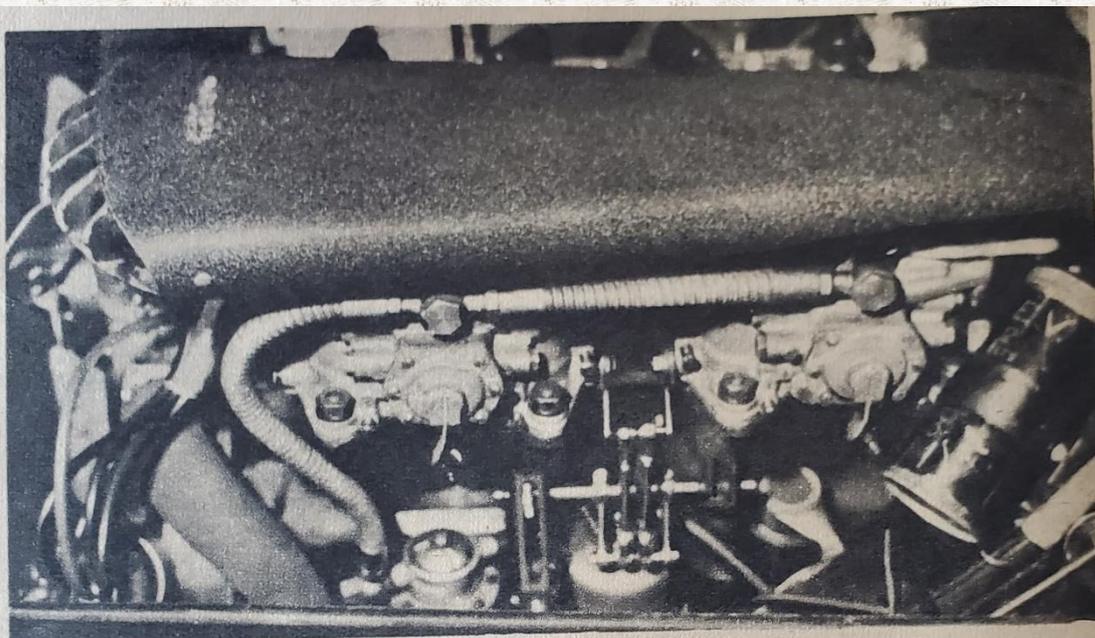


Noter la modification de la circulation d'eau dans la culasse. Le tube d'amenée unique est remplacé maintenant par 2 tubes parallèles reliant les 8 sorties.



Conrero en compagnie d'Abate champion italien de la catégorie « G. T. 1300 a » devant la Giulietta Sprint Veloce Conrero-Zagato qui fit en France une très belle démonstration aux dernières 12 heures de Reims.

Vue du moteur Renault alimenté par une batterie de 2 carburateurs Weber horizontaux double corps. L'on distingue parfaitement les 4 entrées d'admission et les 2 sorties d'échappement. Le Delco est en bout d'arbre à cames fixé sur le carter de distribution. La tubulure d'eau n'est plus à l'avant sur la culasse mais à l'arrière.



Ce moteur est un 403 Peugeot. Il est alimenté par 2 carburateurs inversés double corps semblables à ceux de l'Alfa 199 T. I. Le Delco est placé à l'avant. La prise d'air a une forme très rationnelle. Puissance 90 ch à 5 500 t/m.

Laissons-lui la parole : « Il est anormal, dit-il, inadmissible même qu'un moteur casse sur la voiture d'un client. Si un moteur doit casser, il cassera chez moi. Cela signifiera que j'ai fait une erreur dont le propriétaire de la voiture ne doit pas subir les conséquences. » Des hommes de cette trempe, cela se compte sur les doigts d'une seule main. Il est d'ailleurs un fait certain : les moteurs Conrero ne cassent jamais en course.

A Turin on travaille très fort actuellement pour augmenter encore la puissance de la Giuletta Veloce et il est fort probable que durant la saison qui commence les Alfa Conrero feront parler d'elles. Lors de notre visite, nous avons personnellement vu tourner au banc plusieurs moteurs : ceux des Français Ubezzi, Burgraff et Lauga entre autres. L'un de ces moteurs développait très exactement 112,8 ch, l'autre 113,5 ch. Fait remarquable, ces moteurs qui tournent allégrement à 7500 t/m et qui semblent pouvoir maintenir indéfiniment ce régime, tournent sans cogner à 300 t/m au ralenti. Les essais au banc de Conrero sont, sans nul doute, les plus sérieux mais aussi les plus sévères auxquels il nous ait été donné d'assister : ils durent des heures, des heures durant lesquelles on « tâte » les réactions à tous les régimes, des heures pendant lesquelles on épie la défaillance, le trou, le point faible. Ce n'est plus de la mise au point, mais du grand art.

Autre motif d'étonnement : Conrero parvient facilement à mener de front plusieurs études. C'est ainsi qu'il poursuit actuellement la construction d'une

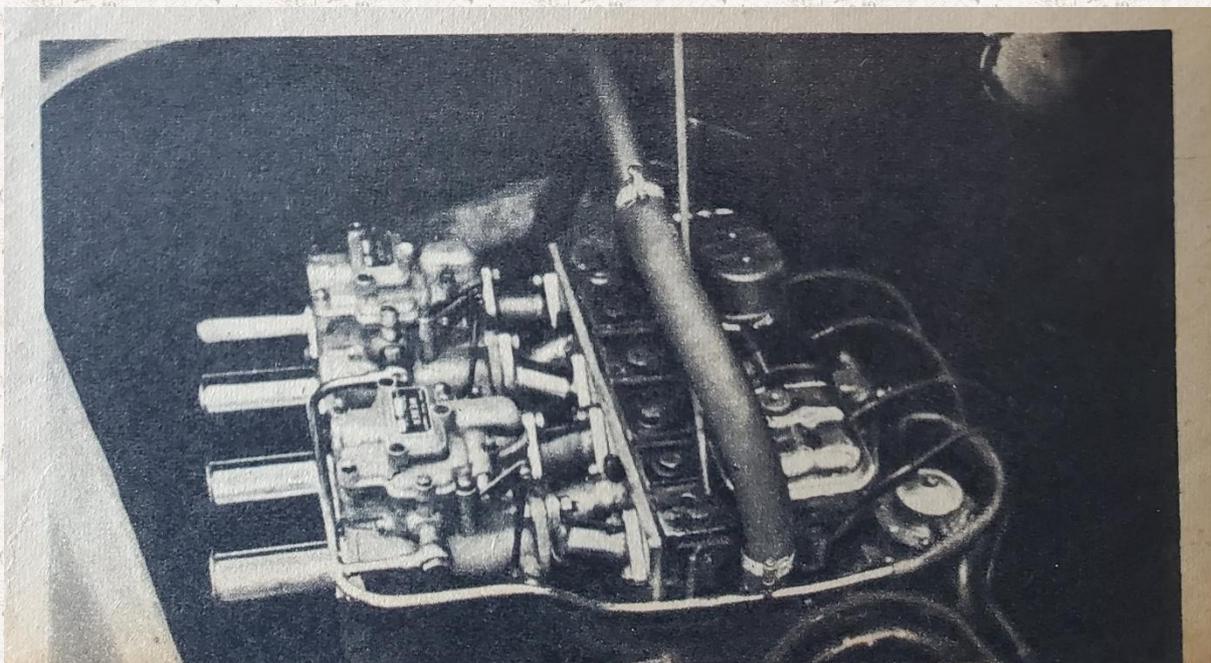
nouvelle 2 litres sport. Cette voiture qui n'en est encore qu'à l'état d'ébauche comportera bon nombre de solutions techniques résolument originales. Nous avons vu le châssis. Pour être très robuste il est aussi très léger. Nous avons assisté au montage du pont arrière : maintenu par des bielles de poussée latérales, il oscille verticalement maintenu par un roulement travaillant dans un guide. Conrero fonde beaucoup d'espoirs sur cette voiture : nous pensons qu'elle sera une nouvelle réussite.

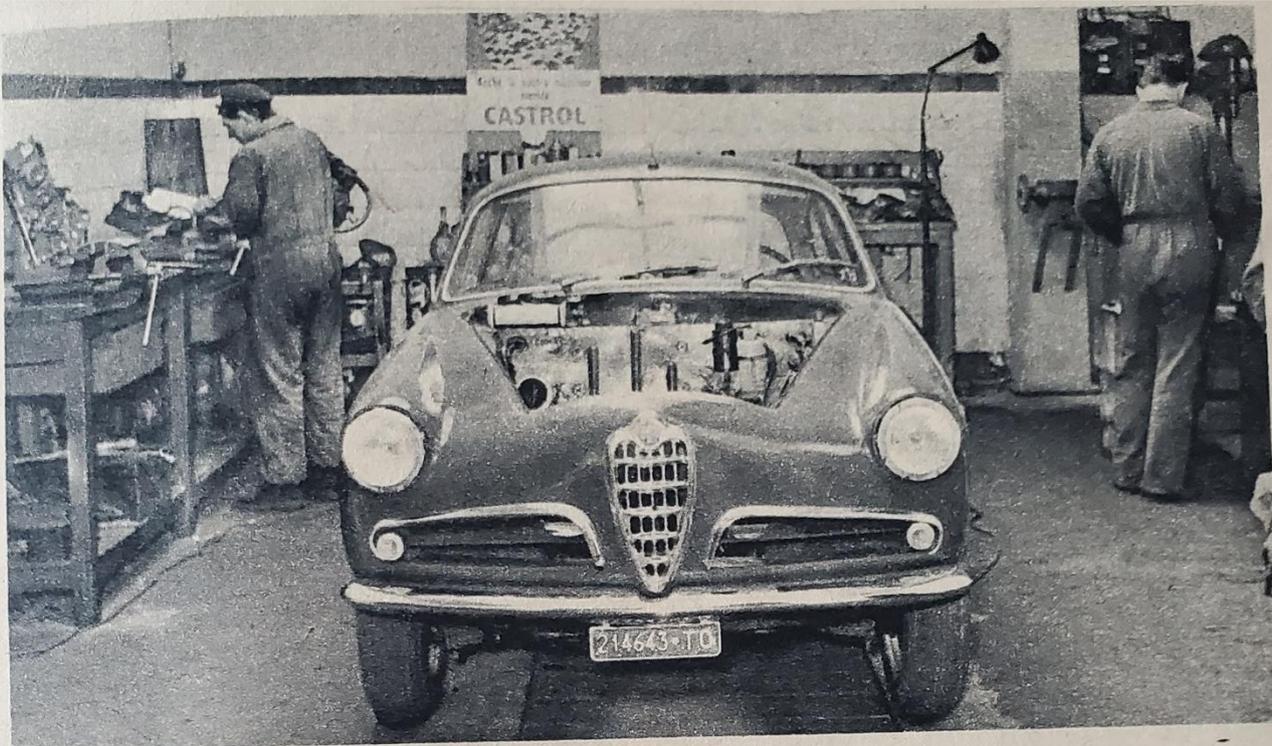
Un dernier trait mérite d'être relaté : Conrero ne se contente pas de suivre à distance les exploits de ses voitures ; il paie de sa personne, suivant chaque course, quitte à travailler davantage encore et à sacrifier ses heures de repos et... ses bénéfices.

La Via Madama Cristina est en passe de devenir le rendez-vous des sportifs du monde entier. Une chose est cependant certaine : Conrero n'est pas homme à se monter la tête, la gloire lui importe peu. Seuls comptent pour lui la qualité, l'efficacité de ses moteurs, donc la satisfaction de ses clients.

Plusieurs grands du sport italien nous ont dit leur opinion sur Conrero et Gino Munaron, champion italien des voitures de sport, ne cache pas l'admiration qu'il a pour Conrero. Que dire de plus ! l'homme est attachant, son œuvre est indiscutable. Le sport automobile ira de l'avant tant qu'il existera des Conrero.

Guy GRAVIER et Claude VOGEL.

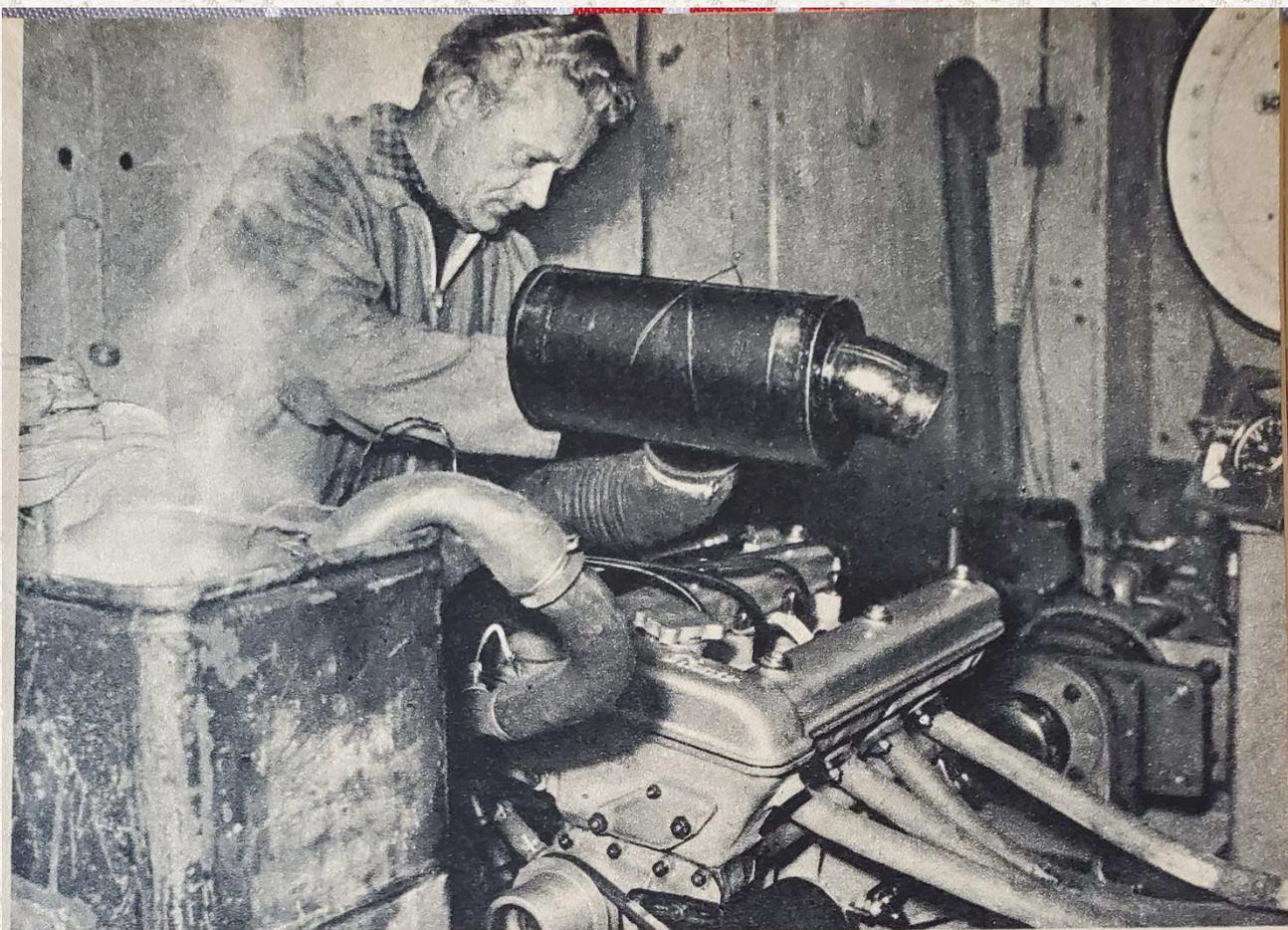




Une vue générale de l'atelier. L'Alfa de Burgraff est en cours de montage.

Conrero est l'ami des grands champions. Gino Munaron est un familier de ses ateliers.



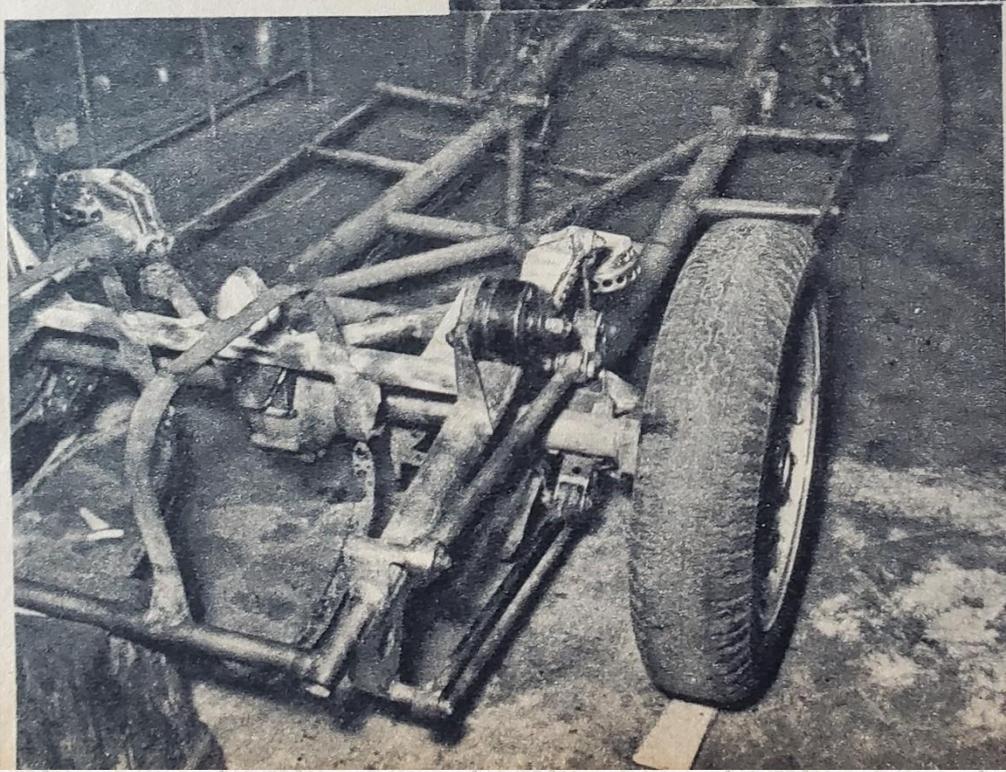
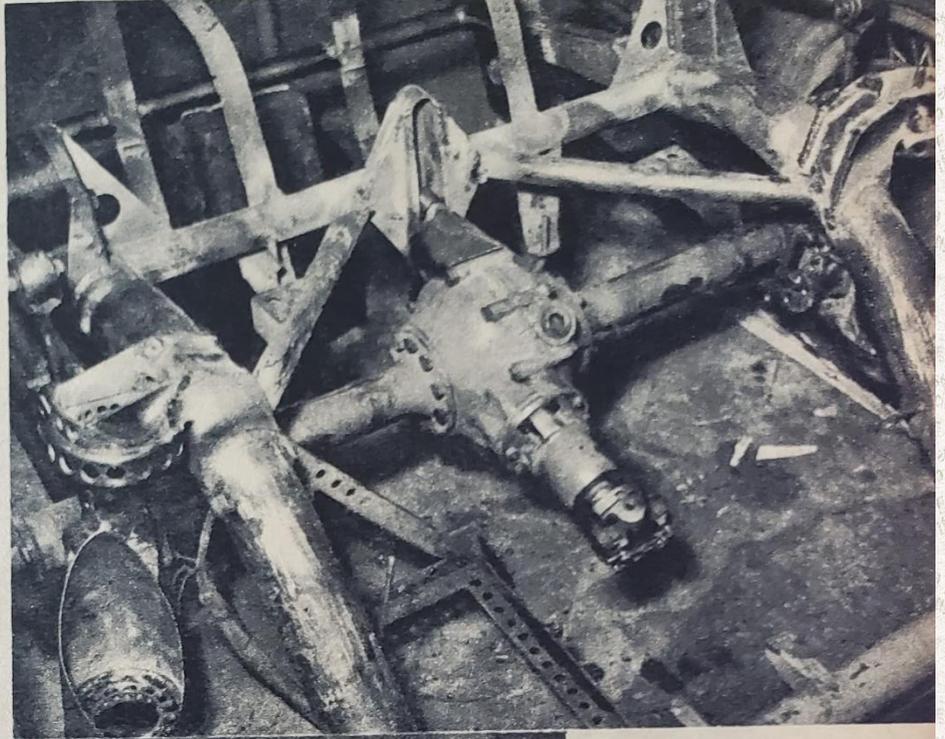


Cet Alfa Veloce installé au banc va tourner pendant plusieurs heures.



Cico termine le montage d'un autre moteur. Celui-ci aussi figurera à Pau.

Le châssis de la future « nouvelle 21. Conrero » en est à un stade avancé. Le pont arrière est monté d'une manière originale.



Les copains découvrent

LE GEMMAGE EN MÉDOC

Dès le début 1900, un des grands secteurs d'activité de l'exploitation de la forêt est le gemmage.

En 1907 première délibération à la mairie : « Il y aurait quelques ressources à retirer en faisant résiner quelques pins épargnés par les incendies ». Le Conseil municipal décide de « se munir des choses nécessaires à ce projet pour recueillir la récolte (bandes de zinc, pots en terre cuite); en 1918, de gros pins seront gemmés ».

« Le résinier qui fera le travail sera rémunéré sur les produits de la vente de la gemme : la moitié lui sera attribuée, l'autre moitié constituera la part de la commune qui aura en charge les frais de transport (le Sieur Dumora, résinier, est chargé de la vente et remettra à M. le Maire la part de la commune avec production du bulletin de vente comme titre justificatif) ».

Le premier résinier est donc M. Dumora. De nombreuses et régulières discussions ont lieu en Conseil municipal pour revoir les conditions du partage de la résine, du nombre de résiniers, de leur nomination. Le résinier est considéré comme un ouvrier qui gagne moins que les autres travailleurs. La rémunération est basée sur le cours de la gemme et varie suivant le rapport de 2/3 ou 1/2 pour la commune et les résiniers. En 1930, le partage est le suivant : Discussion sur le partage de la résine entre les 2 gemmeurs et la commune. La demande est de 2/3 pour les gemmeurs jusqu'à 1 franc 50 et 50 % au-delà de 1 franc 50 ».

Les conditions de partage sont modifiées selon les années ainsi que la contenance des barriques. Une surveillance réelle est mise en place afin de vérifier les numéros de barriques en cours de remplissage pour éviter toutes contestations et accusations ainsi que la qualité du travail.

Il faut acheter régulièrement des pots et des zincs ; par exemple en 1949, l'achat se porte sur 6 000 pots de résine et 5 000 zincs.

Les parcelles exploitées se situent surtout sur Pétrucail, Bertranot, « au grand semis ». Les barriques et fûts pleins sont disposés en différents points de la commune pour être transportés vers les exploitants.

En 1962, le marché des produits résineux connaît une grave crise qui annonce la fin de l'activité de gemmage. Jusqu'en 1974 la commune continue encore un peu cette activité.



Rien ne se perd car les copeaux appelés « galips » ou « gemelles » arrachés au tronc des pins pour insérer les pots et zincs sont vendus pour allumer le feu.

Le gemmage, les opérations et les outils

Les différentes opérations effectuées lors du gemmage des pins sont les suivantes :

- Le « pelage » : l'écorce est enlevée à l'endroit où l'on veut effectuer une carre.
- Le « cramponnage » : la fixation du pot qui reçoit la gemme, par une pointe avec sa lamelle de zinc, à l'aide d'un maillet.
- La « pique » s'effectue à l'aide du « hapchot » pour raviver la carre tous les huit jours. La gemme ou la résine s'écoulait le long de l'entaille pour remplir le pot fixé en son extrémité. Cette opération se renouvelle une quarantaine de fois dans toute la saison.
- L'amasse* consiste à la récolte de la résine. Il peut être récolté jusqu'à 250 litres de résine par jour que les femmes transportent jusqu'aux barriques à trappe carrée.

• Le « barrascage** » : l'ultime opération de nettoyage de l'arbre à la fin de la saison de ramassage. La résine durcie le long des carres ou « barras » était ôtée, ramassée et mélangée à la résine récoltée dans les pots.

Pour toutes ces opérations les outils sont les suivants :

- Le « pitey » sorte d'échelle confectionnée dans une perche de pin de 10 à 12 centimètres de diamètre au pied en forme de fourche et d'une longueur de 4 à 5 mètres sur lequel on fixe des échelons.
- Le « hapchot » outil long d'une vingtaine de centimètres sur une douzaine de large doté d'un tranchant légèrement convexe et emmanché sur 70 à 80 centimètres.
- La « couarte » ou « escouarte » seau de récolte, carrée parfois cylindrique construite en pin et cerclée de fer ou de bois.
- La « pousse » ou « sarclé à pela », long « hapchot » dont le manche atteignait les 2 mètres.
- La « palle » instrument de fer comportant un manche d'1 mètre.
- La « barrasquite » outil au tranchant acéré long de plus de 2 mètres.

Vente et transport de la gemme

Au début de l'exploitation, les barriques sont en bois, puis dans les années 1950 en zinc. Leur contenance est d'environ 200 litres. Pour récolter la résine, le résinier vide le contenu des pots dans des seaux, puis déverse les seaux dans les barriques. Les transports sont effectués par des charretiers ou des muletiers. La vente et le transport aux établissements de transformation sont soumis à la procédure d'adjudication. Celle-ci est effectuée annuellement par les services de la mairie. Le résultat de l'adjudication nomme pour l'année le transporteur et l'exploitant qui achètera la gemme provenant des parcelles communales.

Exemples :

- 1908, au village de Bertranot, le transport vers Bordeaux chez M. Castaignède exploitant, 29 rue Belcier à Bordeaux est attribué à M. Fernand Berland.
- 1910, la gemme est fournie à M. Dupouy, cours Saint-Louis à Bordeaux. Le transport est assuré par les habitants de Bertranot : « Ils transporteront leur en même temps que celle de la commune, ce qui diminuera dans une certaine mesure le prix du transport ».

• 1922, la gemme est fournie à M. Cazade à Pessac.

• 1928, la gemme est fournie aux Ets « Thérébentine Française », fabricants de produits résineux à Facture.

• En 1938, la « Coopérative des Produits Résineux » à Salaunes est le dernier exploitant référencé.

Les transporteurs prennent les barriques et fûts à des points déterminés de la commune et doivent ramener les contenants au même endroit. Ci-dessous un exemple des lieux de collecte dans les années 1920 :

- 1 barrique à Bidouet
- 1 barrique allée Sénéjac
- 2 barriques à Maupan
- 1 fût à Louvens
- 2 fûts à Moules
- 1 dépôt à Pétrucail

Les résiniers

Plusieurs résiniers ont travaillé sur les parcelles communales dont : MM. Dumora, Lesbats, Tautzia, Bourden, Moncé, Séville, Darmailacq... Les résiniers peuvent être des employés communaux ou des indépendants mandatés pour gemmer sur les parcelles communales et rémunérés selon plusieurs règles que nous avons expliquées dans l'article sur l'exploitation de la gemme. Un gemmeur doit s'occuper d'environ 4 000 pins...

Les conditions d'exploitation de la résine sont très difficiles : travail très dur pour une rémunération faible. Les résiniers sont des employés qui exploitent les parcelles communales. Si le travail n'est pas exécuté comme il faut, les arbres « seront finis avant l'âge ».

Le résinier est reconnu comme « un ouvrier qui gagne moins que les autres ». Chacun était responsable de sa parcelle, par exemple : M. Moncé sur Soubeyran et Maupan, M. Séville sur Pétrucail. M. Tautzia sur la parcelle dite « le grand semis ».

En plus du gemmage, la commune peut les autoriser à éclaircir les bois communaux. Mais ils doivent rendre la part revenant à celle-ci. Elle peut leur demander également de couper du bois de chauffage pour l'école et leur attribue également une quantité pour leur usage personnel.

En 1934, une lettre de M. Tautzia demande une revalorisation de sa rémunération, « à moins que ne soit voté le secours aux gemmeurs ». En effet, un projet de loi fut préparé devant le constat de la fluctuation des cours de la gemme, par le Syndicat des propriétaires forestiers et la Fédération des gemmeurs qui proposèrent la création d'une caisse de compensation des résineux. Ce projet, voté par les députés a été refusé au Sénat.

En 1952, les gemmeurs créent le syndicat professionnel des résineux ♦

Par l'Atelier Histoire du Pian
Site : Les Portes du Médoc

* Amasse : du gascon « amassa » est la récolte de la résine. Les pots sont vidés dans des récipients en bois ou en zinc. Ces derniers sont vidés à leur tour dans des barriques.

** Barrascage : issu du gascon « barrascatge » ou « barrascatge ». Opération effectuée lors de la dernière récolte de résine.



Les outils du gemmage des pins (Photo Bruno Neff)

Les copains se détendent

**JE VIENS D APPRENDRE
LE LATIN GREC ! RECTUM
RECTUM LEONIDAS VEUX
DIRE CUL CUL LA
PRALINE !**

**Incendie dans une
pisciculture.
Toutes les carpes sont
des truites, il ne reste
que des sandres.**

**Lorsque j'ai un chat
dans la gorge,
je prends du sirop
pour matou.**



**Quelle est la
différence entre une
cocotte minute et un
gendarme?
Aucune! Quand ça
siffle, c'est cuit 🤪🤪**

**Ne jamais
désespérer, j'ai
une amie
aveugle qui vient
d'accoucher de
jumelles**

**J'ai acheté une
balance, mais je ne
peux pas m'en servir...
C'est écrit "pèse
personne"...** 🤪🤪🤪

**Melon:
Cri de la vache
qui dure longtemps**

Ça dit quoi, un mexicain,
devant un panier de lavage?

C'est salsa!



Quelle est la
différence entre un
gendarme et une
cocotte minute ?
Aucune !
Quand ça siffle, c'est
cuit 😂😂



Le blanchisseur
de César le saluait
par habitude, d'un
machinal Avé.

Minute

- A.N.P.E = Avec Nous Peu d'Espoir
- D.D.E = Dix Doigts Engourdis
- E.D.F = Équipe De Fainéants
- G.D.F = Gars Déjà Fatigués
- FORD = Fabrication Ordinaire,
Réparation Difficile
- S.N.C.F = Source Nationale de
Catastrophe Ferroviaire
- R.A.T.P = Rentres Avec Tes Pieds
- C.A.P = Certificat d'Aptitude
à la Pauvreté
- B.T.S = Boit Très Souvent
- B.A.C = Brevet d'Accès au Chômage
- F.A.C = Finalement Arrivé au
Chômage

- Qu'est-ce que ça fait quand tu lances une gousse d'ail contre un mur ?
- Jsp
- Le retour du jet d'ail.
- Ptn tg



Mr et Mme Durine sont
heureux de vous
présenter leur fille,
Anna-Lise.