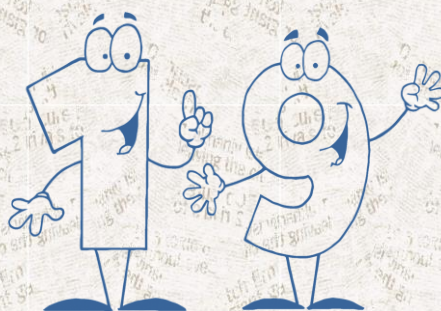


# La Gazette de

**l'Auto des Copains**



no



**BI MESTRIEL**

**JANVIER - FÉVRIER 2024**



# Anniversaires

Luc Philibert 23 janvier

Chrystel Flamanc 1 février

Vincent Marmajou 6 février

Jacques Labussière 20 février

Bernard Robert 21 février

# Composition du bureau



- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorière : Stéphanie Prunet

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

# Table des matières

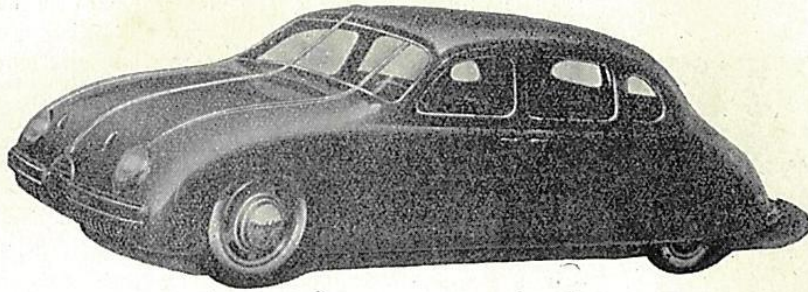
Page 2 : il était autrefois

Page 4 : les Copains découvrent

Page 8 : les copains se détendent

# Il était autrefois

## CLAVEAU-DESCARTES



**E**MILE CLAVEAU qui, depuis 1923, s'est fait l'apôtre des théories suivantes :

allègement général, carrosserie coque sans châssis, aérodynamisme réel, moteur transmission formant bloc, abaissement du centre de gravité, répartition rationnelle des masses, suspension à roues indépendantes avant et arrière, conservant un débattement vertical, direction à commande indépendante pour chaque roue directrice, protection et accessibilité des organes, en présente, cette année, la synthèse.

La Claveau-Descartes est, en effet, en ce moment, à l'état de prototype unique, mais absolument complet.

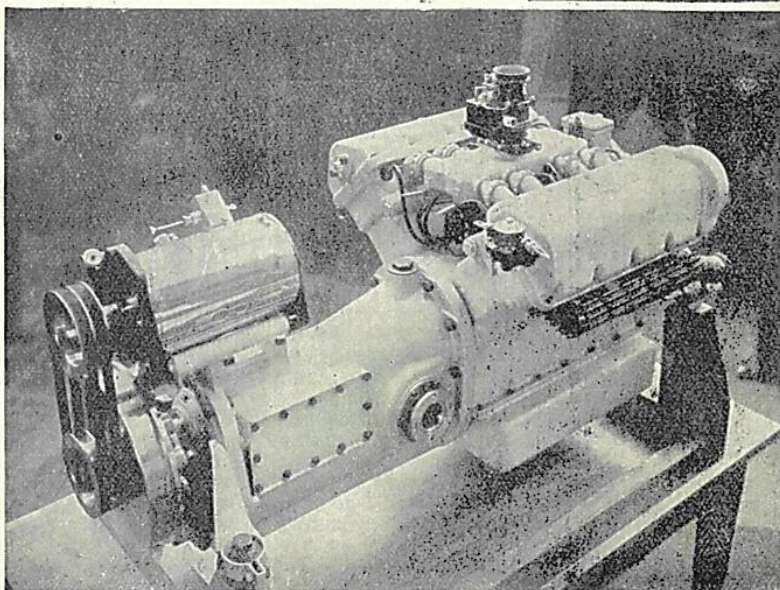
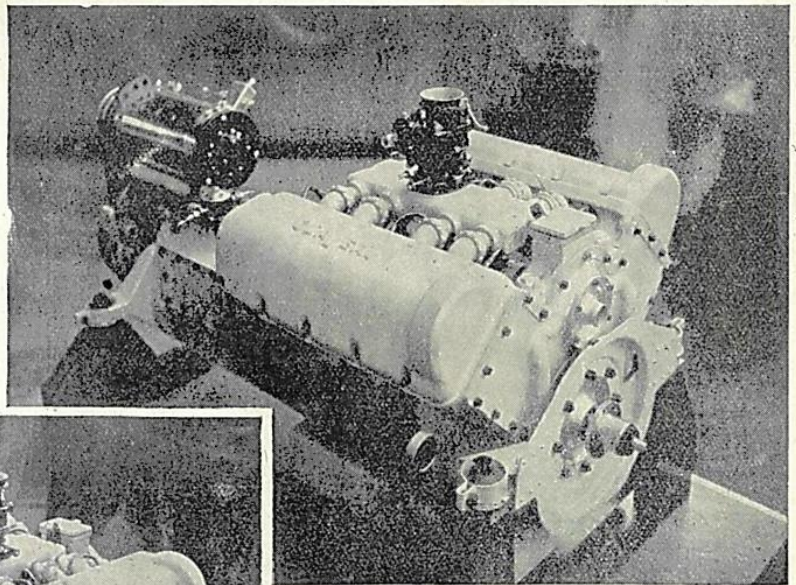
Il est remarquable que sa réalisation n'ait apporté aucune modification importante au projet initial. Ceci est la preuve qu'Emile Claveau ne se lance pas à la légère et que sa longue expérience de l'automobile n'est pas vaine.

La voiture, dont la silhouette est connue depuis la fin de la guerre, est une vaste conduite intérieure qui pourra transporter 6 personnes et 150 kilos de

bagages à 150 kmh. de moyenne en ne consommant pas plus de 12 litres aux 100 km. Ce résultat étonnant est dû principalement : à la légèreté relative du véhicule (950 kg); à la puissance de son moteur de 2 l. 300 à 8 cylindres en V à chambres de combustion hémisphériques, qui donne 85 CV à 4.200 tm. avec une compression de 7, tout en étant capable de tourner à 5.000 tm. (la voiture atteint 170 kmh. en 5 m. pour 4.800 tm.); à sa boîte à 5 vitesses dont une surmultipliée; et surtout à son radiateur

très particulier qui, combiné avec une soufflante, consomme d'autant moins d'énergie que le véhicule va plus vite (1 CV à 150 kmh. alors que sur une voiture classique la puissance absorbée par le radiateur à cette allure est voisine de 20 CV).

Signalons enfin un coefficient aérodynamique remarquablement faible ( $C_x = 0,25$ ) et l'on ne s'étonnera plus des performances exceptionnelles de la « Descartes ».



2 vues du moteur « CLAVEAU », 8 cyl.

Mais ces performances nécessitent évidemment une suspension et un freinage dignes d'elle. Les quatre roues sont suspendues par quatre dispositifs séparés, le système employé à l'avant étant très peu différent de celui de l'arrière. Le débattement est vertical et garantit une voie absolument constante. D'autre part, les roues demeurent toujours absolument perpendiculaires au plancher de la carrosserie et, par conséquent, elles s'inclinent très peu dans les virages (à la différence de celles des voitures à suspension par parallélogrammes déformables). D'autre part, cette suspension est réel-

lement à flexibilité variable et scientifiquement calculée. Elle ne demande à peu près aucun entretien. Les roues en alliage léger forment tambour de freins. Elles sont frettées en fonte. Commande hydraulique Lockheed. La bonne répartition des masses et l'adhérence sont obtenues en montant le moteur en avant de l'essieu avant. Les deux demi-arbres de traction comportent chacun deux joints de cardan dont l'un homocinétique. Le différentiel est classique. La boîte à cinq vitesses du type « toujours en prise », la cinquième est surmultipliée de 22 pour 100. L'embrayage est séparé du moteur par la boîte de vitesses et fonctionne à l'air libre et vraiment à sec. Cette disposition est possible grâce à deux arbres concentriques dont l'un transmet la puis-

sance du moteur à l'embrayage alors que l'autre la transmet de l'embrayage à la boîte. Le moteur, dont le bloc est en alpacas moulé, possède au-dessus de chaque culasse un arbre à came agissant sur des soupapes inclinées à 90 degrés, par l'intermédiaire de deux rampes de culbuteurs qui remplacent la distribution hydraulique prévue à l'origine. Le vilebrequin porte à l'avant un ventilateur de forme tout à fait inusitée en automobile. Le silence de l'échappement est obtenu d'une façon très originale également. Les deux tuyauteries d'échappement conduisent les gaz à deux silencieux placés transversalement, immédiatement au-dessous du pare-choc avant. Ces silencieux sont moulés en alliage léger et comportent un grand nombre d'ailettes

extérieures. Ils sont ainsi constamment refroidis par le vent relatif, ce qui a pour effet d'abaisser considérablement la pression des gaz. Ceux-ci, une fois refroidis, sont conduits jusqu'à l'arrière par une tubulure unique qui passe sous la carrosserie et en son milieu. Cette tubulure constitue d'ailleurs la seule saillie apparente au-dessous de la voiture.

La coque rigide sans châssis, le « tout à l'avant » et le faible encombrement de la suspension ont en effet rendu possible un carénage complet aussi bien du dessous de la voiture que des parties visibles.

La Claveau-Descartes, bien que son prototype soit encore unique, semble bien être maintenant une voiture achevée.

## DELAHAYE

**R** IEN de nouveau cette année encore chez Delahaye, qui présente ses types 135 et 175.

Rappelons que le moteur du type 135 est un 6 cylindres, 84 x 107 mm. de 3.557 cm<sup>3</sup>, alimenté par trois carburateurs et d'une puissance fiscale de 20 CV.

Quant au moteur du type 175, c'est également un 6 cylindres, 94 x 107 mm., d'une cylindrée de 4.500 cm<sup>3</sup> et développant au frein 125 CV (1 carburateur) et 140 CV (3 carburateurs). Suspension avant à roues indépendantes. Les voies avant et arrière sont respectivement de 1 m. 450 et 1 m. 525. L'empattement est de 2 m. 95. Ce modèle sort en coach et en cabriolet 2 portes, 4 places.

Avec les mêmes caractéristiques générales que le 175, Delahaye construit les types 178 et 180 Seul, l'empattement est modifié. Le modèle 178 (empattement 3 m. 15) est « habillé » d'une carrosserie 4-5 places, en berline 4 portes et en cabriolet 2 portes. Quant au modèle 180 (empattement 3 m. 335), les carrosseries qui l'équipent permettent 6-7 places face route.

Notons aussi que ces trois modèles comportent une boîte total 4 vitesses.

### Essieu avant

La suspension avant des nouveaux châssis Delahaye est une suspension à roues totalement indépendantes (licence Dubonnet), caractérisée par ce fait que, pour chaque roue, les organes concourant à la suspension, à l'amortissement de celle-ci et au freinage des roues, sont réunis en un groupe qui tourne tout entier autour d'un pivot, sous la commande de la direction.

Le principe de fonctionnement de cette suspension est le suivant :

Un bras de manivelle A porte à son extrémité libre la fusée B de la roue. L'axe de cette manivelle porte un levier à fourche C qui s'appuie sur un ressort à boudin D et lui transmet la charge. Un amortisseur à huile composé d'un cylindre E et d'un piston F est logé à l'intérieur du ressort à boudin. Le levier qui transmet la charge au ressort agit en même temps sur le piston de l'amortisseur. En outre, un ressort tampon I absorbe le choc à fond de course.

L'axe de la manivelle portant la roue tourne dans deux paliers à aiguilles G fixés sur un carter en tôle emboutie H qui renferme le levier à fourche de suspension et l'amortisseur.

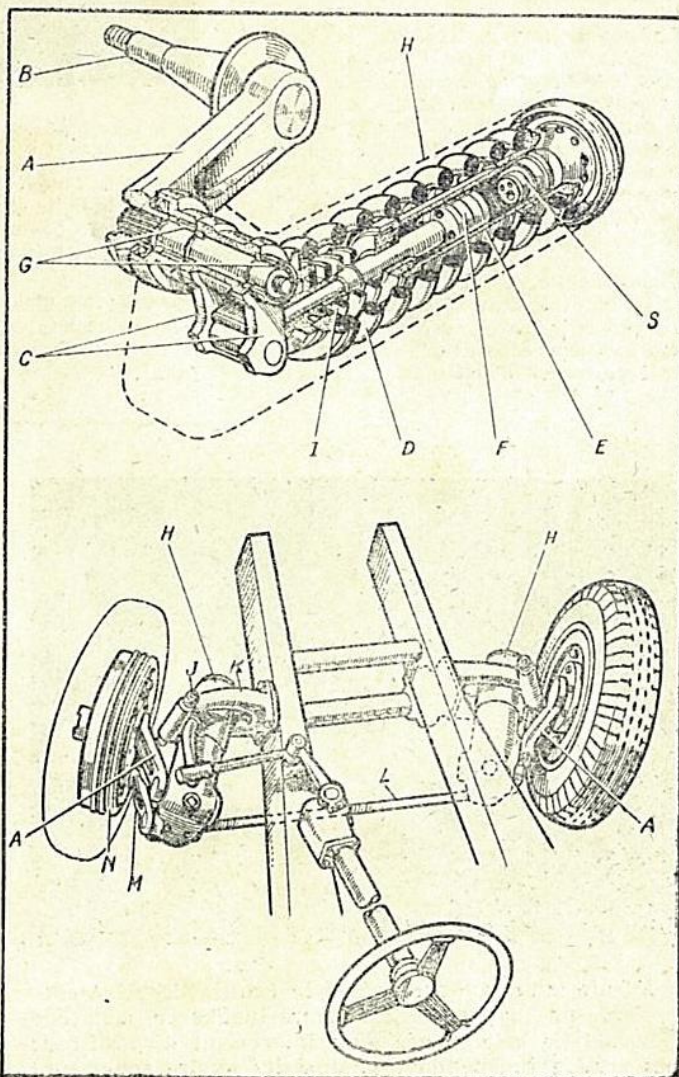
Ce carter contient de l'huile à un niveau tel que les organes y baignent complètement. Suivant les oscillations, le piston de l'amortisseur aspire ou refoule cette huile au travers des clapets logés dans le piston F et dans le bouchon de fond de cylindre S, et dont les ressorts sont tarés suivant l'amortissement à obtenir.

Le carter de la suspension tourne autour d'un pivot J fixé à une fourche K solidaire du châssis. La rotule recevant l'extrémité de la bielle L d'accouplement des roues est fixée sur le carter. Le carter de la roue gauche porte, en outre, la rotule de la bielle de commande.

Les articulations de pivotement n'étant pas influencées par les débattements de la suspension, ceux-ci ne provoquent aucun mouvement tendant à modifier l'orientation des roues.

Cet avantage, joint à celui de la grande rigidité transversale de la suspension, donne une remarquable tenue de route aux grandes allures, malgré l'emploi de ressorts d'une extrême flexibilité, procurant un confort inconnu jusqu'ici sur les voitures rapides.

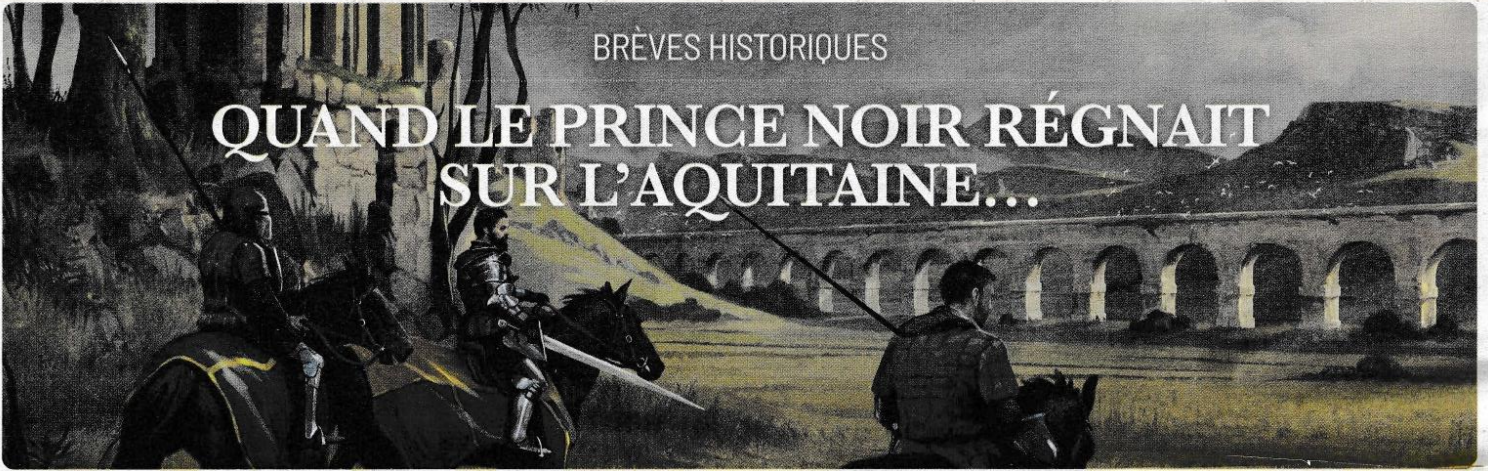
Le freinage présente une particularité intéressante. Le plateau support des mâchoires de frein n'est pas fixé à la fusée. Il oscille au contraire sur elle, et une bielle M, articulée à l'une de ses extrémités au plateau de frein N et à l'autre extrémité au carter, forme parallélogramme avec le bras de manivelle. On évite ainsi que la réaction du freinage agisse sur le ressort de suspension et fasse plonger l'avant de la voiture.



# Les Copains découvrent

BRÈVES HISTORIQUES

## QUAND LE PRINCE NOIR RÉGNAIT SUR L'AQUITAINE...



**Souvent cité ou évoqué, notamment à travers ses châteaux, le fameux Prince Noir reste cependant assez peu connu des Bordelais. Descendant d'Aliénor d'Aquitaine, il régna avec faste sur l'Aquitaine et sur sa capitale, Bordeaux...**

### **Un farouche combattant**

Elevé dans un esprit chevaleresque à la cour d'Angleterre, le Prince Noir, Edward de Woodstock, duc de Cornouailles et prince de Galles va ensuite guerroyer sur les terres de France pour le compte de son père, le roi d'Angleterre Edward III.

Le jeune prince fait preuve d'un courage admirable et d'une grande présence d'esprit, allant jusqu'à sauver la vie de son père dans une embuscade près de Calais. Au cours de l'une de ses chevauchées, à la bataille de Poitiers, le 19 septembre 1356, avec l'aide des seigneurs gascons, il capture le roi de France Jean II le Bon, le ramène à Bordeaux sous bonne escorte et l'enferme dans les dépendances de l'archevêché, avant de l'envoyer à la Tour de Londres. Le roi Edward III va en récompense élever le duché d'Aquitaine en principauté et l'offrir à son glorieux fils.

### **Une cour somptueuse**

Bordeaux devient ainsi la capitale d'une province s'étendant de Saintes à Bayonne incluant aussi le Limousin. Les chevauchées du prince vont ruiner de nombreuses provinces du royaume de France et faire la fortune, le bonheur et la gloire de Bordeaux.



Toutes les couches de la société profitent de la manne : la noblesse qui récupère terres et châteaux, les bourgeois par le commerce du vin, le clergé en augmentant ses domaines et ses perceptions de dîme, le petit peuple en bénéficiant des miettes de cette opulence.

En 1362, le Prince Noir épouse sa cousine, la duchesse Jeanne de Kent. Le couple tient alors à Bordeaux et dans les châteaux environnants « la cour la plus somptueuse de toute la chrétienté » (Chronique de Froissart). Chaque retour de bataille victorieuse donne alors l'occasion de grandes fêtes où il est dit que nobles anglais et gascons s'ébattaient et jouent avec les bourgeois et dames de la ville. L'archevêque bénit et reçoit somptueusement les vainqueurs. Maires et jurats participent grandement aux festivités. Après chaque chevauchée, ce sont de longues files de chariots chargés d'or et d'autres richesses, suivies des prisonniers capturés et bientôt échangés contre rançons, qui pénètrent dans la ville.

Froissart dira d'ailleurs : « l'état du prince et de madame la princesse (Jane de Kent) était si grand et si étoffé que nul autre prince ni seigneur, ne s'accompanait au leur ».

## Prince Noir ?

L'origine de l'appellation de Prince Noir reste mystérieuse, plusieurs hypothèses sont évoquées : la couleur de son armure ? La terreur qu'il inspirait sur les champs de bataille ? Autant d'hypothèses plausibles, d'autant que comme souvent, l'appellation de Prince Noir ne sera pas utilisée à l'époque. Il faudra attendre 1599 et William Shakespeare pour que ce surnom apparaisse dans les livres d'histoire et se popularise. Lors de la guerre de Castille, dont les conséquences mécontenteront les seigneurs, à la tête d'une armée composée d'Anglais, de Castillans, d'Aragonais, de Navarrais et de seigneurs gascons, il va contracter une grave dysenterie. En janvier 1371, malade, il quitte Bordeaux. Son départ donne lieu à des scènes de désarroi, le maire, les jurats, les bourgeois, le peuple viennent le saluer et assister au départ du bateau, nombreux pleurent déjà leur fortune. Le fils du Prince Noir, Richard, futur Duc de Bordeaux et roi d'Angleterre est bien sûr du voyage. Le Prince Noir décède à 45 ans, le 8 juin 1376, le roi Richard II d'Angleterre, né à Bordeaux, a tout juste 9 ans ♦

➤ Sources : Histoire des Maires de Bordeaux et Les Illustres de Bordeaux Dossiers d'Aquitaine



### Ingrédients

- × 300 escargots propres
- × 5 tranches de ventrèche coupées en dés
- × Dés de jambon
- × Des pétales de tomates séchées
- × 5 jolies échalotes
- × 250g de la chair à saucisses
- × 4 gousses d'ail
- × 30 cl de vin blanc sec
- × Un bouquet garni
- × Du persil
- × 1 boîte de tomates concassées
- × 25 cl d'eau
- × 1 boîte du concentré de tomates
- × 200 g de mie de pain rassi émiettée
- × Du sel de Guérande
- × Du piment d'Espelette

## ESCARGOTS À LA BORDELAISE

### Préparation :

1. Après avoir fait jeûner les escargots, bien les nettoyer.
2. Préparer un court bouillon, saler et poivrer, y plonger les escargots les laisser cuire une vingtaine de minutes après ébullition. Puis les égoutter dans une passoire et bien les rincer, réserver.
3. Dans une cocotte mettre les échalotes à revenir avec un peu d'huile ne pas faire colorer.
4. Ajouter la ventrèche coupée en dés ainsi que le jambon puis la chair à saucisses, l'ail passé au presse-ail, bien remuer.
5. Ajouter la tomate pelée concassée, le concentré, le vin blanc, le bouquet garni, le persil, l'eau, les pétales de tomates séchées, laisser cuire à couvert une trentaine de minutes à petits bouillons.
6. Au bout de ce temps, rajouter les escargots et les faire cuire dans la sauce durant 1 h, à petits bouillons, saler et pimenter.
7. Juste avant de servir, ajouter la mie de pain émiettée à la sauce, cela va l'épaissir.

## EN GUISE DE PRÉFACE AU MÉDOC

***Le Médoc est souvent présenté comme une fin de monde, le plus ignoré des petits pays. Ecartelé entre ses sables et ses dunes, ses marais et ses graves, c'est à la fois le plus riche et le plus pauvre des petits pays : le plus riche en ses vignobles pour la plupart alignés le long de l'estuaire (& grande route de Bordeaux) ; le plus pauvre en ses forêts violentées par les tempêtes, et ses sables longtemps ignorés des gens de la ville ; le plus instable aussi, faisant passer Soulac de l'estuaire à l'Océan avant d'ensevelir de ses sables. Notre Dame de Fin des Flots, ce qui ne l'empêche pas d'être truffé rien qu'en sa pointe d'une soixantaine de blockhaus.***

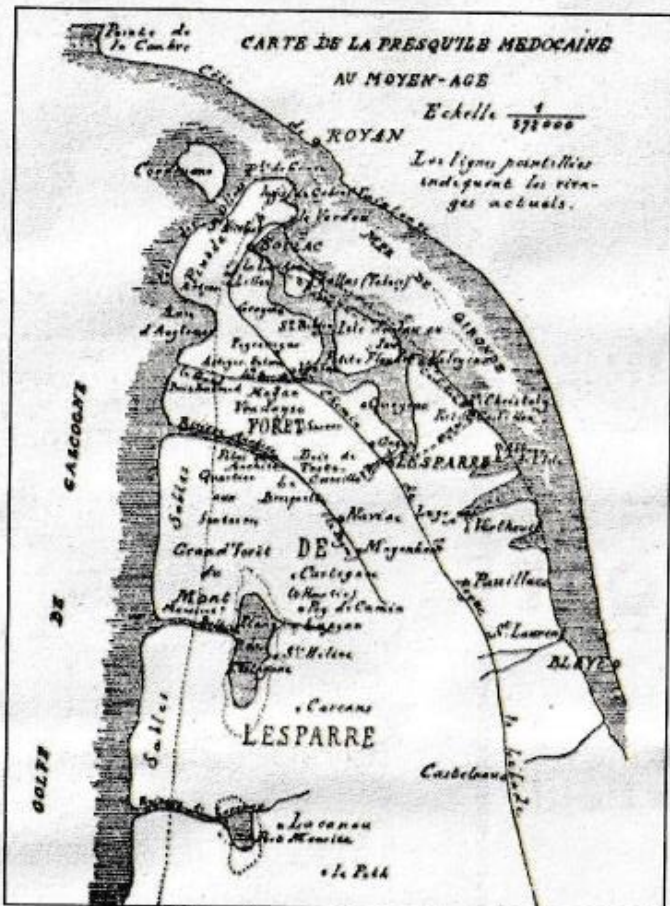
C'est un pays attachant où l'on vous dit sans sourciller que l'on est un vrai médoquin lorsque l'on a 3 couches d'ancêtres au cimetière. Un pays curieux, pas banal, qui gagne beaucoup à être connu. Triangle dans le triangle landais, Le Médoc est en équilibre sur le 45<sup>ème</sup> degré de latitude nord. La pointe de ce triangle a des limites très nettes : l'Atlantique à l'ouest (la mer) et l'estuaire à l'est (la rivière). Le sud, cependant est incertain. Le Porge en fait partie, Lège, peut-être, Saint Médard, sûrement pas, quoique les paysages y soient semblables de part et d'autre d'une ligne Lège-Saint Médard : les forêts se ressemblent et le vignoble médoquin est semblable aux autres vignobles girondins.

Le Médoc n'a pas de limites administratives, rien que des limites ressenties, autant dire des barrières intuitives. Même la langue gasconne est mâtinée de « bordeluche » aux environs de Blanquefort. Il est vrai que les habitants du Médoc abandonnent petit à petit leur « patois ». Médoquin allant à la dérive, ils acceptent aussi « médocain ».

On retrouve le gascon dans un livre de contes, chansons et récits recueillis par Patrick Lavaud dans « Lo Médoc, de boca a aureilha ».

En réalité le Médoc ne se définit que par la liste de ses communes : 57 en tout, soit plus de 240.000 hectares ; 4 paysages déployés côte à côte et qui se nouent à la pointe de grave : le littoral de dunes et de plages, le pays « landescot » tout en forêt, les vignobles sur les graves, les marais et les petits ports sur l'estuaire. Dans un ouvrage paru aux éditions Sud-Ouest, Marie-José Thiney le traite de « Fascinant Médoc ». Il est cela et plus que cela : fascinant et secret, flamboyant et discret, changeant sans cesse. Il doit son état actuel aux hommes autant qu'à la nature, qui n'a pourtant pas ménagé les hommes. Fascinant, il l'est autant par sa diversité que par le secret qui émane de la part longtemps la plus cachée de lui-même : le littoral et la lande. On dit les hommes « sauvages » et durs, durs à la peine et durs aux autres dans un pays qui ne les a pas toujours gâtés, où,





transformé les marais en prairies, les graves en vignobles... Il se joue entre lui et la nature un lancinant combat où le feu, les flots, la tempête ont sans cesse joué leur partition. Le Médoc est encore aujourd'hui « un de ces pays où l'on ne passe jamais par hasard, où l'on ne vient que lorsqu'on le désire, ou que l'on vous y amène », un de ces pays que l'on ignore le plus souvent, même si l'on vante ses vins.

**« Ô Médoc, mon pays solitaire et sauvage. Il n'est pas de pays plus plaisant à mes yeux : Tu es au bout du monde et je t'en aime mieux »**  
**Etienne de La Boétie** ♦

**P.S.** L'habitant du Médoc est un Médoquin ou un Médocain, c'est selon. Médoquin est le mot gascon que d'aucuns disent patoisant, l'autre a été formé sur le modèle de Maroc, Marocain – ce qui traduit, jusque dans les mots, l'indécision de tout ce qui touche au Médoc. Christian Coulon, qui est pur Médoc n'écrit jamais que Médoquin (féminin : Médoquine). Venu du sud du Médoc, d'un pays pas trop loin mais différent) je prendrai indifféremment l'un ou l'autre de peur de me perdre dans les labyrinthes médoquins (ou médocains)

✍ Charles DANEY

Extrait de « La petite histoire du Médoc »

Editions CAIRN

selon Claude Masse, les habitants fuyaient devant les gens portant chapeau. Mais il est flamboyant par son vignoble, et discret au cœur de son isolement. La nature a changé l'archipel des anciens temps en presqu'île, une côte plate et découpée en barrière rectiligne de dunes en avant d'un chapelet d'étangs. Elle a comblé les anciens ports en multipliant les marais. L'homme a couvert les dunes et les landes de forêts,

# Les copains se détendent

**J'AI VU UN ALIEN  
DANS MON FRIGO !**

IL M'A DIT :

" Ils sont extras tes restes "



**Le saviez-vous ?  
La fille de  
Guillaume Tell  
s'appelait  
Taglia.**

**Le crayon à papier :  
Donc il coule**



**Les cougars n'ont pas  
besoin d'un prétexte  
religieux pour  
pratiquer le jeune.**

**Laure m'a demandée de  
venir changer l'heure de  
sa pendule, mais je ne  
sais pas où Laure loge**



**SE RÉVEILLER  
TRÉTEAU  
EST À LA LIMITE  
DU SUPPORT  
TABLE.**

Pudeur :

Terme utilisé quand on perd sa montre

« Lorsque nous mettons des mots sur les maux, les dits maux deviennent des mots dits et cessent d'être maudits. »

*Les Fées Mérides des Mots & des Maux... ♥...*

Guy Corneau



Les deux blocs sont de la même couleur grise. Utilisez votre doigt pour couvrir la ligne qui les sépare. La lumière joue un rôle important dans les couleurs !

- Que dit une imprimante dans l'eau ?

- J'ai papier



T'AS LE COUID ?  
Bois 1 litre de PULCO  
QUAND LA BOUTEILLE  
est vide ...  
T'AS "PULCO VIDE"



On sait pas où Linda Lemay, ni où Alexandra Lamy mais on le cherche



C'est quand on  
est dans le noir,  
qu'il faut  
appeler une  
ampoule à  
Led...



Telle la coquille sans son Q, la  
carotte n'a pas vraiment le  
même goût sans son A !

Patrick Bruel n'a qu'un  
testicule, le gauche...  
C'est pour ça qu'il chante :  
♪♪ Qui a le droit ♪♪  
♪♪ Qui a le droit ♪♪

UN ÉCRIVAIN QUI SE LIVRE, C'EST UN PEU  
COMME UN CANARD QUI SE CONFIE.

