

Mig 15 en URSS ou le tristement célèbre F104 Starfighter aux États-Unis ainsi que les petits biplaces français d'entraînement comme le Fouga-Magister ou le Morane-Saulnier Paris. Nous sommes tout étonnés de nous retrouver aussi face à face à un vieux camarade de travail, en l'occurrence l'avion de mesures Fairchild Merlin (photo 5), utilisé par Météo-France pour sonder l'atmosphère lors de campagnes de mesures, prenant désormais une retraite bien méritée aux côtés d'avions célèbres.

Une sortie sur le tarmac situé devant le grand hall d'exposition a permis d'aller contempler de plus près un second exemplaire du Concorde aux couleurs d'Air-France, une Caravelle aux couleurs d'Air-Inter, ainsi que le très massif avion de transport militaire Airbus A400M. Le hall d'exposition recèle également quelques îlots d'expositions thématiques (les métiers aéronautiques, la mécanique du vol, l'assemblage d'un avion...), tous très intéressants et où nous aurions passé encore pas mal de temps s'il n'avait fallu penser au retour.

De l'avis général, cette visite a été très appréciée bien qu'elle n'ait pas permis de passer beaucoup de temps sur les expositions thématiques ou de s'informer plus en détail sur l'histoire de l'industrie aéronautique dans la région toulousaine. Mais il est certain qu'elle encouragera nombre d'entre nous à y revenir et à faire découvrir les richesses de ce musée à sa famille et à ses amis. Un grand merci aux organisateurs de cette rencontre.

JEAN COIFFIER

Photo 5 : Le Fairchild Merlin de Météo-France à la retraite



## Le bistrot d'André ...

Les demandes de visite du lieu mythique que constitue France-Télévisions furent si nombreuses qu'il avait fallu constituer 4 groupes. Une interruption due aux événements nationaux explique donc le sympathique guide qui a déjà accompagné les adhérents précédents et guidera le quatrième groupe. Avec ses 35 années de carrière, il connaît tous les rouages du lieu et rend son écoute captivante. Le lecteur pourra trouver le CR de la première visite dans l'AEC n°177. Ce jour nous offre un bonus : assister à l'enregistrement, en direct, de la météo de France 3 ; une découverte passionnante des techniques, des contraintes et des modalités de ce qui paraît si simple lorsque l'on regarde cette courte émission !

Les visiteurs de ce jour ont ensuite partagé un sympathique repas dans un lieu chargé d'histoire : le « Bistrot d'André ». Ce restaurant, proche du site de France Télévisions, a appartenu à André Citroën entre 1918 et 1935. Le propriétaire actuel a donc dédié toute la thématique de la décoration à la vie de ce grand homme et à ses réalisations.

En accord avec le mobilier et le décor mural constitué d'affiches, d'étagères chargées de modèles réduits et autres souvenirs glorieux de la marque, nos sets de table retracent la vie d'André Citroën (photo ci-dessous). Et, pour ceux qui souhaiteraient en savoir plus, une bibliothèque est, sur place, à leur disposition.

Le côté culinaire n'était pas en reste. Une carte variée a permis à chaque gourmet de satisfaire ses préférences. Et c'est, avec son sourire gracieux, que mademoiselle Chloé, nous a apporté, des mets très agréablement cuisinés.

Un moment apprécié par tous, à la fois instructif, en nous rappelant la vie d'un grand homme, convivial et agréable pour les papilles, après une visite riche en découvertes et en enseignements.

JOSEPH CHOUGHANA

**LE BISTROT D'ANDRÉ**

Ingénieur polytechnicien français et pionnier de l'industrie automobile, André Citroën est fondateur de l'empire automobile Citroën en 1919.

A l'image de la formidable campagne orchestrée lors du lancement de la traction avant, le slogan "en avant" deviendra le slogan de la firme.

• Tous ces dessins de capot sont des propositions de Flaminio Bertoni et tournent autour d'une même forme. La motorisation est à refroidissement par air comme le démontre la position basse de l'ouverture.

• Certains se sont étonnés, avec raison, que la DS 19, conçue en 1965 par un designer d'exception, Flaminio Bertoni, soit toujours restée une création isolée. Le fait n'est pas en réalité si étrange.

• La DS était indéniablement très en avance sur son temps. Les firmes concurrentes de Citroën hésitèrent à lancer une création semblable sur le marché. Si la DS devait offrir une descendant, ce ne pouvait être qu'après une période relativement longue, indispensable pour résorber la distanciation.

• Une chose est certaine, la DS n'a jamais inspiré d'autres constructeurs. Bertoni et les ingénieurs de Citroën fondèrent leur prospective sur les connaissances de leur temps, et ils se lancèrent sur une piste qu'ils croyaient être non seulement la bonne mais l'unique!

André Citroën, organisateur de génie et découvreur de talents, fonde sa réputation dans la production des engrenages aux dents taillées en chevron "V".

Il propose la 1<sup>ère</sup> automobile "traction avant".

• Sur cette esquisse signée de Robert Ciron, on relève la présence d'optiques rétractables (petits dessins) ainsi que le grand dessin s'approche de la version définitive.

TRACTION AVANT 16 CV

• Observateur attentif et spécialiste averti, Lucien Lorieux a vu croquer à Lyon de 1937 à 1940 cette superbe Traction Avant dont il a dessiné la silhouette. Selon lui (et je fais toute confiance à son œil d'expert) il ne s'agissait sûrement pas d'une carrosserie spéciale brochée par un amateur. Peut-être était-ce le prototype d'une version économique de la T destinée à la clientèle des représentants de commerce ; elle utilisait la caisse de la berline, mais ses portes provenaient du faux cabriolet (coupé) et toute la partie arrière était tôle.