

Association Les Voitures Anciennes de l'Outaouais



Bulletin *L'informateur*

Volume 13, numéro 6

Novembre - Décembre 2007

Journée à l'aéroport



Guy Strasbourg
photographe professionnel

Le Mustang IV de la Fondation Vintage Wings of Canada a été fabriqué en 1944 à Inglewood, CA. Après service rendu, il fut transféré à la R.C.A.F. en 1947.

De 1957 à 1961, l'avion fut remis à découvert à Carberry au Manitoba. En 1962, il est dépouillé et se retrouve éventuellement au Connecticut. Entre 1962 et 1977, on le récupère d'un "scrapyard" à Illinois. Partant du Texas et retournant en Caroline du Nord, c'est en 1985 que la restauration commença par l'installation de pièces provenant de trois autres carcasses. Le projet fut vendu et c'est en Oklahoma en 1999, que la restauration était finalement terminée.

Le 17 juin 2000, il effectua son premier vol. Baptisé "Mlle Oklahoma", il a été présenté pour la première fois à Oshkosh, et en 2001, il remportait le prix de la meilleure P-51.

C'est finalement en 2005 que Vintage Wings of Canada mettait la main sur ce bijou. Repeint en 2006 aux couleurs de la R.C.A.F. en souvenir de l'escadron 442, ce joyau participa grandement à changer le cours de l'histoire moderne.

www.avao.ca

D'un océan à l'autre

D'où viennent tous ces gens pour chauffer cinq véhicules, faire la maintenance, planifier les arrêts et les repas, rencontrer les médias et les officiels des villes et villages?

Membres de Bytown Fire Brigade (société historique sans but lucratif qui a pour but la préservation et l'appréciation de l'histoire des combats contre les incendies et des objets qui y sont attachés) pompiers en vacances ou à la retraite, un pilote en vacances, gens du secteur public et membres de leur famille, mécaniciens, un professeur, un travailleur aux Travaux Publics en prévention incendie et une infirmière.

L'équipe compte de huit à douze personnes. Il y a changement à intervalle de sept à quatorze jours. À chaque fois que des nouveaux arrivent, ils doivent être entraînés à chauffer les différents véhicules ainsi que des précautions à prendre dans la conduite et la maintenance de chacune de ces vieilles voitures.

Faire le plein, tâche relativement simple, devient problématique. Ce qui prend normalement cinq minutes prendra ½ heure et on finit par bloquer les pompes aux autres clients. Il faut planifier.

" Si je n'accélère pas dans mon récit, il me faudra huit autres articles "

Suffit de dire que la réception partout où l'on s'arrête est fantastique. Nous participons à des levées de fonds avec le gros lapin d'Energizer.

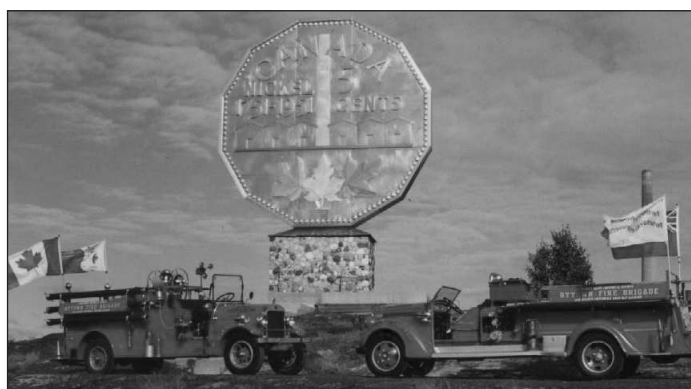


Il a fallu un mois pour traverser l'Ontario - paysages magnifiques qu'on a eu le temps de bien apprécier à 35 milles à l'heure !

Toronto - demandez-moi en personne à-propos du souper à la caserne avec les dames qui avaient contribué à une charité locale.

Hamilton, Kitchener, Waterloo, Barrie, Huntsville, North Bay.

Sudbury - moteur de la Lafrance 1928 brûlé. Engin de remplacement apporté d'Ottawa par Bernie. Je reste à Sudbury, le groupe continue (sauf David and Joanna qui sont restés avec moi). Quatre jours plus tard, une remorqueuse transporte la 1928 jusqu'à Marathon (toujours en Ontario) où je rattrape le convoi. Nouveau problème. Ma Sanford a brisé un autre essieu - elle s'est ennuyée de moi - Je m'en charge. Rien à faire à Marathon. J'expédie Joséphine à Thunder Bay - 33 heures sans dormir. Repos et réparation nécessaire. Engin et remorquage de la 1928, 4,500 \$. Ça fait mal à notre budget mais il faut continuer.



Ignace, Dryden, Kenora, Winnipeg, Brandon, Portage la Prairie, Broadview.

Non loin de Regina, orage violent, vents de style tornade, pluie horizontale. On s'abrite dans le cube van.

Régina - démarreur du Sanford brisé - il faut maintenant qu'on me pousse pour partir et ce, jusqu'à Victoria.

Sanford - bris de transmission - Joséphine ne peut plus reculer et ce, jusqu'à Victoria. Quelle aventure ! Ça ne se raconte qu'en personne. Ça brise le cœur rien qu'à y penser. Ford '39 - problème de " head gasket " de " timing " et de " condenser ".

D'un océan à l'autre... suite

Lac Louise, Banff, les Rocheuses. La Lafrance 1928 et la Ford 1939 sont transportées sur un fardier. Je refuse le transport. Je rêve depuis 20 ans de traverser le Canada avec ma pompe à feu et rien ne m'empêchera de vivre l'aventure des Rocheuses - discussion " J'irai seul s'il le faut " à ma surprise, les autres veulent venir avec moi.

La motorisée part devant moi. Mon camion n'a de freins qu'en arrière et c'est descendre les côtes et non les monter qui pourrait être dangereux. La motorisée servira de coussin (au besoin). Il faut être certain d'être en première ou en deuxième vitesse pour descendre les montagnes.

Nous l'avons échappé belle à trois occasions. Deux dépassements par de gros camions de transport - faudra que je vous raconte - et la conduite qui ne tient plus que par quelques fils nous donne des sueurs.



C'est la montagne russe - la montée à 5 ou 10 milles à l'heure et la descente à 63. Je vous laisse faire la conversion.

Salmon Arm, Kamloops, Lytton, Hope. Les deux autres camions sont là. Chilliwack, on remplace le " head gasket " du Ford '39. Un de mes amis Brian Beard, propriétaire de 3 camions incendie nous accompagne jusqu'à Vancouver. Vancouver - drôle de bruit dans le train arrière de Joséphine. On ouvre le cochon (différentiel). André Renaud identifie le problème, c'est un " pinion " brisé. Ideal Iron Works Ltd se porte volontaire pour la réparation. Il faut fabriquer le morceau à la main car le couteau pour cet engrenage n'existe plus. 8 heures plus tard, c'est fait et aucun frais. Ce machiniste nous a sauvé la vie ! Si près du but et de la réalisation de mon rêve !!

Nanaïmo, Colwood, Victoria. Les camions roulent vers le Pacifique et baignent leurs roues avant. Je suis content (regarde le sourire dans la photo).

P.S. Pour plus de détails sur mes aventures, il faut m'en parler

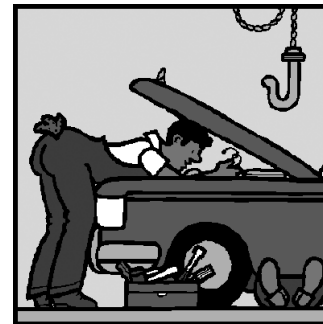
Georges Potvin
septembre 2007



P.S. Nos remerciements les plus sincères à Georges et sa famille d'avoir partagé une aventure extraordinaire avec nos lecteurs. L'équipe du journal



Le garage



Chevrolet Belair 1957 Modifié

Jeune garçon, Richard Godmaire avait été impressionné par la merveille que son père conduisait : une Chevrolet 1957. "Je vais en avoir une un jour", confie-t-il. J'attendais la perle rare. Cette Chevrolet Belair regroupait quasiment toutes les modes des années 50, à savoir, les immenses pare-chocs en chrome, les ailes arrière, l'intérieur très spacieux et bien sûr, la taille vraiment ravissante.

Un passionné de ce modèle, il a ramassé assez de sous pour acquérir la voiture et la modifier selon ses préférences. Avec l'aide d'un ami mécanicien Dennis De Melo, Richard participa à la métamorphose de sa voiture.

Il a inséré un moteur neuf dont une partie provient de Chevrolet (block et piston) ainsi que la partie supérieure d'Edelbrock (tête, camshaft, intake). Le moteur est un 350 modifié à 383 pouces cubes développant 500 c.v. muni d'un système à injection " Pro- Flow " d'Edelbrock. Ce système vous donne le contrôle total des paramètres du moteur... sans ordinateur portable. Une grande économie de carburant accompagné d'une puissance incroyable de chevaux vapeurs, un moteur qui roule doux et un démarrage à froid amélioré sont quelques avantages de ce produit.



C'est en 2002 que son rêve se réalisa lorsqu'il acheta la voiture ancienne de son grand ami feu Paul Roy. La voiture qui avait déjà été modifiée était en bon état mais Richard envisageait déjà des projets de restauration pour sa nouvelle acquisition.

L'exclusivité du système " Pro-Flow " est le module numérique de calibrage. Ce module facile à utiliser vous permet de faire des ajustements à tout moment... à partir du siège du conducteur. C'est une manette électronique qui est une puce informatisée IBM qu'on utilise pour ajuster le système d'allumage et la synchronisation du temps d'injection. Il y a trois modes de pré- programmation possible. La ville, l'autoroute et la course.



La peinture rouge vin a été rénovée en un noir miroir et l'habitacle intérieur fut garni d'un nouveau recouvrement noir et gris par nul autre que feu Gilles Bourguignon.



Sous le capot on peut y découvrir une magnifique peinture de l'automobile devant un restaurant des années cinquante.

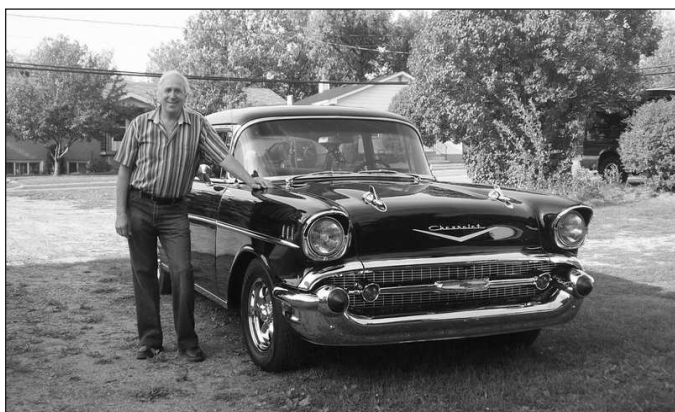


Le module de commande électronique est équipé d'un microprocesseur de Motorola 68HC11 et d'une ROM 32K. C'est un système qui a fait ses preuves chez General Motors et qui est le "cerveau" du système " Pro-Flow ".

La puissance du moteur chromé peut faire le quart de mille en treize secondes points trois (13,3 sec.). Richard a apprécié la puissance de sa voiture mais avec un sourire, il affirme qu'il n'utilise pas son " bébé " comme automobile de course car la voiture évaluée à 35,000 \$ en 2006 lui a coûté 90,000 \$ en pièces et main-d'oeuvre.

Le train arrière du véhicule (différentiel) est un neuf pouces de Ford coupé sur mesure. L'ensemble de freins à disques, avant et arrière, sont munis d'un système " line-lock ", le tout ayant une valeur de 6 800 \$. Le train arrière ainsi que les freins proviennent de la Californie.

Les enjoliveurs, la transmission, les freins, le radiateur et le réservoir à essence ont été remplacés. Seulement les moulures chromées n'ont pas été restaurées.



Inutile de vous dire que Richard est un mordru des Chevrolets et que cette somptueuse voiture a remporté plusieurs prix de concours d'élégance tel que deuxième prix en 2005 à l'Auto Show d'Aylmer dans la classe modifiée et à Lucksville, il a reçu une plaque commémorative pour le plus beau char de cette exposition. Antérieurement, Paul avait gagné plusieurs lauréats que Richard conserve précieusement. " C'est en l'honneur de Paul que je veux que cette voiture soit à son meilleur et aussi belle ", nous confie M. Richard Godmaire.

Lucie Lacasse et Éric Bordeleau

Histoire de disparition

Packard

Ce nom a longtemps évoqué le luxe et la beauté. Posséder un Packard était un signe de réussite.

Dans ces histoires de disparition de compagnies ou de marques, il y a, la plupart du temps, plusieurs facteurs expliquant qu'une compagnie prospère en vienne à être achetée par un concurrent ou être acculée à la faillite.

Dans des articles précédents nous avons vu entre autre que Studebaker n'a pas su s'adapter à la modernité de ses concurrents. Comme nous verrons que Studebaker et Packard se sont associés, l'on peut prévoir un désastre à venir.

Desoto achetée par Chrysler a fini par trop ressembler à ce produit étant incapable de se démarquer afin de conserver une identité propre qui plairait aux acheteurs.

Analysons maintenant la Packard dans ses moments de gloire jusqu'à sa déchéance.

Le nom de Packard fut présent d'une façon ou d'une autre dans le monde de l'automobile presque 60 ans, soit de 1899 année de sa création jusqu'au 13 juillet 1958 date de l'arrêt définitif de la production. Mais ce n'est qu'en 1962 que le nom Packard disparaîtra définitivement.

Les débuts.

Ce sont les frères J.W. et W.D. Packard qui fondent la compagnie en 1898. Curieusement James Ward Packard ne sera associé à la voiture que jusqu'en 1911. Déjà en 1902 la Packard est rachetée par une compagnie de Détroit.

Packard sera un concurrent direct des Peerless, Pierce Arrow et Cadillac par la suite. En 1912 la compagnie adopte le démarreur électrique un mois après Cadillac.

Les guerres ont joués un rôle souvent déterminant dans le monde de l'automobile. Packard passera par deux guerres. En 1914 elle produit des camions pour l'armée et en 1916, son moteur 12 cylindres quelque peu modifié, servira les avions Liberty.

Source : Renseignements tirés de la revue Canadian Driver et du site Trombinoscar

En 1923 fin du moteur V12 qui est remplacé par un 8 cylindres. Une innovation : il y a des freins aux quatre roues. Il faut savoir qu'auparavant, il n'y avait pas de freins sur les roues avant.

Un fait que peu de gens savent, Packard a produit des véhicules utilitaires, camions de toutes sortes et autobus de 1905 à 1923.

Packard 1929



En 1932 il a y deux types de Packard : une version ordinaire, la "Packard light eight" vendue à 1800 \$ et la "Packard senior eight" vendue à 6000 \$. Déjà en 1933 on abandonne le modèle "Light" bas de gamme. La production d'une série bas de gamme est la suite de la dépression qui force la compagnie à diluer le produit ; nous verrons que cela lui sera néfaste à la longue.

Packard Twelve 1934, haut de gamme



Comparons chez Packard en 1936 l'ordinaire et le luxe

Packard 1-20 B à 990 \$, 155 000 vendues.



Packard Twelve 1936, 1000 vendues.

Début de la fin.

1947 marquera le début de la fin pour Packard qui survivra encore 11 ans. L'après guerre fut difficile et les Packard ressemblent plus aux Studebaker et Kaiser qu'à son concurrent immédiat la Cadillac. Packard ne réussit pas à maintenir le rythme et ne s'adapte pas aux changements de style moderne de sa concurrente.

En 1954 la production chute à 31,000 ventes, alors qu'elle en vendait 100,000 l'année précédente. La compagnie est en 14ième place des producteurs américains. Elle fusionne alors avec Studebaker qui est aussi en difficulté. On ne réussit à vendre que 400 de cette magnifique voiture la Packard Caribbean.

Packard Caribbean 1954



Packard Caribbean 1956



Packard 1958



La fin

La Packard Caribbean 1956 fut d'après moi la dernière vraie Packard. Malheureusement on réussit à ne vendre que 276 voitures. À compter de 1957 la Packard deviendra une Studebaker déguisée qui n'a plus rien à voir avec le luxe de Packard. Le 13 juillet 1958 la production s'arrête définitivement.

Fabien Desforges

Bonne fin de saison 2007



Journée Aéroport



*Randonnée des Couleurs -
Sucrerie de la Montagne*



Méchoui

Au plaisir de vous revoir en 2008

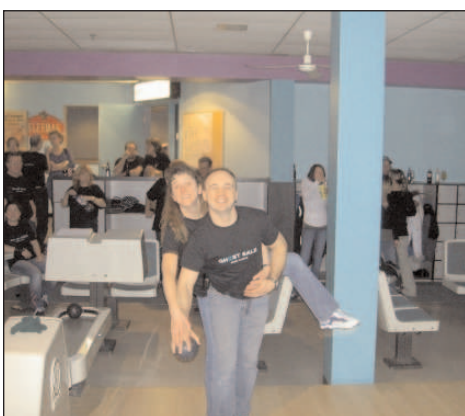
**Voici quelques photos souvenirs de l'A.V.A.O.
que vous trouverez sur notre site web : www.avao.ca**



Chénéville en fête



*Poker Run -
Musée de Cumberland*



Rock'n Bowl



*Voyage mystère -
St-Adèle*



*Festival de montgolfières
de Gatineau*