



# La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



## Passage de témoin

Etre ou ne pas être le trésorier du LCF, telle était la question que je me posais.

Pierre Sutter m'annonçait il y a quelques mois, son intention de proposer ma candidature pour assurer cette fonction, sa nouvelle activité professionnelle ne lui laissant plus le temps nécessaire pour gérer notre trésorerie.

Après de longues séances de réflexion et quelques réunions avec moi même, je pris la décision d'accepter et ainsi contribuer à la vie de notre club sans savoir vraiment où je mettais les pieds !!

Evidemment il ne s'agit pas de la trésorerie d'un groupe avec bilan consolidé et autres réjouissances du genre, mais notre gestion demande quelque rigueur dans sa « simplicité ».

Merci à Pierre pour les cadeaux (!! ) mais avant tout pour l'action qu'il a menée durant toutes ces années.

Membre du LCF depuis Mai 2002, soyez assurés que je remplirai cette tâche avec le plus grand soin possible. Toutefois je demande l'indulgence de la cour si je commets quelques impairs et serai reconnaissant aux membres de me signaler toute anomalie constatée.

Serge Croizier

## Editorial

Merci Serge pour ton dévouement à la cause qui nous tient tant à cœur.

La légende, mais en est-ce vraiment une, veut que Vincenzo Lancia eut l'idée de construire une voiture monocoque lors d'un voyage aux Etats Unis où l'on se rendait à l'époque en paquebot. L'idée qu'un grand navire soit suffisamment solide pour emporter une charge et supporter le choc des vagues l'aurait conduit à concevoir son chef d'œuvre : la LAMBDA.

D'autres esprits, moins acérés, se sont entêtés à vouloir créer des hybrides, la voiture- avion et la voiture bateau sont les plus répandues de ces chimères – on sait que dans le monde animal, ces hybrides sont stériles, il est ainsi du croisement de l'âne et du cheval, bardot et mulet, du tigrion (tigre et lion), du gardon hybride (brème et gardon), et même de la licorne.

Dans cette Lettera nous rapportons pourtant l'histoire d'un tel monstre car il eut la chance, certes éphémère, d'être motorisé par un moteur Lancia. Si nous fûmes conduits à vous proposer cet article de Pietro Loti pêché au fond de nos casiers, c'est qu'en effet la LETTERA ne reçoit guère de contribution. C'est dommage.

Comme vous l'avez bien compris, il vous est demandé encore un fois des contributions allant au delà du mot rapide ou de l'information lapidaire. Un texte d'une colonne illustré d'une photo n'est pas si difficile à rédiger si l'on connaît son sujet, et nous savons que vous le connaissez. D'avance merci à ceux qui contribueront à notre LETTERA, plus il y aura d'articles, plus elle sera riche. Nous ferons le point en décembre prochain et d'ici là nous n'en parlerons plus.

Le 30 mars dernier la sortie FFF fut un festival de bonne humeur et une démonstration nautique, ce fut l'occasion de rencontrer de nouveaux sociétaires dont l'auteur de l'article qui sera ici publié. Merci aux deux organisateurs pour ce bon dimanche.

Daniel POTTIER

## L'ANFIBIO de l'ingénieur GARBOLINO

Il est d'usage pour décrire l'état de l'Italie à la sortie de la seconde guerre mondiale d'abuser de clichés : pays en ruine, nation divisée, Parti Communiste hégémonique, industrie à reconstruire etc. etc.

Nous préférons dans nos colonnes lancistes écrire que l'Italie fut saisie d'une farouche volonté de sortir d'une situation difficile et que pour ce faire, elle déploya des trésors d'imagination et d'industrie: invention du scooter, développement du tourisme, essor du cinéma, invention du concept de Grand Tourisme automobile, développement de l'électroménager, la liste est longue.

A la fin des années quarante, les ingénieurs formés à la dure loi de l'économie de guerre cherchaient tous les moyens d'utiliser leurs compétences dans l'utilisation de matériaux nouveaux et cela dans des domaines parfois inattendus, il en fut ainsi pour la création d'une voiture amphibie tout à fait révolutionnaire pour l'époque – Si nous l'évoquons ici c'est que Lancia contribua à sa motorisation et donc à sa conception même si ce fut indirectement.

Au début de notre histoire l'ingénieur Enrico Garbolino, âgé de 29 ans fut licencié en 1946 des usines Macchi, faute d'avions de combat à construire dans un futur immédiat. L'indemnisation du chômage étant à l'époque une vue de l'esprit, il rassembla rapidement quelques fonds familiaux, créa une entreprise dont le but était « la construction, la promotion, la commercialisation de tout véhicules amphibies à usage civil et/ou militaire et la fabrication de tous objets en rapport avec les activités aquatiques ». Ainsi il se dota d'une structure lui permettant d'exploiter les études préliminaires auxquelles il s'était livré depuis 1943, année durant laquelle l'Italie congédiant Mussolini s'était tournée vers les alliés.

Le projet consistait donc en la construction d'une voiture particulière, amphibie extrêmement légère dans ses structures pour pouvoir accueillir sans une grande perte de performance tout l'équipement nécessaire à ses déplacements aquatiques : prise de force, arbre d'hélice, hélice, gouvernail, ancre et autres équipement de sécurité nécessaire : grappin, treuil, rames, ancre etc.

Il fallait donc utiliser un matériau ultra léger et rigide auquel on donnerait évidemment la forme d'une coque. A l'instar de la firme américaine GRUMAN qui produisit dans l'immédiat après guerre des canoës ce fut l'aluminium qui fut choisi et en particulier le Duralumin soit un alliage de cuivre et d'aluminium malheureusement assez sensible à la corrosion – une peinture très résistante et protectrice devait donc être utilisée.

La difficulté majeure était évidemment d'assurer l'étanchéité la plus parfaite possible au niveau des roues afin que l'habitacle et la baie moteur ne se transforme pas en piscine submersible, les techniques existantes furent reprises qui consistaient à placer à l'extérieur de la coque le maximum d'éléments mobiles : biellettes de direction par exemple.

Garbolino imagina un habitacle insubmersible et indépendant de la coque à laquelle il serait fixé par des goupilles solubles dans l'eau en cas de naufrage. Ainsi en cas d'avarie grave, la coque et ses parties mécaniques couleraient alors que la cellule resterait en surface en attendant les éventuels secours. Des rames et une voilure sommaire seraient incorporées à cette cellule.

Quant à la motorisation, elle doit évidemment être légère, compacte et puissante afin de conserver des performances acceptables sur route et une navigabilité suffisante dans les courants. C'est pour répondre à ces exigences que le moteur de L'ARDEA fut retenu pour équiper le prototype. Quant à la boîte à transfert nécessaire pour entraîner soit les roues, soit l'hélice elle fut purement et simplement empruntée à un Schwimmwagen de l'armée allemande trouvé dans une casse proche de Turin.

C'est donc sur ces prémices que fut lancée l'étude définitive puis la réalisation d'un premier prototype. Hélas les lendemains de guerre sont difficiles et les matières premières réservées à d'autres usages que la réalisation de projet dont le passé avait démontré le peu d'intérêt économique à court terme. Comme souvent la réalisation traîna en longueur mais permit néanmoins à Garbolino de profiter des progrès techniques qui furent nombreux à cet époque. Le dessin de la carrosserie fut remis au goût du jour de l'année 52 et le moteur ARDEA abandonné pour le plus puissant et tout aussi compact APPIA.

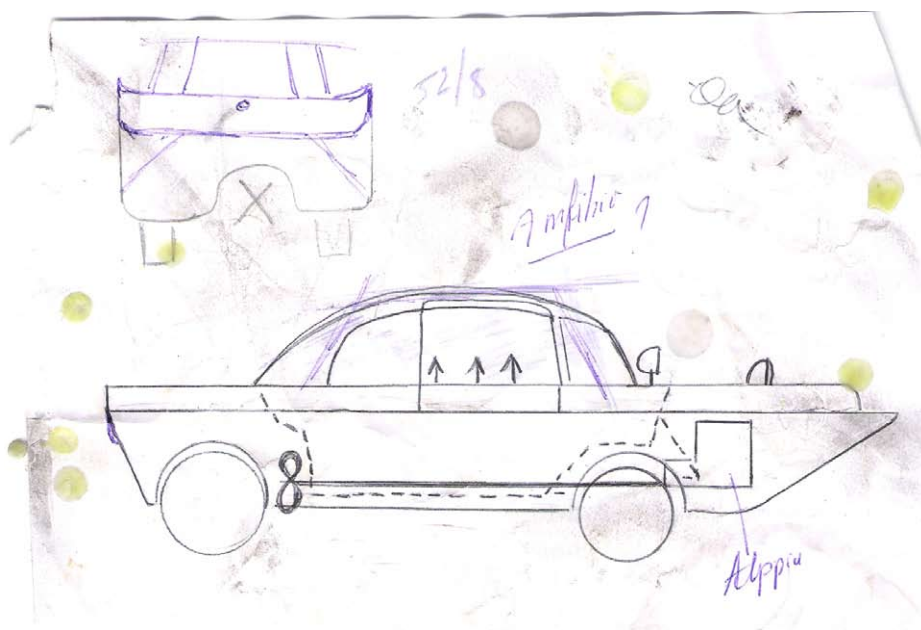
C'est le croquis publié ici qui permet de voir que :

- les portières se soulevaient comme celles d'une 300 SL,
- les pointillés figurent certainement les délimitations de la cellule insubmersible,
- l'hélice est placée très en avant des roues arrière, il n'y a pas de gouvernail.

L'observateur averti ne manquera pas de remarquer que certains traits crayonnés évoque de manière troublante, le coupé Fulvia qui verra le jour bien plus tard, hasard ou prémonition ... ?

Le prototype fut construit dans les anciens ateliers CAPRONI, un important fabricant d'hydravion, près du lac de Come, il semble que cette construction ne posa pas de problème particulier, le seul doute subsistant quant à la viabilité de l'ensemble était la pertinence du concept de cellule de survie insubmersible, sa fixation à la coque et son détachement de celle-ci au moment opportun.

Comme écrit plus haut la solution extrêmement originale de goupilles solubles dans l'eau avait été retenue par Garbolino, de multiples essais avaient été menés non seulement pour s'assurer de la rapidité du processus de dissolution mais aussi pour éviter qu'il ne se produise inopinément. En définitive on retint un mélange d'amidon de riz du Pô, très riche en gluten, et de colle de poisson.





Les goupilles étaient moulées en étuve et sous vide puis revêtues de Cellophane collée sous vide avant d'être assemblée in situ.

Il restait enfin à mettre en œuvre l'ANFIBIO et trouver un homme expérimenté en matière d'engins amphibies – rapidement le choix se porta sur le fameux Prince Noir, Valerio Borghese, commandant des hommes torpilles de la « Flottiglia Decima MAS » qui venait d'être libéré de la prison où il purgeait une peine de 12 ans de prison pour ses actions discutées et discutables au cours de la guerre, il avait en effet contribué avec ses sous-marins miniatures à la destruction de nombreux navires britanniques.

Le lieu choisi fut le Lac d'Iseo dans les Alpes Méridionales.



On l'aura compris le projet de Garbolino, au fil des ans, avait fini par revêtir un caractère quelque peu folklorique et s'était délité pour n'être plus qu'un caprice d'ingénieur qui avait par ailleurs réussi sa carrière.

C'est donc dans la première quinzaine du printemps de 1953, le temps était calme et le lac étal, que la voiture fut amenée sur place et se mit à l'eau par ses propres moyens, Borghese était au volant ou à la barre c'est selon. Il embraya l'arbre d'hélice et commença à évoluer de manière satisfaisante, la direction était assurée par le pivotement des roues avant. Malgré une certaine lenteur la voiture-bateau remplissait son rôle sans problème, cela ne dura pas car un jeune play-boy pilotant un Riva voulut en savoir plus et souleva une vague de sillage dont le remous submergea le pont de la GARBOLINO, dans les cinq minutes qui suivirent cet incident rien ne se passa. Borghese rassuré en profita pour s'éloigner du bord où il évoluait mais 6 minutes après l'incident la première goupille soluble fut dissoute puis les huit autres, de ce fait le pilote ne pilota plus rien et la voiture folle vint heurter un obstacle à faible vitesse, la coque coula mais la cellule de pilotage surnageât, le Prince attendit donc qu'une pèrissoire vint le chercher.

On le sait le ridicule ne tue pas mais le Prince Borghese expliqua à Garbolino que la divulgation de l'incident pourrait bien le conduire à ranimer l'esprit vindicatif de certains de ses hommes torpilles. On en resta donc définitivement là mais l'on se souviendra que ce concept de cellule de survie sera repris bien plus tard sur les bateaux de course.

Quant à Enrico Garbolino il retourna à ses affaires qui étaient bonnes : la fabrication industrielle de cannes à pêche en duralumin.

**Pietro LOTI**



# Une Lancia exceptionnelle

## LAMBDA MMI

**Nous devons ce texte à la plume de Brin Edwards, ancien «chairman » du Lancia Motor Club, propriétaire d'une belle collection de Lancia, il ne pouvait que s'intéresser à cette Lambda extraordinaire.**

Le stand du LCF au salon RETROMOBILE présente toujours d'intéressantes LANCIA, la véritable D50 de formule 1 par exemple en 2005. En 2006 c'est une authentique LAMBDA Mille Milles 1929 qui trônait et attirait autour d'elle de nombreux lancistes admirateurs de ce qui fut certainement la voiture des années 20 la plus en avance sur son temps.

Cette voiture appartient à Jean-Pierre Callay, un véritable enthousiaste qui a travaillé très dur pour restaurer cette voiture dans son état original d'il y a bientôt 80 ans – L'acquisition de cette voiture et sa restauration sont extraordinaires.

Jean-Pierre était amateur de voitures anciennes depuis les années 60, propriétaire d'une MG TC puis d'une ALVIS Speed 20 des années 30. En 1983 il rencontre Henri Lalane à RETROMOBILE, lequel connaît bien le milieu des anciennes et celles qui sont à vendre en particulier. Informé du désir de Jean-Pierre de changer de monture, il montre lui-même un paquet de photographies parmi lesquels un mauvais Polaroid d'une LAMBDA qui paraît fatiguée et en mauvais état. Néanmoins cette LANCIA retint l'attention de notre homme.

La voiture était la propriété d'un certain M. BITEL, de caractère plutôt excentrique dont la volonté de vendre une voiture dépendait de l'humeur du moment – il collectionnait les vieilles autos depuis avant la guerre (la seconde) et en possédait une trentaine plutôt en mauvais état et les stockait dans un village breton, Jugon, un lieu éloigné de la résidence parisienne de notre homme.

Le prix demandé par le vendeur lui parut si élevé que dans un premier temps il ne donna pas suite mais conserva le vieux polaroid et parla à de nombreux amis de sa trouvaille. En 1985, la voiture n'étant toujours pas vendue il se décida pour une excursion bretonne. La voiture était différente des LAMBDA qu'il avait vues auparavant, plus courte et dotée d'une carrosserie deux places, elle ne ressemblait pas cependant aux nombreuses « spéciales » construites avant guerre. La carrosserie était en très mauvais état, il manquait de nombreuses pièces comme si le premier vendeur s'était vengé d'avoir été aussi peu payé ! Malgré le prix élevé et la tâche à accomplir, notre ami prit une audacieuse décision et acheta l'engin – il mit peu de temps à comprendre combien cette audace avait été sage.

Jean-Pierre et son épouse Danièle visitant souvent l'Italie, il se rendirent à l'usine Lancia où il rencontrèrent le signor Basso qui après examen d'un grand registre de production des LAMBDA annonça que la voiture était bien une des quatre LAMBDA spécialement construites pour les MILLE MIGLIA 1929.

Après l'émotion causée par cette nouvelle incroyable, il possédait une voiture historique au meilleur sens du terme, Jean-Pierre comprit que son destin était de redonner à cette voiture son originalité au véritable sens du terme c'est à dire son état premier. La première recherche fut celle de photos d'époque et ce ne fut pas si facile, par exemple lors de l'achat la voiture avait une petite porte sur le côté gauche mais en cours de restauration un ami lui adressa une photo sur laquelle point de porte ! Faites donc confiance à vos amis !

Le but étant de participer à l'édition 1988 des Mille Milles Historiques on mit donc les bouchées doubles pour réaliser cette gageure.

La carrosserie en aluminium était fortement endommagée et corrodée, la partie arrière fut reconstruite en consultant un maximum de photos jusqu'à ce que la forme convenable soit retrouvée: ce travail fut mené à bien par André Boderspach, un expert en soudure d'aluminium qui dut également reconstruire de nombreuses pièces dans la même matière dont un nouveau réservoir.

La reconstruction du moteur et celles de nombreuses pièces mécaniques fut confiée à Jean-Claude Huet – Malheureusement la culasse « PIROTTA » d'origine avait disparu ; comme de nombreuses autres pièces d'ailleurs. Jean-Pierre sut retrouver une partie de ces pièces dont les phares BOSCH originaux.

(à suivre)





# Modélisme

## FLAMINIA Presidenziale 1960.

Pour les besoins de la présidence italienne, le carrossier PININFARINA réalisa en 1960, 4 modèles FLAMINIA, dits "Presidenziale". Les châssis 813-99-1001 à 813-99-1004 furent utilisés et rallongés de 50 centimètres pour l'installation de strapontins et autres utilités destinés aux grands de ce monde. Une équipe de trois mécaniciens "bichonnaient" cette scuderia au garage de la présidence Via della Dataria à Rome. Pour la petite histoire, la mécanique fut adaptée à l'usage, avec un rapport de pont raccourci qui lui conféraient une vitesse de pointe de 120 km/h. On ne sait qui de "Belfiore", "Belmonte", "Belsito" ou "Belvedere" fut utilisé pour la visite officielle de la reine Elisabeth II en 1961!

Aujourd'hui, STARLINE nous livre une réduction très réussie de cette Flaminia historique.

On retiendra la reproduction très fouillée du "mobiliier", avec les accessoires typiques de ce genre de modèle, strapontins, vitre de séparation, fauteuils pullman etc...

Pour l'heure, cette miniature est parue dans la collection "LANCIA Story" des éditions Hachette-Italie. Elle apparaîtra dans le courant de l'année dans les boutiques spécialisées.



## ARTENA III ème Série "E.I.A.R" 1937.

Longtemps ignorée des réducteurs, et grâce en soit rendu à GILA Modelli, l'ARTENA voit enfin le jour dans une reproduction au 1/43.

L'artisan italien nous propose une version singulière de cette III ème série carrossée par VIOTTI en 1937. En effet, le carrossier italien réalisa 2 modèles de cette ARTENA pour les besoins extérieurs de l'"E.I.A.R", l'ancêtre de la radio italienne.

Bénéficiant de la documentation adéquate, l'artisan de MOZZATE, nous a restitué un modèle inédit, avec une gravure parfaite, la finition est complétée par des pièces en photodécoupe qui donne un peu plus de cachet à l'ensemble, avec en particulier une magnifique calandre. A l'intérieur, toute la technique est évoquée. On y trouve même un tourne disque et autres instruments d'avant "l'I-POD".

Cette ARTENA est à l'origine un kit GILA Modelli portant la référence 100.

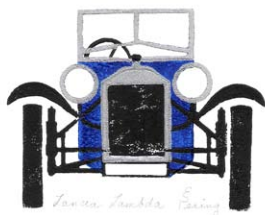
## APPIA ZAGATO 1957.

Dernier volet consacré aux carrossiers italiens, l'APPIA ZAGATO qui participa aux MILLE MILLE 1957 et qui fait l'objet d'une honnête reproduction de la part d'un autre artisan transalpin: IV MODEL. Les lignes sont bien rendues, avec le double bossage du toit si cher à Zagato, les vitres latérales équipées de coupe-vent sont fidèlement reproduites, tout comme la calandre tout en filigrane.

L'APPIA est livré toute montée: Ref IV Model 29.



# Les Annonces du LCF



## Autos à vendre

**FULVIA 1300 S, coupé S3** – 1974 – bleu métal – bon état , dépt 66  
M. Millet : tel. 01 68 87 74 79 et 06 73 19 41 40

**BETA HPE 200 i.e.**, bleue, 101.500 kms, bon état mécanique, roule chaque semaine, saine, soubassement traité, peinture à revoir

**Beta HPE 1600, 1984** pour pièces, grise.

Les deux LANCIA ci-dessus 2.800 € fermes – dépt. 42

**Gilbert PIEMONTE (LCF 1216)** Tel 04 77 30 43 11 et gilbert.piemonte@freesbee.fr

**KAPPA 2.0 turbo 20v Station Wagon** - 2000, bleue métal intérieur alcantara beige, 86700km, très bon état, GPS, attelage, barres de toit, distribution faite 60/07, entretien garage uniquement, 5600€

**Tél bureau : 03 88 86 74 14 - Tél portable : 06 20 52 35 91**

**FLAVIA coupé PF, 1500**, 1963, blanc, très bon état,,

**FULVIA coupé**, année et série inconnue, moteur bloqué, carrosserie saine.

Mme Villard, dépt.13, 04-32-61-18-02 et cvillard3@orange.fr

## Pièces à vendre

**Pour DELTA INTEGRALE 16:** 1 jante alliage d'origine 75 x 15 ref. 2AH27 montée Michelin MXV 195/55 VR15

1 jante idem à rectifier, 2 pneus Kleber Dynaxer 195/55 R15 85H, usées 10%, 1 pneu MICHELIN MXV 205/50 R15 85V usé 40% - le tout pour 200 €

Une sonde thermique liquide de refroidissement/injection IAW MARELLI couleur bleue, neuve : 25 €, dépt. 42

**Gilbert PIEMONTE (LCF 1216)** Tel 04 77 30 43 11 et gilbert.piemonte@freesbee.fr

## Recherche Documentation

**Tous documents sur la FLAMINIA** en bon état et exemplaires originaux de la Revista LANCIA

**Laurent NASH –LCF 105 :** 06 03 91 14 95 et laurentnash@wanadoo.fr

## Divers

**CIRCUITS ROUTIERS ELECTRIQUES** et leurs voitures des années 60, toutes marques et toutes échelles : Scalextric, Carrera, Jouef, Märklin, Stabo, etc.

**BATEAUX JOUETS** (voiliers, canot motorisés, antérieurs aux années 70)

**Daniel POTTIER :** 01 45 08 15 01 (soir) et sferic-pottier@wanadoo.fr

### RALLYE des CHATEAUX du GERS

17/18 MAI 2008

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ LCF N° \_\_\_\_\_  
N° de TEL : \_\_\_\_\_  
Type LANCIA : \_\_\_\_\_

Rendez-vous à AUCH le 17 mai.

Prix : 210 € par équipage de 2 x = \_\_\_\_\_ €

Règlement par chèque à l'ordre du LCF à adresser jusqu'au 20 mai à :

Gérard CASSAGNES – 3 rue des Libellules 31400 –Toulouse –7 5001 Paris – tel : 05 61 52 06

### RALLYE de l'EURE

1er juin 2008

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ LCF N° \_\_\_\_\_  
N° de TEL : \_\_\_\_\_  
Type LANCIA : \_\_\_\_\_

Rendez-vous à le dimanche 1er juin 9 h à VERNEUIL sur AVRE au Grill Saint Martin en bordure de la N.12.  
Un plan d'accès sera adressé aux participants.

Prix : 40 € x \_\_\_\_\_ participants = \_\_\_\_\_

Règlement par chèque à l'ordre du LCF à adresser jusqu'au 20 mai à :

Daniel POTTIER – 15 rue des Innocents –75001 Paris – tel : 01 45 08 15 01 (soir) ou sferic-pottier@wanadoo.fr