



# La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



## Comptons ensemble jusqu'à TRENTE !

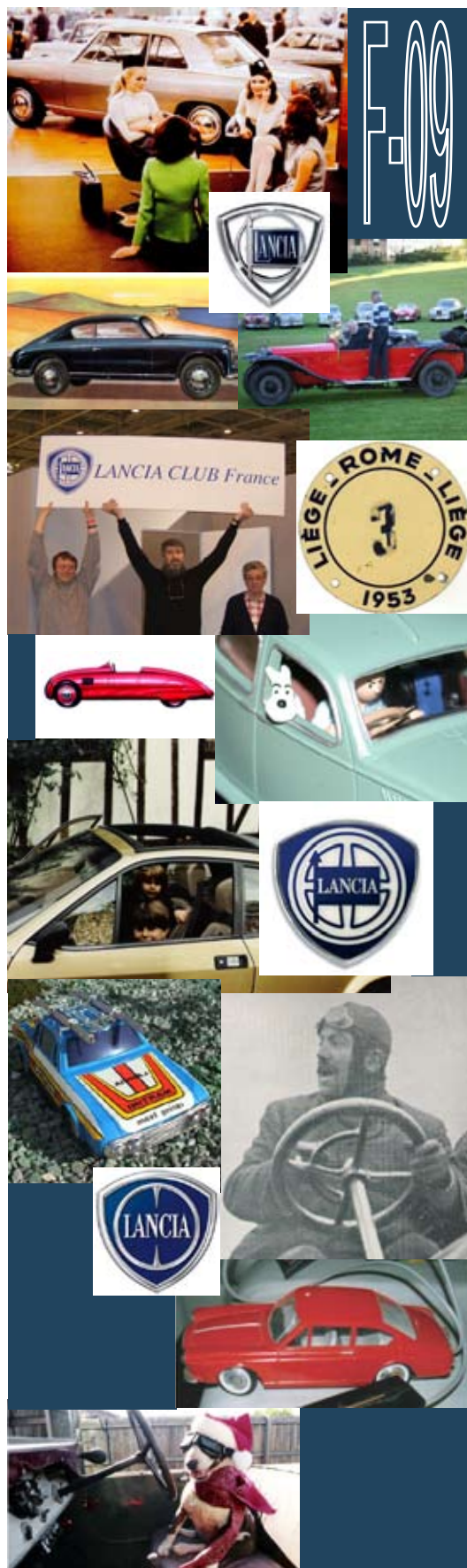
- 1- La Femme de trente ans, une invention de Balzac.
- 2 - Le Concile de Trente.
- 3 - Les Trentièmes rugissant font moins peur que les Quarantièmes.
- 4 - Trentin Quarantino, une contrepèterie imparfaite.
- 5 - Le Trente et Quarante et le Trente et Un sont des jeux de cartes démodés.
- 6 - Le Trentain du jeu de paume, au tennis fait Trente partout.
- 7 - Les Trente Neuf Marches d'Hitchcock.
- 8 - Trente Minute de Sursis qui est aussi un film,
- 9 - Le Trente sur Trente, est-ce Dix sur Dix ?
- 10 - Les Trente Glorieuses, Ah, les belles années !
- 11 - Dites trente trois !
- 12 - Les trente tyrans d'Athènes.
- 13 - Il fait moins trente !
- 14 - Le Trentesibérien, n'est pas chaud non plus.
- 15 - La Guerre de Trente ans, c'est long.
- 16 - Un ami de trente ans n'est pas moins dangereux qu'une longue guerre.
- 17 - L'Assassin habite au 31 et s'est trompé d'adresse,
- 18 - La révolution de 1830 et les trois glorieuses.
- 19 - Faire du « trente dedans » ce n'est pas poli.
- 20 - Les trente cinq heures et même plus ou moins pour gagner plus ou moins.
- 21 - Les trente deniers de Judas, on en parle encore.
- 22 - Une Abarth SE 30 devint une Lancia Monte Carlo.
- 23 - En prendre pour 30 ans c'est long aussi.
- 24 - Trente sept deux le matin ? mais pourquoi donc ?
- 25 - Une Zéro Trente Sept.
- 26 - Le trentième élément atomique de l'échelle périodique est le Zinc.
- 27 - Trente secondes sur Tokyo qui est un film de guerre.
- 28 - 1936 et le Front Populaire sont mieux que 1933 et Adolphe Hitler.
- 29 - Vingt neuf précède Trente.

Et enfin, les TRENTE ANS du LANCIA CLUB FRANCE !!

Notre anniversaire sera célébré avec chaleur et amitié tout au long de 2010 et pour commencer; retrouvons-nous au salon RETROMOBILE du 22 au 31 janvier prochain, à notre Assemblée le 23 janvier et dans toutes nos sorties et manifestations.

En attendant, le LCF vous souhaite de très bonnes fêtes de Noël et de fin d'Année.

Le Bureau





# La vie du Club

## Rallye Annuel 2009



On évoque parfois pour les chasseurs chanceux le « coup du débutant » : il est tellement beau qu'il n'est jamais renouvelé. Son auteur passera sa vie à poursuivre une répétition de l'instant magique qui lui échappera toujours.



Notre débutant ne chasse pas les bartavelles chères à Pagnol mais les Lancia et sur un terrain peu giboyeux pour cette espèce, il faut donc les attirer de plus loin qu'on ne pense.

Pour cela il faut suivre la recette traditionnelle du Lancia Club France, élaborée de longue date, elle ne manque jamais son coup, encore faut-il avoir le talent de l'accommoder à la sauce régionale.

Notre ami Jean-Marie Levallois, alsacien d'adoption, avait donc reçu pour mission la confection de notre plat favori, le rallye annuel du LCF. C'était si j'ai bien compris sa première organisation mais non sa première participation puisqu'il fait partie de nos équipages depuis longtemps; l'apprentissage a porté ses fruits !



L'Alsace on le sait fut terre allemande et fort appréciée par l'Empereur Guillaume II, une petite piqure de rappel était nécessaire, nos Lancistes furent donc conviés à se retrouver le vendredi après-midi au château du Haut-Koenigsbourg où ledit souverain avait ses habitudes.

Un parcours de 80kms conduisait ensuite à l'hôtel où un très grand espace permettait de se garer à l'aise, accomplir ces petites tâches mécaniques qui agrémentent l'atmosphère et font naître les bonnes discussions.







Le samedi matin nous propulsait dans les Vosges qui sont de petites montagnes très escarpées et dotées paraît-il d'une fameuse ligne bleue, renseignement pris, celle-ci n'est visible que de l'ouest et par temps patriotique, nous ne l'avons donc pas observée mais avons largement profité des lignes courbes montantes et descendantes dont les pentes orientales ne sont pas avares.

Quelques courtes haltes sur le parcours permettait de voir passer la plupart des participants, aucun n'étant à la peine, la Belna bleue de Louis Belli, L'Aprilia de même couleur de Roger Palethorpe, le coupé Appia de Pierre Vermeer, la Lambda de John Milham, l'Aurelia B24 de Claude Pibarot tout comme la B50 de Sébastien Simon et la Beta Bosato de Pierre Sutter retenaient particulièrement l'attention par leur rareté car il faut bien reconnaître que l'Aurelia B20, la Flaminia, la Flavia et les Lancia subséquentes sont devenues « banales » dans nos rallyes. Il faut bien entendu s'en féliciter.

Et c'est ainsi que d'une dégustation à un restaurant traditionnel ou étoilé que notre rallye atteignit son terme dimanche au Musée National de l'Automobile à Mulhouse où l'on nous fit l'honneur et le plaisir de la visite des ateliers et des réserves, lieux tout à fait extraordinaires qui ravirent les participants.

Ainsi notre ami, Jean-Marie a-t-il magistralement réussi ce fameux « coup du débutant », gageons qu'au contraire de ceux que j'ai évoqué il saura le renouveler pour notre plaisir.

**Daniel Pottier**



## AURELIA encore et encore !

### Remplacement des joints de culasses sur Aurelia 2500

Ma B 24 souffrait de problèmes de surchauffe causés par une mauvaise circulation d'eau. Un rinçage sous pression du circuit de refroidissement s'étant avéré inefficace j'ai dû déposer les culasses pour un nettoyage sérieux du bloc moteur. Ainsi j'ai trouvé les deux joints avec leurs passages d'eau arrières colmatés et une énorme quantité de dépôts entre les chemises. Après remontage et remise en marche, l'eau courante est revenue à tous les étages... et j'ai pu me rendre dernièrement vers la ligne bleue des Vosges à allure soutenue !

Je vous fais donc profiter, ci-après, de ce que j'ai appris lors de ces travaux d'assainissement.

#### 1. Démontage des culasses.

Déposer le filtre à air, la durite d'eau supérieure, les commandes de starter et d'accélérateur, le carburateur et sa base de réchauffage, le tube d'essence pompe-carburateur, les cache-culbuteurs, les porte-culbuteurs ainsi que les tiges. Enlever les bougies et les tubes guide-fils de chaque côté, éventuellement le réservoir du lave-glace.

A l'arrière du bloc démonter les fixations des tubes d'évacuation d'essence à droite et à gauche.

Desserrer les 4 écrous qui fixent chaque tube avant d'échappement sur les collecteurs. Sur les voitures à conduite à gauche il n'est pas nécessaire de démonter les collecteurs des culasses, mais sur celles à conduite à droite il faut enlever celui de droite ainsi que le goujon inférieur arrière. Les écrous de culasses doivent être desserrés, dans l'ordre indiqué.

En levant la première culasse, arrêter à mi-hauteur pour démonter le tuyau d'évacuation d'essence sous le collecteur d'admission. Le démontage du second sera plus aisé.

Si la corrosion est importante et ancienne, cette opération de dépose des culasses peut s'avérer difficile. Prévoir du dégrippant et des coins en téflon...ou emprunter la plaque de Patrick Arnaud.

#### 2. Vérifications.

Enlever les collecteurs d'échappement et d'admission, vérifier leur état (fissures, corrosion) ainsi que la planéité des culasses. Les rectifier si nécessaire (hauteur d'origine : 84 mm.). Rôder les soupapes et contrôler leurs ressorts.

Surtout vérifier que les deux petits pions insérés dans le bloc et qui viennent se loger dans les alésages correspondants des culasses s'y placent correctement et que ces alésages sont assez profonds et propres pour qu'ils ne viennent pas en butée.

Vérifier aussi l'absence d'amorces de fêlures, calamine, traces de fuites autour des orifices d'échappement et que les tubes d'évacuation d'essence ne soient pas bouchés.

Concernant le bloc lui-même, vérifier sa surface d'appui et l'état des goujons (étirement, rectitude, propreté des filetages). Les chemises doivent avoir un dépassement de 5 à 7/100 mm. Laver à la pression les espaces d'eau entre elles, surtout à l'arrière où s'amassent les dépôts de corrosion.

A ce stade il faut absolument contrôler l'état des 2 tubes d'eau latéraux qui, de chaque côté, assurent le refroidissement des chemises. Leur fréquente décomposition est la cause d'un échauffement anormal. En revanche la nécessité de leur remplacement demande la dépose du moteur.

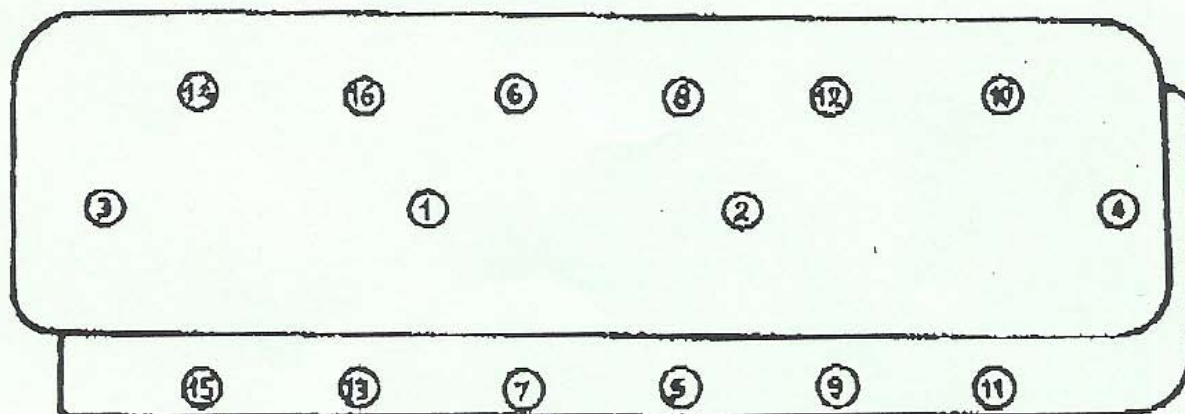
Enfin il est souhaitable de vérifier la pompe à eau, la courroie, le bon fonctionnement du calorstat situé dans la tubulure qui monte au radiateur.

#### 3. Remontage.

Remonter les collecteurs d'échappement sur chaque culasse (sauf celui de droite pour les conduites à droite), puis les collecteurs d'admission avec leurs tubes d'évacuation. Il est impossible de le faire avec des culasses déjà montées. Vérifier que les pions de centrage de la culasse côté bloc sont bien au fond de leur logement. Poser les joints. On peut les enduire d'un produit d'étanchéité (Restagraf Perfectyl) autour de chaque orifice côté culasse.

Mettre les culasses en place, poser les rondelles et serrer les écrous au couple de 2,8 / 3mkg dans l'ordre prescrit ci-dessous :

#### Ordre de serrage écrous fix. culasses





Reposer les tiges de culbuteurs, vérifier que les chapeaux sont sur les soupapes d'admission (seulement sur celles- là parait-il) et ont bien une épaisseur de 2 mm. Remonter les porte-culbuteurs avec des rondelles ondulées si l'on ne veut plus utiliser les freins d'écrous en tôle. Serrage à 2,8 / 3 mkg. Refixer les tubes d'échappement sur leur collecteur.

Pour éviter toute entrée d'air à l'admission et, au pire, la casse des collecteurs, vérifier la planéité de leurs faces d'appui. Mettre un joint papier ou produit d'étanchéité non durcissant et monter le carburateur et son collecteur.

Régler les jeux aux soupapes : Adm. 25/30, Ech. 35/40. Selon une note technique de Martin Cliffe, Viva Lancia , comme on ne voit pas les cames il faut s'assurer qu'elles sont dans la position correcte et il a établi la séquence suivante (valable aussi pour Flaminia) :

S.d'admission totalement ouverte	Régler la S. d'admission	Régler la S. d'échappement	Selon numérotation Avant moteur
1	6	2	1-2
4	5	1	3-4
3	2	4	5-6
6	1	3	Ne pas confondre les n°s ci-dessus avec ceux des cylindres frappés sur les culasses près des bougies par ex .6.2.4 depuis l'avant sur la culasse droite
5	4	6	
2	3	5	

Reposer les cache-culbuteurs avec des joints neufs. Fixer les guide-câbles de bougies, contrôler l'état de ces dernières, les monter à la graisse Belleville. Remonter la durite de radiateur, les commandes de starter et de gaz, le tuyau d'essence et le filtre à air nettoyé, faire le plein de bon liquide de refroidissement et rebrancher la batterie avant le suspense du démarrage.

Comme tout doit bien se passer faire 1000/1200 km, desserrer à froid les écrous de culasse, les resserrer au couple et régler de nouveau les culbuteurs !

Buona fortuna !

Claude Pibarot



## La vie du Club

### Visite SAFRAN du 4 juillet 2009



Malgré les premiers départs en vacances, une douzaine de lancistes intéressés par les choses de l'aéronautiques se sont donnés rendez-vous le 4 juillet au matin devant le Musée Safran à Réau ( 77 ). Safran est le nom de la holding qui regroupe les sociétés Snecma, CFM International, Turboméca, Hispano-Suiza, Aircelle, Messier Bugatti, Messier Dowty, Techspace Aéro...

La visite guidée commence par les moteurs rotatifs fabriqués entre 1909 et 1919.

Le moteur rotatif : moteur de plusieurs cylindres en nombre impair en étoile, l'hélice est liée au carter, l'ensemble tourne autour d'un axe fixe. Le moteur a une belle maîtresse sur laquelle les bielles secondaires sont accouplées. L'ensemble « moteur-hélice » tourne à 1200 tr/mn. Moteur réputé pour sa légèreté et sa fiabilité. Le graissage à l'huile de ricin perdue, faisait que le pilote et l'avion se retrouvaient recouverts d'huile évacuée par l'échappement !

L'histoire : l'ingénieur Louis Seguin réalise en 1909 un premier moteur rotatif en étoile de 7 cylindres «Oméga» de 50 CV (soupapes d'admission automatiques, soupapes d'échappement par tiges et culbuteurs). En 1912 sort « le Gnome » type Lambda de 80 CV, etc... A la même époque l'ingénieur Louis Verdet crée le moteur rotatif «Le Rhône 9 C» de 9 cylindres en étoile de 80 CV « Le Rototo » (soupapes d'admission et d'échappement par tiges et culbuteurs).

En 1915 , les sociétés fusionnent pour devenir la société «Gnome & Rhône». 20 000 moteurs seront produits durant le conflit de 1914-1918.

En 1919 les moteurs rotatifs sont abandonnés. Compte-tenu de l'effet gyroscopique, ils ne peuvent dépasser 200 C... «Ce n'est plus l'hélice qui tourne mais l'avion» aurait pu dire Marcel Pagnol!

Les moteurs Hispano-Suiza de l'ingénieur Marc Birkigt, produits entre 1915/1918 sont aussi exposés. Magnifiques 8 Cylindres en V à 60°, refroidis par eau de 180 à 220 CV qui équipaient les fameux chasseurs SPAD .

La visite se poursuit avec les moteurs de l'entre deux-guerres. Moteurs « Gnome & Rhône » en étoile de 5 à 14 cylindres de 200 à 1 000 CV et les moteurs Hispano Suiza de 12 cylindres en V de 860 CV.

En 1945, «Gnome & Rhône» est nationalisé et devient la SNECMA . La société des moteurs d'avions Renault l'a rejoint.

Les productions d'après guerre finissent par le moteur à pistons le plus puissant « l'Hercules » double étoile de 14 cylindres (sans soupapes, chemises louveroyantes) de 2 100 CV fabriqué sous licence Bristol par Hispano-Suiza. Il équipera l'avion cargo Nord 2501 «Noratlas» entre autres.

Voilà les moteurs à réaction. Toute la gamme des réacteurs militaires est exposée. Du premier ATAR 101 de 2 550 daN de poussée pour le chasseur Dassault «Ouragan» au M.88 de 7 500 daN de poussée pour l'avion polyvalent Dassault «Rafale».

Les moteurs civils suivent. En 1974, Snecma et Général Electric créent une société commune à 50/50 «CFM International» pour l'étude et la production des moteurs CFM 56. Ces moteurs motorisent les Airbus et Boeing .

N'oublions pas les turbines Turboméca motorisant les hélicoptères du monde entier. Viennent les équipements, atterrisseurs, roues et systèmes de freinage, inverseurs de poussée, les drones...

Enfin l'espace «Moteurs-Fusées» et entre autres les impressionnants moteurs (ex SEP) des lanceurs Ariane 4 et 5 et leurs grands divergents.

L'exposition regroupant toutes les motos «Gnome & Rhône» produites de 1919 à 1957 est tout à fait exceptionnelle!

Elles sont toutes là de série, de courses, de records, des premières type B des 500 cm3 de 1922, la type X 750 de 1935, bi-cylindres à plat, transmission par cardan, les side-cars... Et la toute dernière, la R4X de 125 cm de 1957.

Surprise, une rare et unique automobile Messier des années 30, don de la famille.

Après un repas bien sympathique à l'Auberge de Réau, l'après-midi est consacré à la visite du Musée Aéronautique de Melun-Villaroche (collection Didier Chable). Les avions sont en visite d'entretien, d'autres en restauration ou préservés en l'état, dans un immense hangar de construction type Eiffel classé aux monuments historiques.

Très bien reçu , nous avons vu et touché quelles belles et rares machines : Latécoère 28, Douglas Syraider (moteur en étoile Wright de 2 800 CV), TBM Avenger, Fieseler Fo3, Hurel-Dubois HD 34, Ilyoushine Il10, Polikarpov P02, Bristol Blenheim, etc... Des moteurs de toutes les tailles dont certains récupérés après crash .

Enfin des pièces de V- 1 allemands et de leurs pulso-réacteurs qui feront dire à notre Président le mot de la fin : « Ca pulse au L.C.F ! ».



# Un Lanciste et sa voiture

20 ans de B20, enfin presque ... (6<sup>ème</sup> partie)



en route pour la Savoie



longeron avant droit bien pourri !

Un beau jour de mars 1998, la coque nue de l'Aurelia reprend la route, sur plateau, direction un carrossier en Savoie. Il s'agit d'un professionnel qui se désole de n'être plus qu'un monteur de pièces neuves alors qu'il sait remarquablement manier le tas et le marteau. Aussi, de temps en temps, il accepte une ancienne, mais il ne faut pas être pressé, il travaille dessus quand la carrosserie « moderne » lui en laisse le temps ! Résultat des courses, il va me la garder 3 ans, mais le résultat sera irréprochable et pour un rapport qualité/prix imbattable !

Le voyage Paris/Savoie se passe sans encombres. Je repasse 2 mois plus tard, les portes sont démontées, tout est sablé et les tôles pourries se voient bien ! Comme prévu, les bas de tours de roues, les longerons avant et latéraux, les bas de caisse, le bac à batterie et les supports de glissières de sièges sont à reprendre complètement. Sans oublier le toit qui a dû prendre la grêle, ou des cailloux, il est couvert de petits impacts en creux. A lui seul, il nécessitera plus de 20 heures de planage et remise au galbe.

Enfin, cette tôle bien propre laisse apparaître des numéros frappés un peu partout : - le numéro de série Pinin Farina 0459 sous le bac à batterie, conforme à la fiche de sortie d'usine, - le numéro 18 413 sur le plancher de coffre, devant le support de serrure, - le numéro 413 sur une patte de fixation du capot de malle arrière (ces deux derniers numéros étant des appariements internes de Pinin Farina).

La prochaine fois, je vous montre les photos des travaux de tôlerie et peinture.

**P. Arnaud**



idem pour les bas de caisse



28 5'96 bac à batterie percé avec le numéro Pinin Farina en dessous



idem pour les bas de caisse

# Miniatures

## Modèles réduits rares et uniques



### ASTURA FARINA 1939

L'artisan italien BRIANZA nous sert à l'envie une nouvelle déclinaison de l'ASTURA. Dernière née, un modèle de 1939 carrossé par FARINA, pour le maître de l'Italie de l'époque.

Fidèle à la berline originale, la miniature nous restitue des lignes conformes aux canons de l'époque. Pour tout dire, l'influence américaine est très marquée avec une profusion de chrome et correctement représentée sur la miniature, en particulier sur la calandre très tourmentée.

Comme de coutume, chez cet artisan, le prix est conséquent, entre 190 et 220€ selon les vendeurs.

INFO: pour 2010 Andrea BRIANZA nous annonce une AURELIA B52 GHIA.

### D25

Rappelez-vous, en 2007, elle était sur le stand du LCF, à l'occasion du salon Epoq'auto, cher à nos amis lyonnais.

Modèle unique, et à la carrière éphémère puisque n'ayant participé qu'à une seule course, le Tourist Trophy en 1954.

La reproduction est due à un artisan transalpin, Giovanni de Stasio, qui produit des modèles réduits sous la marque JOLLY MODEL.

Selon l'expression consacrée, cette D25 a le mérite d'exister!. Si la ligne générale est tout à fait correcte, que dire d'une finition très sommaire et d'un montage approximatif que ne peuvent justifier un prix de 35/40€.

### FULVIA COUPE GHIA

Le coupe FULVIA GHIA fut présenté à l'occasion du salon de Turin 1969.

Très controversé à l'époque, en particulier pour son style qui manquait de caractère et d'originalité. Pour l'histoire, ce concept n'eut aucune descendance et resta unique.

ALEZAN, fabricant français, a reproduit ce rare coupé en une petite série de 200 exemplaires. La miniature est en tous points fidèle à la GHIA, avec une peinture jaune bien appliquée et une finition de bon aloi.

### B20 CONRERO

Plus connu pour ses préparations sur les voitures de rallye, CONRERO, "il mago", a aussi réalisé des engins spéciaux.

La B20 illustre à merveille la production du magicien. Basée sur la plateforme de l'Aurelia, elle fut produite en petite série. Jolly Model a concocté un modèle sans aucun doute plus réussi que la D25.

Belle peinture "rosso scuro", roues à rayons, pièces en photo-découpe et un habitacle réussi, rendent la Conrero attrayante.



Patrick Martinez



# Bulletins

## RETROMOBILE – 22-31 janvier 2010

Commande de billets « Club »

Nom et prénom :

N° LCF

Tél. :

Nombre de billets x 8 € =

€

Chèque à établir à l'ordre du Lancia Club France

Retour du bulletin à :

Jean-Charles Voisin – 2 avenue Anatole France – 95250 Beauchamp avant le 11 janvier 2010

## PERMANENCE RETROMOBILE – 22–31 janvier 2010

	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Matin	Montage										
Après Midi	Montage										Démontage
Nocturne											

Merci de cocher les dates et périodes de présence. Les nocturnes sont assurées par Daniel Pottier sauf celle du 22 janvier.

Comme à l'habitude ce sont surtout les jours de semaine qui nécessitent une présence. Le réfrigérateur sera plein de bonnes choses et des places offertes aux volontaires.

Bulletin à envoyer à : Jean-Charles Voisin – 2 avenue Anatole France – 95250 Beauchamp avant le 18 janvier 2009.

## Bulletin renouvellement-Adhésion 2010

Nom et prénom :

N° LCF

Tél. :

Païement par chèque à l'ordre du LCF : 50 €

Nouvelle(s) Lancia à inscrire à l'annuaire : Modèle

Type

Année :

N° de série

Couleur :

Etat :

Nouvelle adresse électronique :

Nouvelle adresse postale postale :

Bulletin à envoyer à Serge Croizier – 17 rue de la Corvée – 88140 – Saint Ouen les Parey

## DINER ASSEMBLEE

Samedi 23 janvier 2010 – Restaurant FRANCIS CAFE

31 bd Malesherbes – 75008 Paris – Métro Saint Augustin ou Madeleine

Nom et prénom :

N° LCF

Tél. :

Nombre de dîners à 33 € : =

€

Chèque à établir à l'ordre du Lancia Club France

Retour du bulletin à : Jean-Charles Voisin – 2 avenue Anatole France – 95250 Beauchamp avant le 11 janvier 2010

## POUVOIR ASSEMBLEE GENERALE du LANCIA CLUB FRANCE

Je soussigné (e)

, sociétaire du LCF n°

donne par pouvoir à :

, sociétaire du LCF n°

pour me représenter à l'Assemblée Générale Ordinaire du LANCIA CLUB France le 23 janvier 2010.

Tous pouvoir en blanc est réputé donné au Président sortant

Fait à le

Signature précédée de la mention »Bon pour Pouvoir «

## Les Annonces du LCF

### Autos à vendre

**ARDEA 1948, 12.000 €**

M. Wagnier, Belgique :00 32 2 425 3654

**FLAVIA 2000 coupé PF, 1.8 l, 1970**, blanc, peinture années 2000, bon état, 144.000 kms d'origine probables, carbu à revoir, ex Stephan Kovacs (entraîneur de football) et Yves Collin, (la Housse à l'Ancienne), 5.500 €

**M. DROUHAUT, St Germain en Laye** : [thdrouhaut@yahoo.fr](mailto:thdrouhaut@yahoo.fr)

**BETA Spyder, 1978**, orange, bon entretien carrosserie et mécanique, 4.900 €

**M. Compagnon, Paris, 01 48 74 15 51 entre 11 et 15 h.**

### Le V° Rallye de l'Empereur

Notre ami et sociétaire Pierre BOTARI organise cette longue randonnée, départ de Saint tropez et arrivée à Palerme, puis Agrigente, Cefalu, L'ETNA et tutti quanti du 3 au 11 mai prochains.

Si ce rallye connaît sa cinquième version c'est qu'il a du succès !

**Contact :**

**Pierre BOTARI : 16 rue des Marronniers-69630 Chaponost,**  
**tel: 06.10.19.31.70 ; [pierrebotari@aol.com](mailto:pierrebotari@aol.com) et [www.chapomobile.com](http://www.chapomobile.com)**

## Cinéma

La vision nocturne de films sur d'improbables chaînes câblés conduit à d'intéressantes découvertes :

**SAFARI DIAMANT (1966)** de Michel Drach avec Marie-José Nat et Jean-Louis Trintignant vous permet de voir une dans ses premières minutes une FULVIA Berline, la suite du film nous rappelle que Marie-José Nat filmée par son époux était vraiment très jolie et en plus elle s'appelle Electre ! le film, sorte de road-movie à la sauce années 60 se laisse voir.

**Le VEUF (1959)** de Dino Risi avec Alberto Sordi et Franca Valeri, cette comédie à l'italienne, humour noir et personnages ridicules, met en valeur, quelques instant, une FLAMINIA berline destinée à impressionner les banquiers, c'était la voiture statutaire de l'entrepreneur italien à succès. On verra que les entreprises d'Alberto Nardi (sic), sont finalement plus criminelles qu'industrielles. Très drôle.

**Une VIE DIFFICILE (1961)** de Dino Risi avec Alberto Sordi et Lea Massari, (quelle beauté !), supérieur au précédent ce film dépeint l'Italie des années 50/60, on y verra qu'Alberto sortant de prison où il fut enfermé pour des raisons politiques refuse de monter dans la B20 de son ami journaliste car c'est la voiture de la compromission. On n'est pas loin du « capolavoro ».

## Assemblée Générale Annuelle du Lancia Club France

Les sociétaires du LANCIA CLUB FRANCE sont convoquées en Assemblée Générale Ordinaire le 23 janvier 2010 à 18h au restaurant «Chez Francis», 31 bd Malesherbes à Paris 8° aux fins de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- Rapport Moral et Financier,
- Quitus au Bureau,
- Election du Bureau,
- Question diverses.

Les projets de résolution(s) ou modification(s) de l'ordre du jour doivent être déposés 10 jours avant l'Assemblée et à la demande de 10 sociétaires au moins. La participation active à l'Assemblée est soumise à la double condition d'avoir été membre actif en 2009 et d'avoir réglé sa cotisation 2010.

