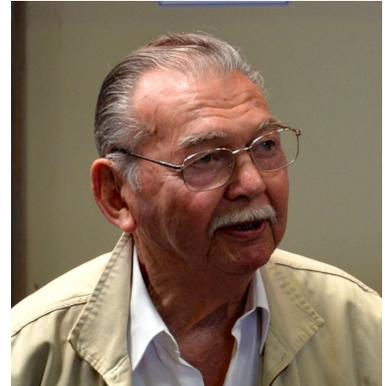




HENRI DARGENT, le Grand Témoin d'une époque révolue chez CITROËN.

Henri Dargent, né 2 ans avant la Traction, a accompli son parcours professionnel chez Citroën. Il nous fait l'honneur de sa présence pour la Fête des 80 Ans de la Traction, organisée par la TM le 7 septembre 2014. Avec la gentillesse, les connaissances, le talent et la modestie qui le caractérisent, il a accepté de nous dévoiler une petite partie de son long trajet. Merci, Henri.



Au lendemain de la guerre, passionné par le dessin, je commence des études de nus dès 1945 à l'académie de la Grande Chaumière à Montparnasse. Lors d'une séance de croquis, M. BERTONI que je ne connaissais pas alors, m'aborde pour me demander si l'on peut trouver une femme noire comme modèle. Je lui indique une possibilité avec Josépha que j'avais dessinée la semaine précédente ; nous parlons des modèles et je perçois un accent italien. Il me remercie alors, mais ne se présente pas ; heureux du renseignement que je lui ai donné, il part avec une claudication vers la dame chargée de la réception ... Il est évident que son attitude et sa personnalité avaient marqué alors mon esprit ...

La même année, j'entre en formation dans la société CITROËN. Cela me permet de percevoir la qualité de l'œuvre réalisée et l'importance du personnage - que je vais accompagner à mon niveau dans les expositions de l'Amicale des Artistes de la société de 1947 à 53. Par la suite, je suis affecté au BEA (ndlr : Bureau d'Etudes Automobiles) dans le cadre de mon travail. En 1957, M. BERTONI demande au responsable du bureau de dessin de carrosserie que je sois affecté dans son local de travail pour lui prêter assistance. Pour moi c'est la concrétisation d'un rêve que j'avais pressenti en réalisant des maquettes aux Arts Appliqués dans le cadre du CNAM : M. PROUVÉ, maître de chaire, me demandait d'y réaliser des formes de voitures pour les travaux pratiques.

La TRACTION qui est votre passion a été pour moi la base de mes connaissances par la mise en forme du métal et des épures de carrosserie, avant même le modelage et la sculpture dans le plâtre à échelle 1. Sculptée par Flaminio BERTONI, cette forme élégante prend toute sa beauté sous la main inspirée de l'artiste. Seule l'idée comptait, il allait à l'essentiel, refusait de se perdre dans les détails. Sa démarche était sensuelle et instinctive : il y avait Art quand la sensibilité de l'Être se trouvait traduite par la main dans la matière. Pour lui encore, la vérité était de découvrir la plénitude de la forme soutenue par la lumière ...

Le Maître d'œuvre était M. André LEFEBVRE, ingénieur en chef. Il a sous sa responsabilité toutes les études dès 1933 : TRACTION AVANT, 2CV, DS et autres projets caractérisés par des techniques d'avant-garde. Il avait longtemps travaillé auparavant dans l'entreprise de Gabriel VOISIN et, à son contact, il avait acquis ses propres connaissances en automobile et en aérodynamique. Cela lui permet d'apporter de nouvelles idées au Bureau d'Etudes de Citroën. Avec un grand dynamisme dans la créativité, il conçoit entièrement l'architecture et la mécanique de la PV (ndlr : Petite Voiture). Autour de lui, pour la conception du moteur, M. LEFEBVRE a M. Maurice SAINTURAT, et pour la boîte de vitesse, avec les problèmes rencontrés, MM. JOUFFRET et Alphonse FORCEAU. Il définit également la répartition de charge, le centrage du véhicule et la liaison au sol. Par la suite, cet ingénieur aura l'idée de mettre l'hydropneumatique arrière sur la PV 15H. En parallèle, il réalise les prototypes C, en aluminium, à la forme caractéristique aérodynamique de goutte d'eau, autour du poids de 350 kg. Parmi d'autres modèles, la 2CV et la DS ont profité de ces études... Et c'est M. Paul MAGÈS qui, dans des études très fines, réalise la suspension et une centrale à haute pression pour la DS en 1955.

La fabrication de la carrosserie de la TRACTION nécessite des outils de grandes dimensions pour emboutir les panneaux latéraux et souder la tôle arrière. Les grandes presses et les machines à souder fédérales sont conçues et réalisées par la société américaine Budd. Une de mes tâches sera de les contrôler périodiquement de 1948 à 1950. Souvent, dans les traçages de carrosserie, des sections sont nécessaires pour réaliser les modifications apportées durant la vie d'un modèle. Elles sont relevées sur le maître modèle en acajou à échelle 1 qui fait office de référence pour le BEA. Il permet le paramétrage de la fraiseuse KELLER qui réalise les outils d'emboutissage permettant la fabrication des ailes, capots, coffres, portes, panneaux de côté et leurs annexes. Depuis la fin des années soixante, cette technique bénéficie en outre de moyens numériques.

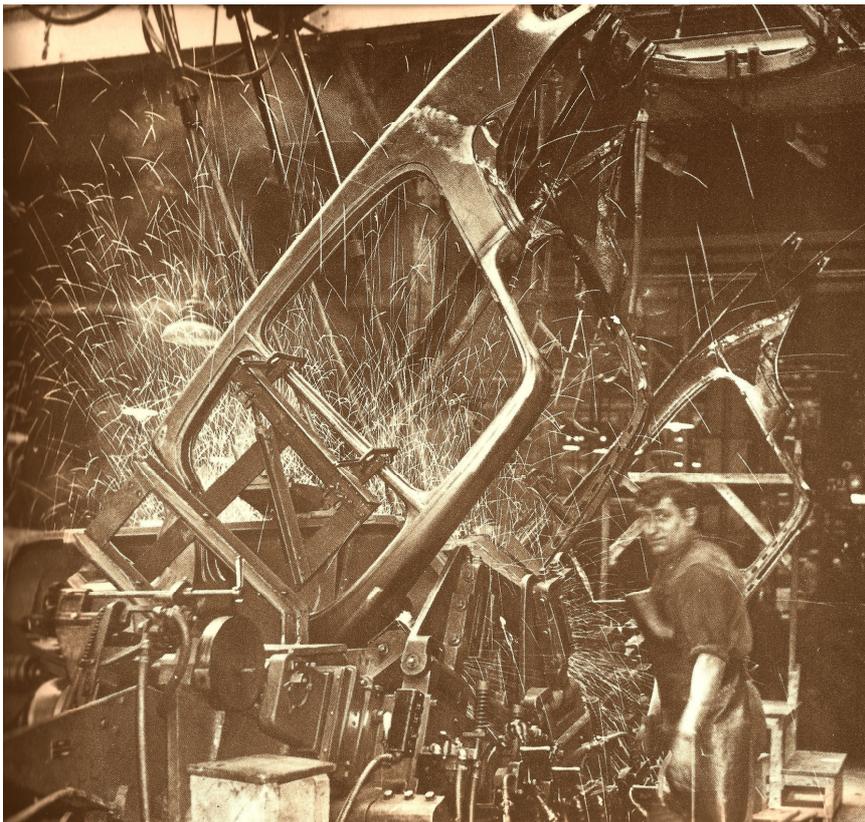
La soudure de la coque se fait dans une fosse où sont logées les fédérales permettant de maintenir les 2 panneaux latéraux avec la tôle arrière posée sur un berceau en forme d'électrode qui, sous la tension, soude l'ensemble par 2 cordons de métal à travers une violente projection d'étincelles ... les 2 traverses (tête et dôme d'auvent) sont assemblées de la même façon dans une autre phase. Le travail est pénible pour les ouvriers qui liment en position verticale le métal et l'étain, les pieds sur les caillebotis à cause de l'eau qui coule en dessous pour entraîner les paillettes de plomb ; c'est la seule façon d'enlever la bavure des cordons de soudure afin d'obtenir une forme suffisamment lisse pour la peinture.

Pour voir les éventuelles déformations, des contrôles périodiques de triangulation des caisses encore sur la chaîne, puis au sol, montées sur roues, étaient pratiqués la nuit pour ne pas gêner la fabrication. Le montage des portes a toujours

nécessité des opérations de ferrage. Elles consistent à prendre un burin et un marteau pour rejeter les axes de charnières soudées, de façon à bien positionner la porte dans son entrée. Parfois, plus brutalement, les ouvriers mettent le manche du marteau dans la feuillure, et ferment la porte ... pour la remettre dans son entrée ! Ces moyens ne pouvaient plus être acceptés pour notre DS qui devait se monter comme un mécano. Pour la même opération, les dessinateurs conçoivent des chaînes de cotes, pour que la porte puisse se monter dans tous les cas de figure, avec des charnières réglables.

L'on pourrait épiloguer longtemps sur cette « formidable TRACTION », belle et solide, cette coquille d'acier d'une épaisseur de 93 centièmes (presque 1 millimètre) qui vous enveloppe alors que nos voitures actuelles se contentent de 60 centièmes - certes avec de nombreux corps creux pour la résistance, mais tout dépend de l'incidence du choc ... Bien sûr, il faut compter aussi avec le temps d'écrasement ... Bref, tout cela est très complexe.

Mais, au-delà de ces considérations techniques, l'important est ailleurs : pouvoir toujours avoir le plaisir de conduire aujourd'hui cette voiture d'exception, et vérifier à chaque fois combien elle est à la fois sûre et belle.



Avec mes meilleurs
sentiments H. DARGENT

Le soudage des coques
de Traction

Ecrit pour la TM au Cannet le 27 août 2014