



3

LE DOUBLE

Organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën

3

CHEVRON

Numéro 3 / Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV^e



Cher concessionnaire et cher agent,

Nous sommes heureux de vous annoncer que le Réseau Citroën-Panhard en Belgique a réussi à occuper pour le premier semestre 1960 la première place des ventes avec 9.745 véhicules de tourisme, soit 12,83 % des livraisons totales sur le marché belge.

Si l'on ajoute à ce chiffre le nombre des ventes de camionnettes jusqu'à 1.500 kgs, la position de Citroën-Panhard est encore meilleure ; le total s'élève alors à 10.870 véhicules, ce qui représente 13,49 % des ventes.

Il est intéressant de savoir que les ventes totales au cours du premier semestre 1960, comparées à la même période 1959, ont augmenté de 28,60 %.

Citroën-Panhard est en tête de cette progression, puisque pour la même période le chiffre des ventes a augmenté de 3.671 véhicules, soit une augmentation de ████████ 60.44 %

Nous sommes fiers de ce brillant résultat dans un des pays les plus ouverts à la compétition commerciale et où environ 90 marques différentes s'affrontent sur un pied d'égalité.

Il a été rendu possible par les investissements importants faits par la Société Citroën belge dans ses usines de montage de Forest et aux ateliers de la Place de l'Yser.

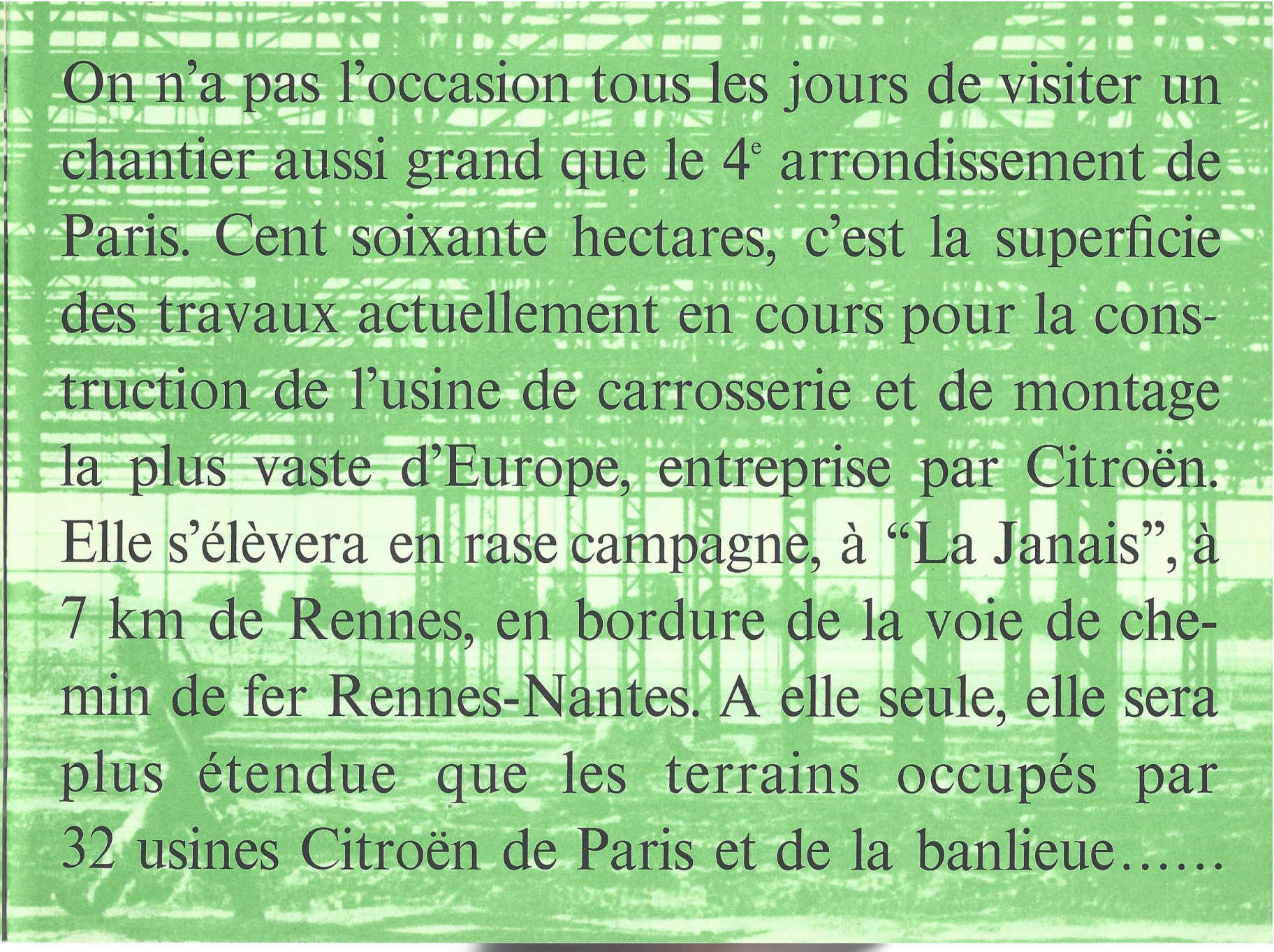
Nous tenons également à féliciter les agents belges qui ont largement contribué à ce succès, par leurs efforts commerciaux et les améliorations que la plupart d'entre eux ont apportées à leurs installations.



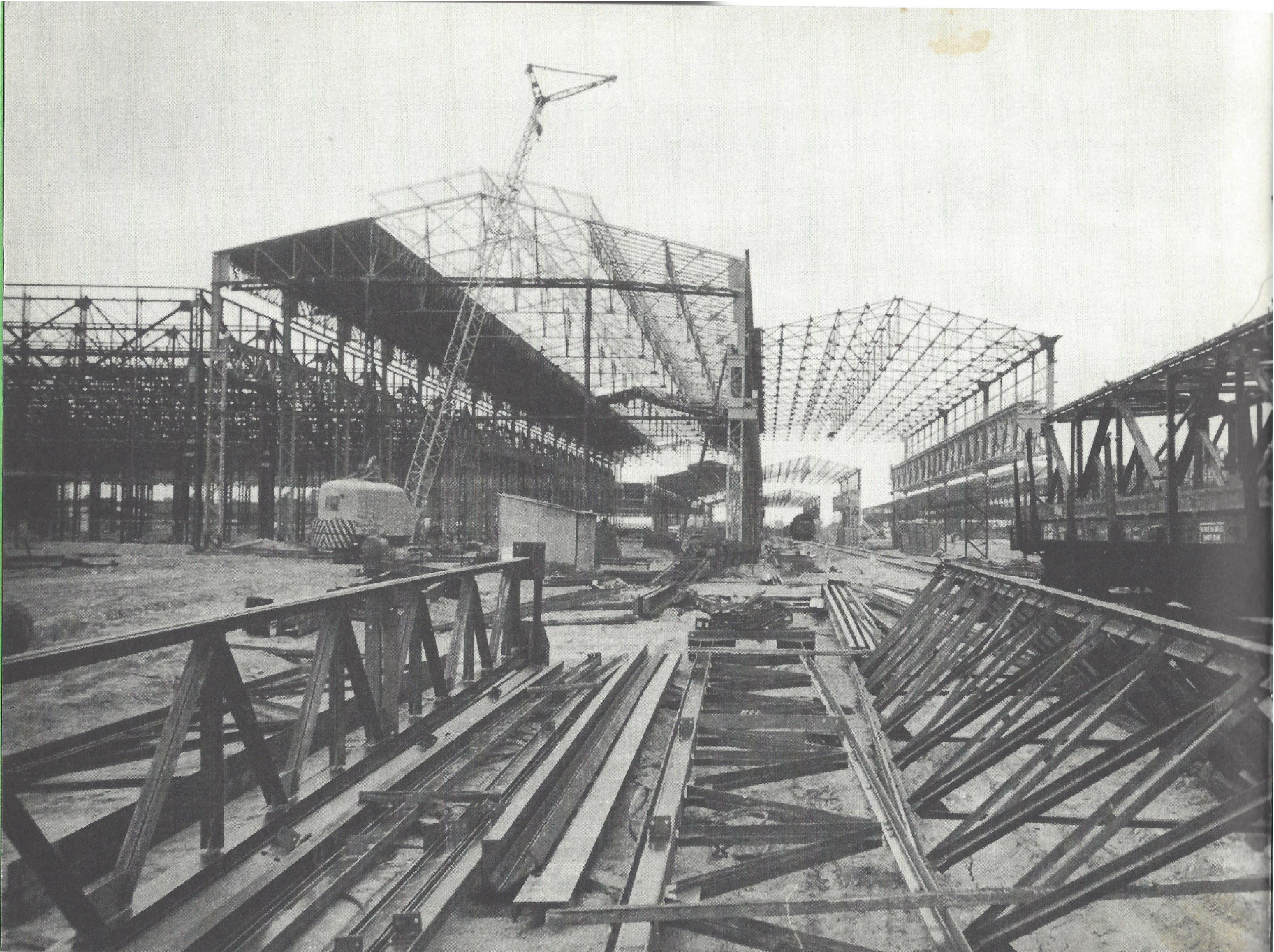
H. HOSPITAL

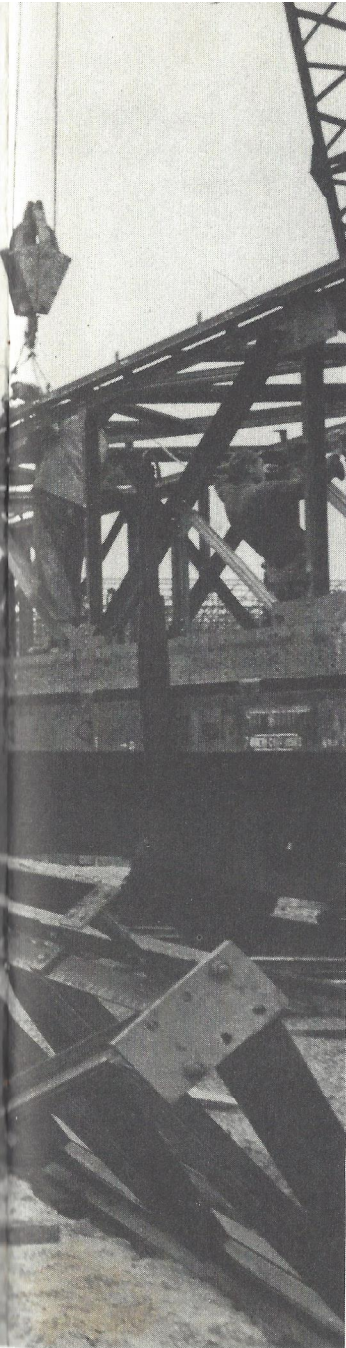


**OÙ EN EST
L'USINE
DE RENNES ?
LA JAMAIS !**



On n'a pas l'occasion tous les jours de visiter un chantier aussi grand que le 4^e arrondissement de Paris. Cent soixante hectares, c'est la superficie des travaux actuellement en cours pour la construction de l'usine de carrosserie et de montage la plus vaste d'Europe, entreprise par Citroën. Elle s'élèvera en rase campagne, à "La Janais", à 7 km de Rennes, en bordure de la voie de chemin de fer Rennes-Nantes. A elle seule, elle sera plus étendue que les terrains occupés par 32 usines Citroën de Paris et de la banlieue.....





Les travaux ont commencé en décembre 1958. 800 travailleurs y travaillent le jour et parfois même la nuit. 3.000 arbres et 15 km de haies ont été abattus au bulldozer. Les terrassiers ont suivi avec leurs armes modernes : scrapers, turnapulls, rouleaux à pneus. En 4 mois ils ont déplacé 500.000 mètres cubes de terre pour assurer à l'usine l'assise horizontale indispensable à la sécurité des transports par voies ferrées et aux facilités de manutention.

Sur 13 machines à forer existant en France, 8 ont été mobilisées par les plus grands spécialistes français pour explorer le sol jusqu'à 30 m de profondeur afin de trouver un terrain de qualité suffisante pour supporter la charge de l'atelier d'emboutissage, 2.000 tonnes, soit le poids des plus hauts gratte-ciel. Cela veut dire : 10 km de pieux ferrés aux machines "Beneto" du dernier modèle.

Les autres ateliers, qui représentent les 3/4 de la construction, pourront être fondés superficiellement grâce aux recherches du laboratoire aménagé spécialement par le Centre Expérimental de Recherches et d'Etudes du Bâtiment et des Travaux Publics. Au total, les ateliers d'emboutissage, de ferrage, de



peinture, et d'assemblage, couvriront 250.000 m².

La mise en place générale nécessite 3 km de voie ferrée pour assurer l'approvisionnement du chantier, un réseau d'égouts équivalent à celui d'une ville de 30.000 habitants, un collecteur de 5 km pour relier l'installation d'épuration à la Vilaine.



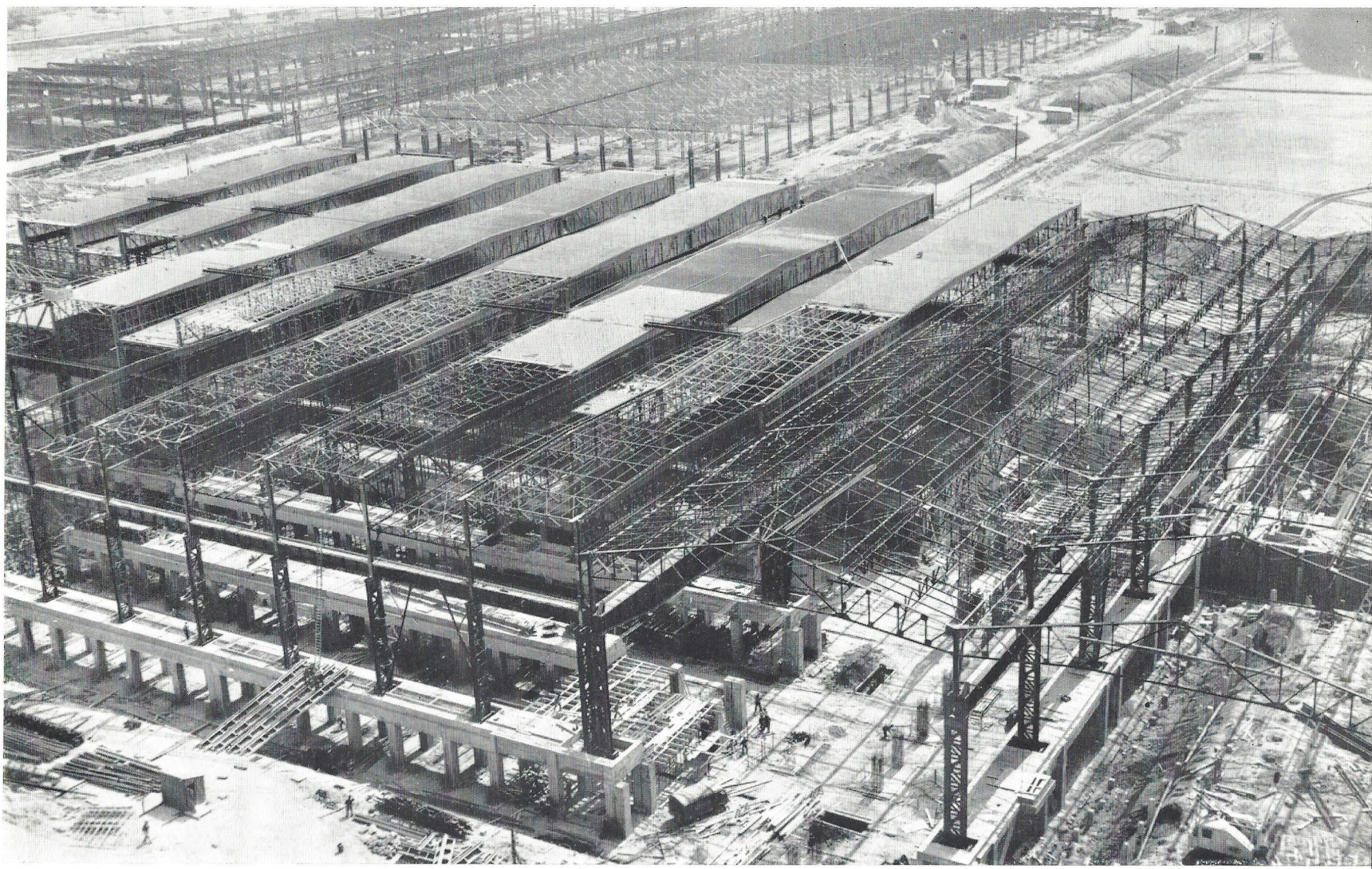
Aujourd'hui, près d'un étang d'un hectare, "réserve d'incendie" qu'alimente les eaux d'orage, se dresse déjà le monumental squelette d'acier de l'usine 12.000 tonnes de charpente métallique, (2 fois le poids de la Tour Eiffel).

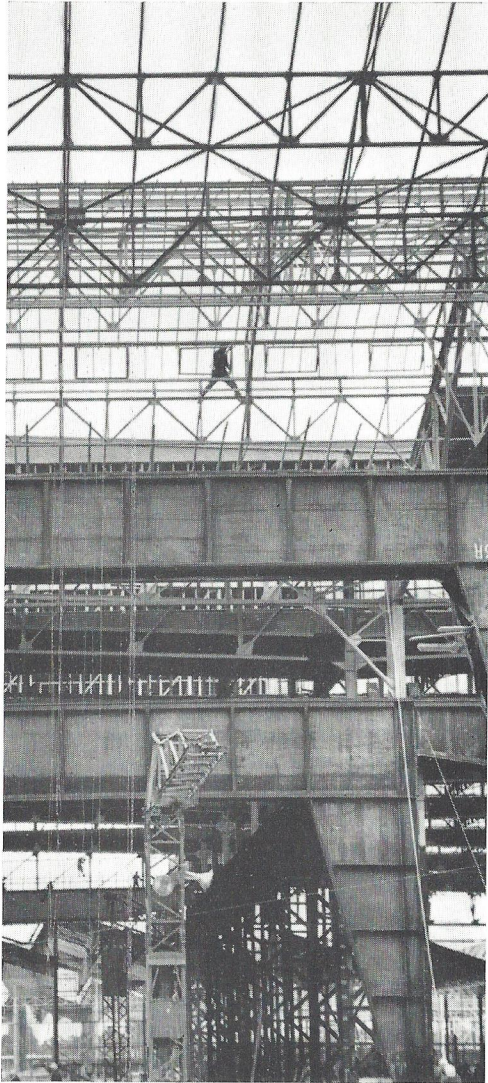
L'ensemble, un des plus modernes du monde, disposera de 12 km de convoyeurs entièrement automatiques pour le transport et le stockage : 35 ponts, dont 14 de 50 tonnes et 4 ponts Gerbeurs de 3 tonnes ; 75 cars à fourche et chariots à moteur ; 3 locotracteurs de 400 CV. Le chauffage, par air chaud, nécessitera, en hiver, 5 à 6.000 tonnes de mazout par mois.

Enfin, 300 wagons par jour — soit le trafic de gares comme celle du Mans ou celle de Caen — alimenteront l'usine en matières premières ou pièces usinées venant du Nord-Est de la France, du Sud-Est, ou de la région parisienne. A Rennes-La Janais, 10.000 travailleurs produiront 1.000 voitures par jour.

Pourquoi a-t-on choisi Rennes pour cette installation exceptionnelle ?

Citroën doit faire face à une demande toujours croissante, tant en France qu'à l'étranger ; et la mise en place du Marché Commun permet de prévoir





que cette demande continuera à augmenter dans des proportions importantes. La nécessité de la décentralisation s'est imposée à la Société dès l'apparition de la 2 CV qui a entraîné, avec l'augmentation de la cadence de production, un besoin d'espace et de main-d'œuvre accrus. La région bretonne offre ces facilités, des bases économiques sur le plan du transport, les ressources d'énergie et d'eau voulues. L'usine de La Barre-Thomas est proche, qui, déjà en exploitation depuis 1954, fournit toutes les pièces de caoutchouc et les roulements à billes nécessaires au constructeur. Enfin, la proximité d'une grande ville assure l'organisation sociale indispensable au recrutement de plusieurs milliers de personnes (travailleurs et familles).

L'installation de cette nouvelle usine apporte à la région bretonne un ensemble industriel capable de fournir sur place, à une main-d'œuvre qui le mérite, l'activité qu'elle a dû longtemps chercher au loin ; Rennes-La Janais, " l'usine verte " implantée en pleine nature, avec ses larges allées dégagées, sera la spectaculaire contribution de Citroën au vaste plan de décentralisation amorcé en France.

Peinture



protection

et

décoration

Aux yeux du mécanicien la peinture est l'élément indispensable de protection du métal.

Aux yeux du client c'est l'affirmation de son goût : de plus en plus on veut une voiture " pas comme les autres " et, — conséquence naturelle de cette coquetterie — on la veut impeccable.

Aussi faut-il être outillé pour pouvoir réparer un accroc, une éraflure voire un dommage plus profond infligé par un accrochage accidentel.

Le réparateur a le choix entre deux sortes de peintures applicables au pistolet :

a/ les peintures séchant à la température ambiante applicables à l'air libre.

b/ les peintures exigeant une température contrôlée applicables au four.

Toutes ces laques doivent évidemment être appliquées au pistolet avec les précautions d'usage prescrites par la sécurité du travail et dans les meilleures conditions de réussite, c'est-à-dire dans un local d'environ 20° C exempt de poussières, de courants d'air et de vapeurs grasses.

PEINTURES A L'AIR

1°) La peinture cellulosique sèche en 15 minutes environ. Elle exige un polissage et un lustrage entre chaque couche. Elle ne peut être appliquée que sur des *fonds cellullosiques* ou, à la rigueur sur des peintures synthétiques cuites au four.

2°) La nitro-synthétique : elle n'exige pas de polissage : en général un léger lustrage après séchage suffit à donner la

"brillance". Le séchage de chaque couche dure environ 20 minutes. Elle s'applique sur des *fonds cellullosiques* (apprêts et mastics).

3°) La peinture synthétique à l'air. Comme la précédente elle est à brillant direct mais sa durée de séchage est de 24 heures (pour une température ambiante de + 25°). N'attaquant pas les fonds, elle peut être appliquée sur n'importe quel apprêt. Elle ne peut être lustrée qu'après un vieillissement de l'ordre de 2 mois.

PEINTURES AU FOUR (synthétiques)

C'est celle qu'on applique en fabrication. Elle est à ce titre plus recommandée en réparation que les peintures à l'air. Sous un chauffage de cuisson à 110° le séchage dure environ 25 minutes. On peut appliquer la laque synthétique sur les fonds cellullosiques, sur les mastics vinyliques allant au four ou encore sur les peintures à l'air ayant un certain vieillissement.

Deux couches suffisent. Après la première couche, il est nécessaire de polir au papier abrasif N° 600 jusqu'à matité, puis appliquer la seconde couche.

Le pistolet doit être tenu à environ 25 cm de l'élément à peindre, mais le " coup de main " du peintre reste toujours l'élément déterminant d'une peinture réussie.

La laque synthétique au four est très résistante. Ses coloris tiennent bien. Son utilisation est économique car la durée d'application est moindre, *au total*, que celle des peintures à l'air.

Séchage en cabine : la cabine est de règle pour un certain volume de travaux de

peinture : on y fait à la fois l'application et la cuisson.

Séchage sous panneaux chauffants : si le volume de travail ne justifie pas l'installation d'une cabine de peinture, on peut obtenir d'excellents résultats avec les panneaux chauffants. Il en existe de plusieurs tailles.

La conception de nos carrosseries aisément démontables en éléments justifie bien, pour les travaux de réparation, le séchage par panneaux chauffants. Qu'il s'agisse de DS, d'ID ou de 2 CV les raccords proprement dits sont déconseillés. Puisqu'il est si facile d'isoler une aile, une porte ou un capot etc... mieux vaut repeindre l'élément tout entier.

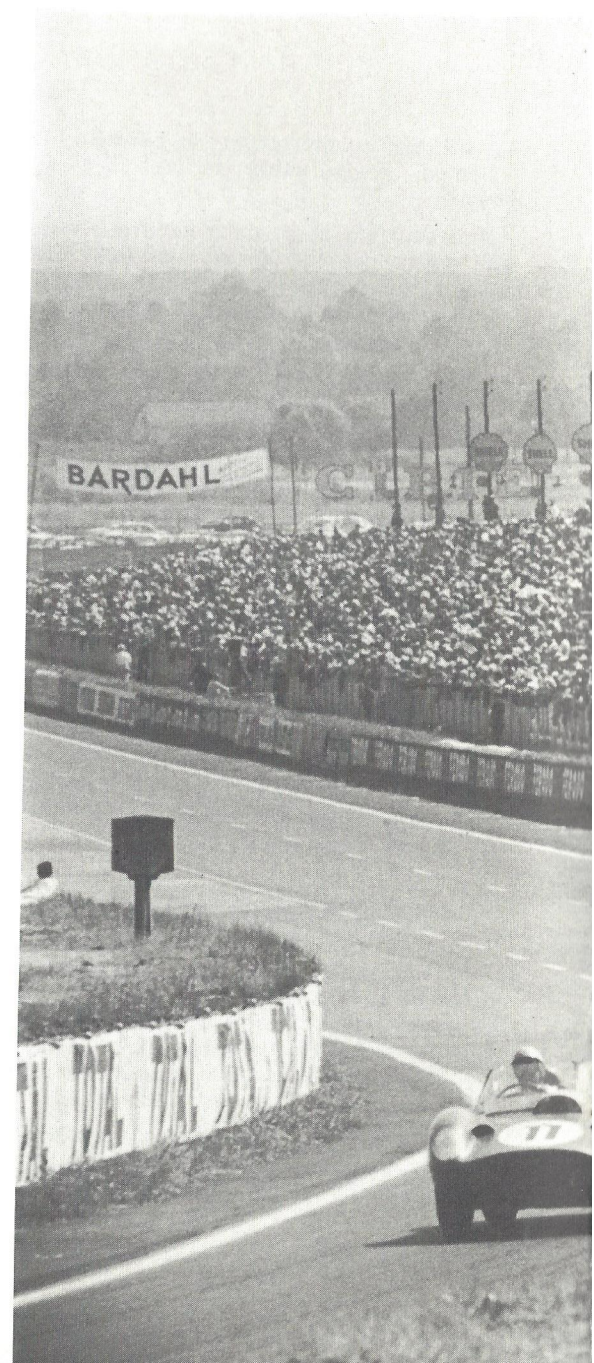
Pour être certain de retrouver la teinte d'origine il est nécessaire d'employer les mêmes laques que celles que nous utilisons en fabrication. La liste des fournisseurs et des références de coloris vous sera communiquée sur simple demande adressée au Service Méthodes Réparations de l'Usine.

Cas particulier des enduits à silicones.

Lorsqu'une carrosserie a été enduite d'un produit de protection à base de silicones, des précautions spéciales doivent être prises. Même un dépolissage soigné ne suffit pas, le silicone pénétrant " en profondeur " dans la peinture. Il est indispensable de mélanger à la laque (dans le pistolet) un produit approprié (analogue au " Médium " de chez Lion Noir). La dose nécessaire est indiquée sur l'emballage.

Ce mélange ne se conserve pas : il est donc souhaitable de ne le préparer qu'au moment de l'emploi.

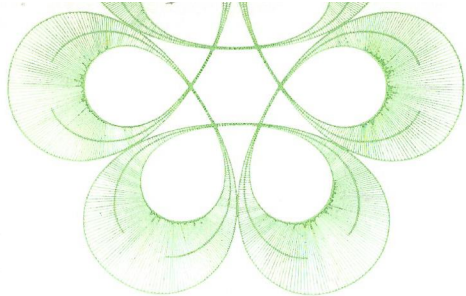
Les 24 heures
du Mans
étaient placées,
cette année,
sous le signe
des “Floralies”





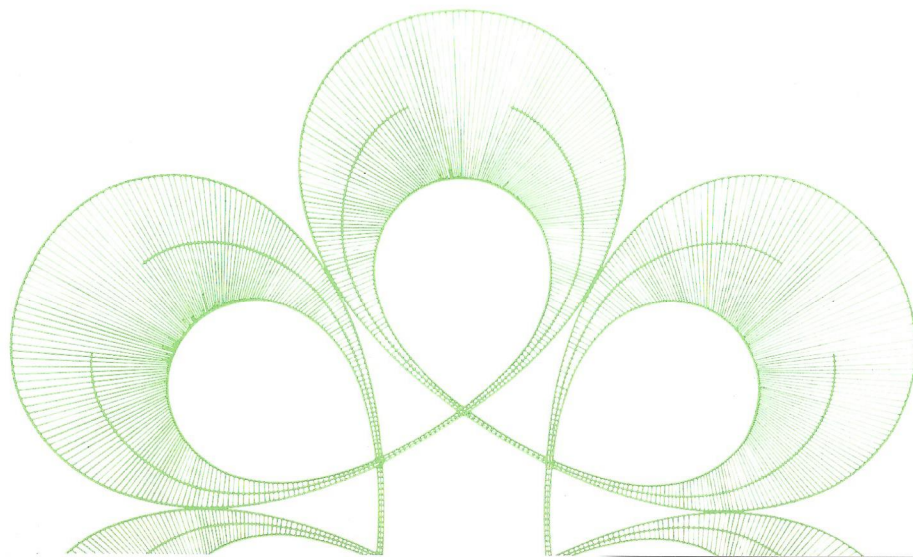
SHELL



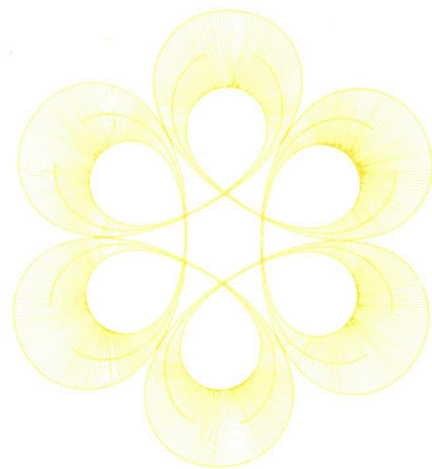
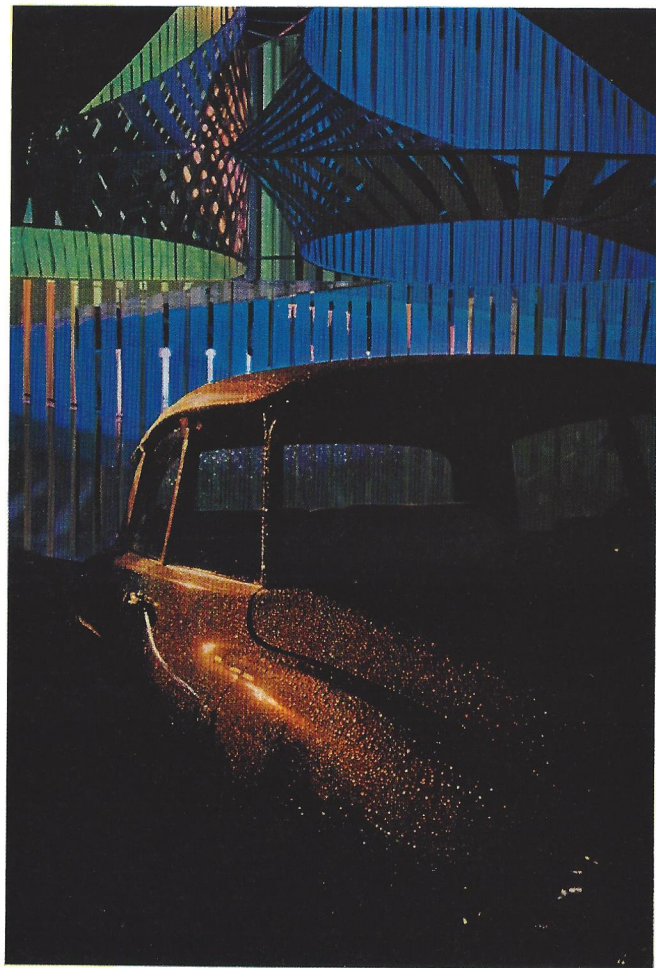


◀ On voit ci-contre au premier plan le salon de réception du stand Citroën sobre de ligne, entièrement vitré et meublé par Knoll. Il était relié à la fleur aux 6 pétales de Bruny et Mangematin par un panneau de texte rappelant au public du Mans la victoire de Cottelloni, sur ID 19, dans le Championnat d'Europe des Rallyes.

300.000 personnes ont suivi la course. Voici "les privilégiés" massés devant les tribunes et autour des stands de ravitaillement. ▶



La plus dure, la plus ingrate, la plus magnifique des épreuves automobiles, les 24 heures du Mans ont connu cette année leur habituel succès : une assistance nombreuse et enfiévrée tout au moins au départ et à l'arrivée. Car Le Mans c'est ça : 13 kilomètres de circuit parcourus par les bolides, trois cents spectateurs mordus qui, bravant la pluie et le sommeil, reconnaissant les voitures au bruit de leur moteur, suivent passionnément la course et trois cent mille visiteurs, badauds et touristes, pour qui, passée la première heure, la véritable attraction semble être



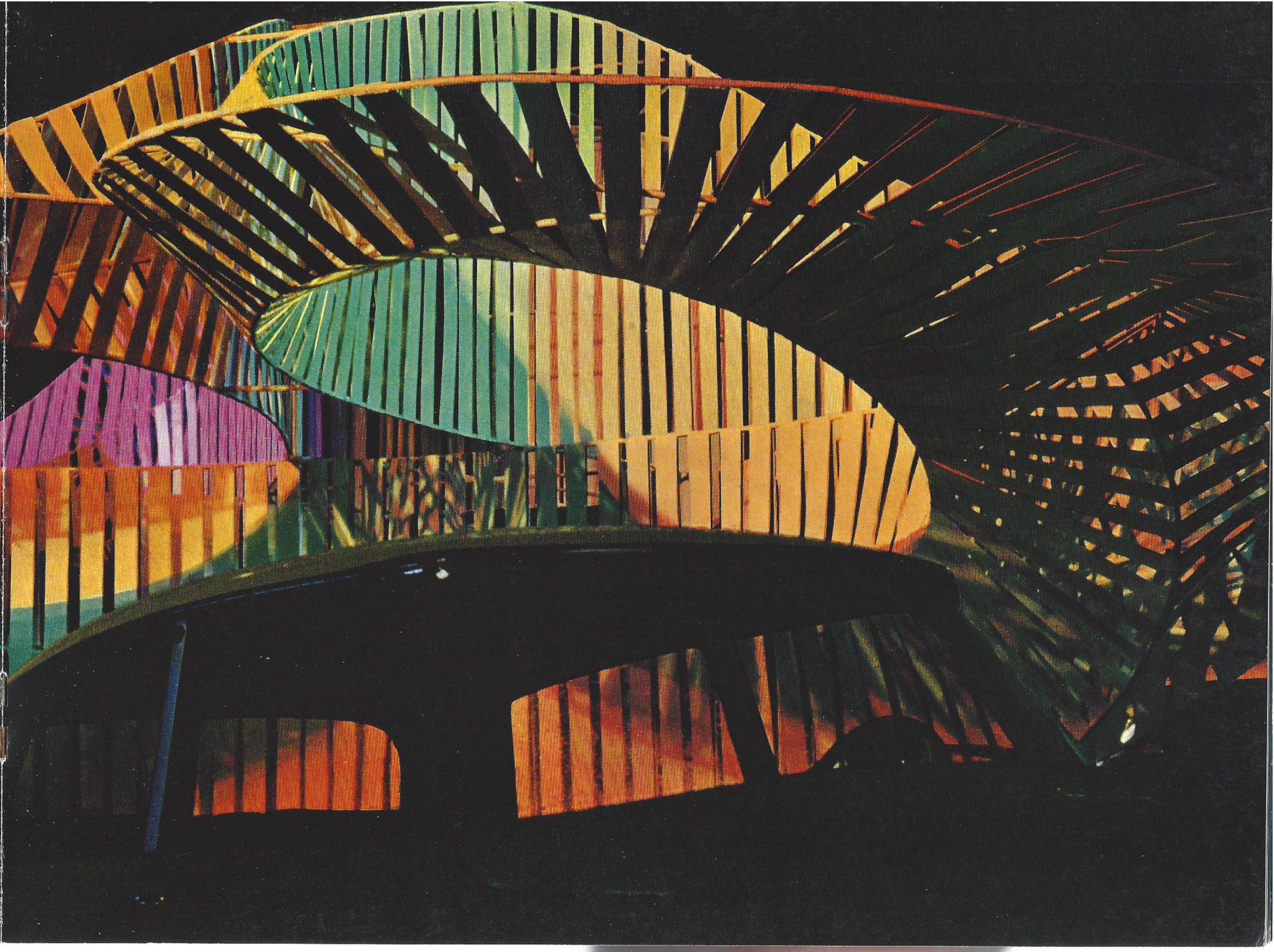
l'immense kermesse, mélange de 14 juillet et de Fête au village, qui s'est installée autour du circuit.

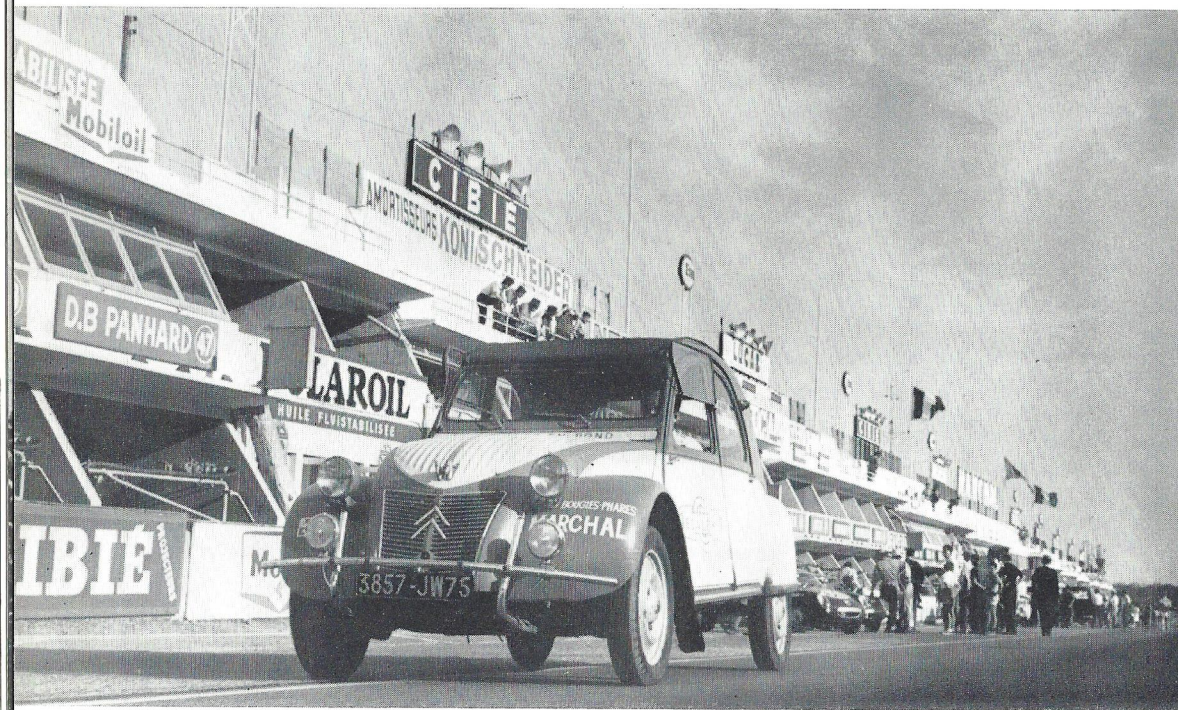
Mais pour l'instant la foule se presse aux barrières ; chacun veut s'approcher des bolides, sagement rangés devant les stands. Mécanos et ingénieurs, visages tendus et crispés, procèdent aux dernières vérifications.

La 2 CV. de Bodot et Seguela, qui vient de faire le tour du monde, ouvre le circuit. Elle passe, touchante et glorieuse, là où les bolides rouleront dans un instant à plus de deux cents kilomètres heure. Mais lequel d'entre eux serait capable de réaliser le même exploit qu'elle ?

Spectaculaire le jour, "la fleur Citroën" l'était plus encore la nuit. Un jeu de projecteurs alternés mêlait les couleurs de l'arc-en-ciel au rythme de la lente révolution du mobile dont les pétales découvraient et abritaient successivement trois DS 19.







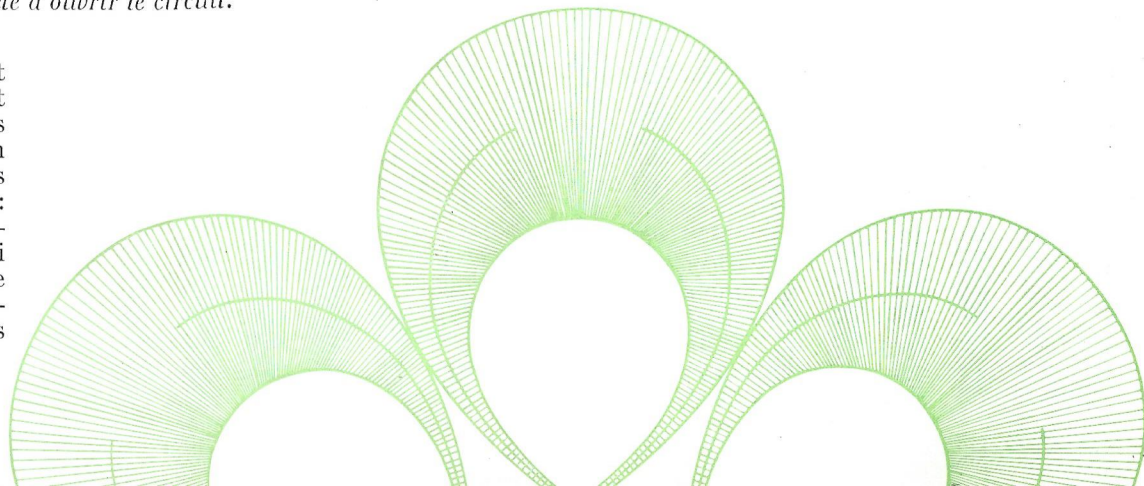
La 2 CV de Bodot et Seguela prête à ouvrir le circuit.

L'heure est proche ; les voitures sont rangées ; les cinquante-cinq pilotes sont de l'autre côté de la piste ; M. Jacques Lostre, directeur de la course baisse son drapeau et c'est un sprint de quelques mètres pour essayer de partir le premier : hurlements des moteurs, pétarades, l'américain Masten Gregory sur Maserati démarre en trombe. La course frénétique est lancée. Masten Gregory couvre 195 kilomètres dans la première heure, mais

doit bientôt s'arrêter sur accident mécanique. Gendebien-Frère sur Ferrari mènent maintenant.

Brusquement la pluie éclate, torrentielle. Les roues soulèvent des gerbes d'eau dont le chuintement se mêle au bruit des moteurs. L'épreuve est dure, pour les machines et pour les hommes. Le mauvais temps provoque des accidents : le belge Jean Beurlys quitte la piste et heurte les fascines ; la "corvette" de Kimberley passe dans le fossé, début d'incendie ; Cunningham, accidenté, doit également s'arrêter. Heureusement les pilotes sont indemnes. A la tombée de la nuit la moyenne baisse légèrement ; les pinçaux des phares trouent l'obscurité et les rideaux de pluie. Bientôt c'est l'aube ; les légères nappes de brouillard se dissipent. 40 voitures sont encore en course à 4 heures du matin.

Les heures passent ; la pluie s'arrête enfin. Les abandons ont lentement réduit le nombre des concurrents ; 25 bolides seulement abordent la dernière heure. C'est l'arrivée ! La foule enthousiaste



déborde le service d'ordre, dégringole des tribunes, et submerge la voiture des vainqueurs : Gendebien-Frère.

Gendebien remporte un nouveau succès et confirme ses très grandes qualités de pilote. Il avait précédemment réussi l'exploit de terminer second du rallye Alger-Le Cap au volant d'une I.D. 19.

A l'indice de performance, nouvelle victoire de la D.B. (moteur Panhard). Laureau et Armagnac ont donné cette victoire à la France.

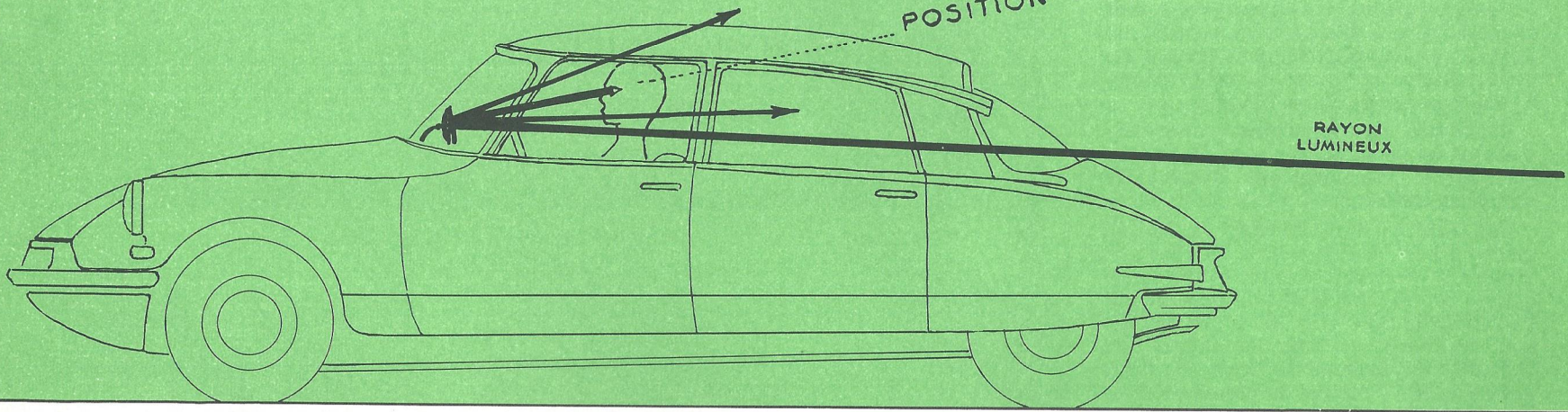
Par ailleurs, dans la vaste exposition que sont aussi les 24 heures du Mans, le Stand Citroën avait remporté un remarquable succès. Sur le thème général des Florales, imposé par les organisateurs aux exposants. La fleur métallique aux 6 pétales des architectes Bruny et Mangematin, de 10 mètres de diamètre et de 7 mètres de hauteur, évoquait, par sa lente révolution, la ronde de la course et le mouvement incessant de la circulation automobile. Son succès fut tel que, construite pour ne vivre que 24 heures, elle a été "sauvée" par la direction générale de la Société Citroën pour orner l'usine en construction près de Rennes.

Citroën avait également consacré un stand pour célébrer le premier Tour du Monde en 2 CV réussi par Bodot et Seguela. Dans un jardin exotique, spécialement aménagé à cette occasion, trois paillottes avaient été installées. Dans l'une on montrait le film réalisé par les 2 jeunes explorateurs, l'autre abritait un bar où de charmantes vahinés servaient du punch aux journalistes, dans la troisième que l'on voit ci-dessous, Jacques Seguela signait son livre "La Terre en rond".

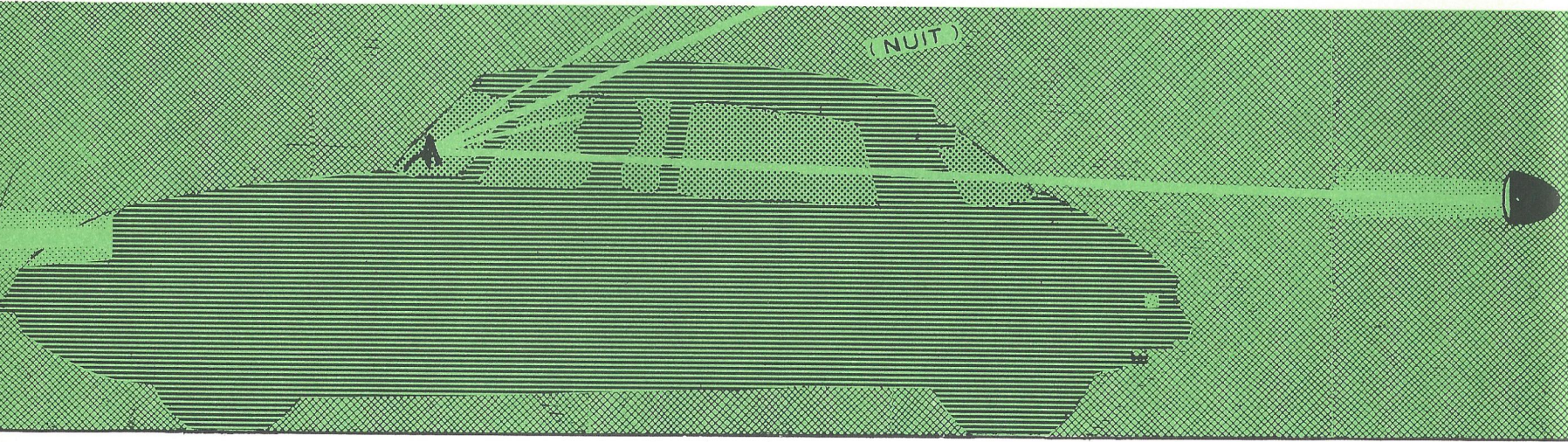


POSITION NORMALE (JOUR)

RAYON
LUMINEUX



(NUIT)



La nuit on peut être ébloui par les feux de route d'une voiture qui suit.

L'éblouissement par le rétroviseur est un cas particulier du problème de l'éblouissement en conduite nocturne.

En général, pour se protéger de la réflexion éblouissante d'une voiture suiveuse, on décale légèrement la position de son rétroviseur de façon à dévier hors de son champ visuel les rayons réfléchis. C'est une solution bâtarde puisqu'on perd ainsi le bénéfice de son rétroviseur. Cette solution a un autre inconvénient, c'est qu'une fois que la voiture suiveuse vous a doublé (ou qu'on l'a suffisamment dis-

« jour » ou en position « nuit » suivant les circonstances.

Bien des gens s'imaginent que le progrès du rétroviseur de DS s'arrête là, à savoir qu'il comporte 2 positions pré-établies une fois pour toutes.

En fait, le dispositif DS est bien plus perfectionné. Il comporte, non pas une, mais deux surfaces réfléchissantes. La première est une glace réfléchissante métallisée, autrement dit, un miroir plan comparable à tous les miroirs de rétroviseur; l'autre est un simple carreau de verre transparent. On sait que toute surface, si elle est assez parfaitement plane et très

fortement fumé. C'est très appréciable.

Le croquis ci-joint montre comment, d'une simple poussée, on passe de la réflexion normale éblouissante dans le miroir à la réflexion atténuée dans le verre du fait que les deux surfaces réfléchissantes font entre elles, dans leur coffret un angle invariable prépositionné. Le rayon lumineux zigzague entre le miroir et le verre, provoquant, à quelques degrés d'intervalle, toute une série d'images de plus en plus atténuées. C'est la première de la série atténuée que l'on voit quand le rétroviseur est mis en position « nuit ».

Pourvu qu'au départ le conducteur de

RETROVISEUR ANTI-EBLOUISSANT

tancée) on est tenté de rétablir la bonne position de son rétroviseur tout en continuant de rouler. Ce tâtonnement si court soit-il, est délicat; on devrait toujours avoir la prudence de n'y procéder qu'après s'être arrêté.

Un premier progrès consiste à avoir un rétroviseur que, par une position préalablement crantée, on fait basculer d'un petit angle préétabli.

Ce dispositif existe sur la DS 19 où le conducteur peut, d'une simple poussée du doigt, placer son rétroviseur en position

finement polie, réfléchit les images et leurs couleurs. Les métaux se prêtent bien à cet état de surface. Le verre non transparent et non métallisé réfléchit la lumière et les couleurs moins bien qu'un miroir.

Dans le rétroviseur de la DS si les phares de la voiture suiveuse sont réfléchis par le miroir, leur lumière éblouit; mais, s'ils sont réfléchis par la feuille de verre, leur lumière en est très atténuée et nos yeux la supportent sans le moindre éblouissement. On a l'impression de voir les phares suiveurs à travers un verre

la DS ait ajusté correctement la position de son rétroviseur, il verra toujours la même image exactement en position « jour » comme en position « nuit ». La seule différence est qu'en position « jour » l'image réfléchie est parfaitement claire donc éblouissante, tandis qu'elle est fortement atténuée dans la position « nuit ».

Pour passer d'une position à l'autre le conducteur n'a pas à tâtonner, il opère en sécurité, d'un coup de pouce, tout en roulant et sans même quitter la route du regard un seul instant.



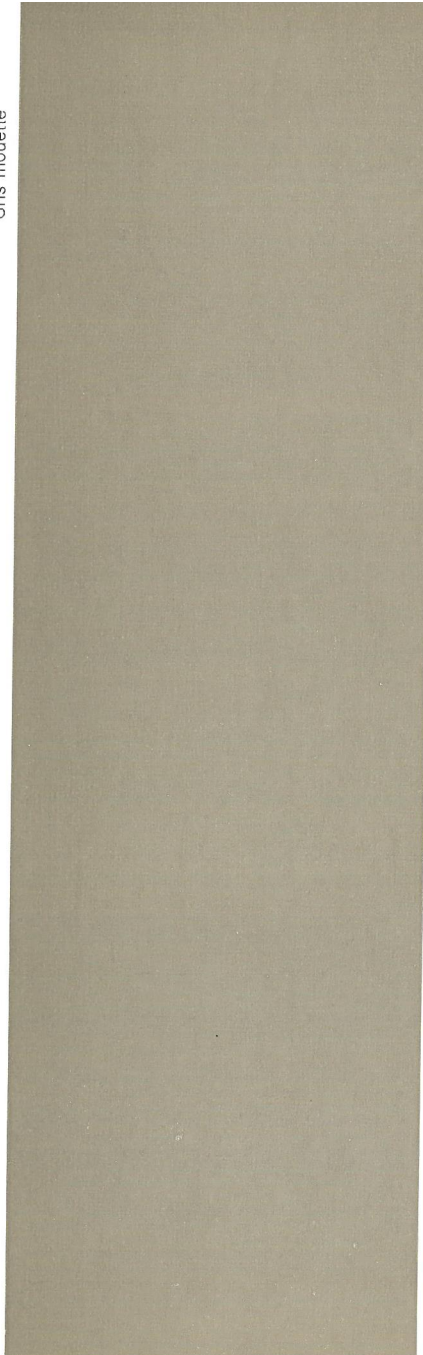
Nouveaux
coloris pour
la DS



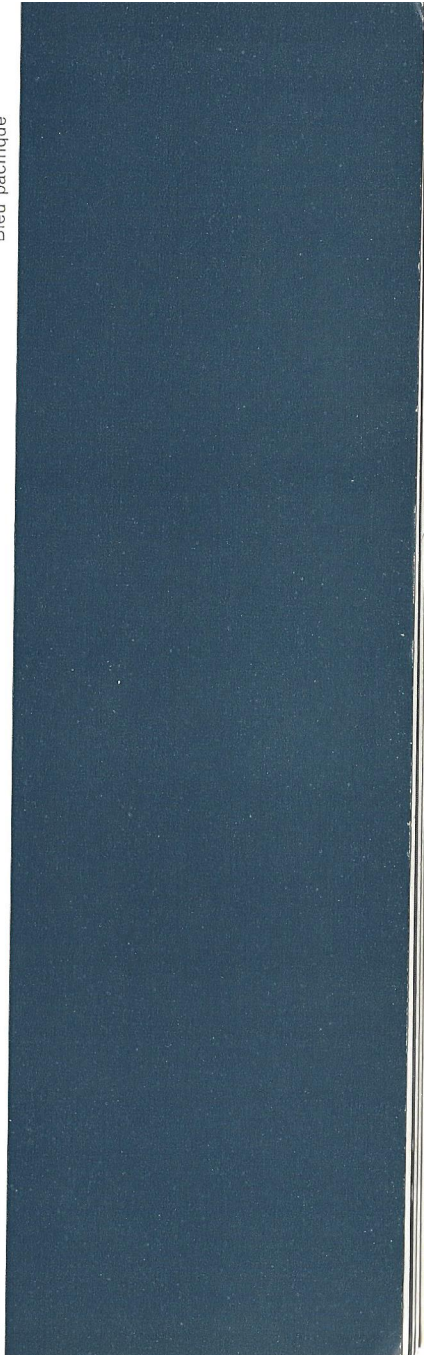
Ambre doré



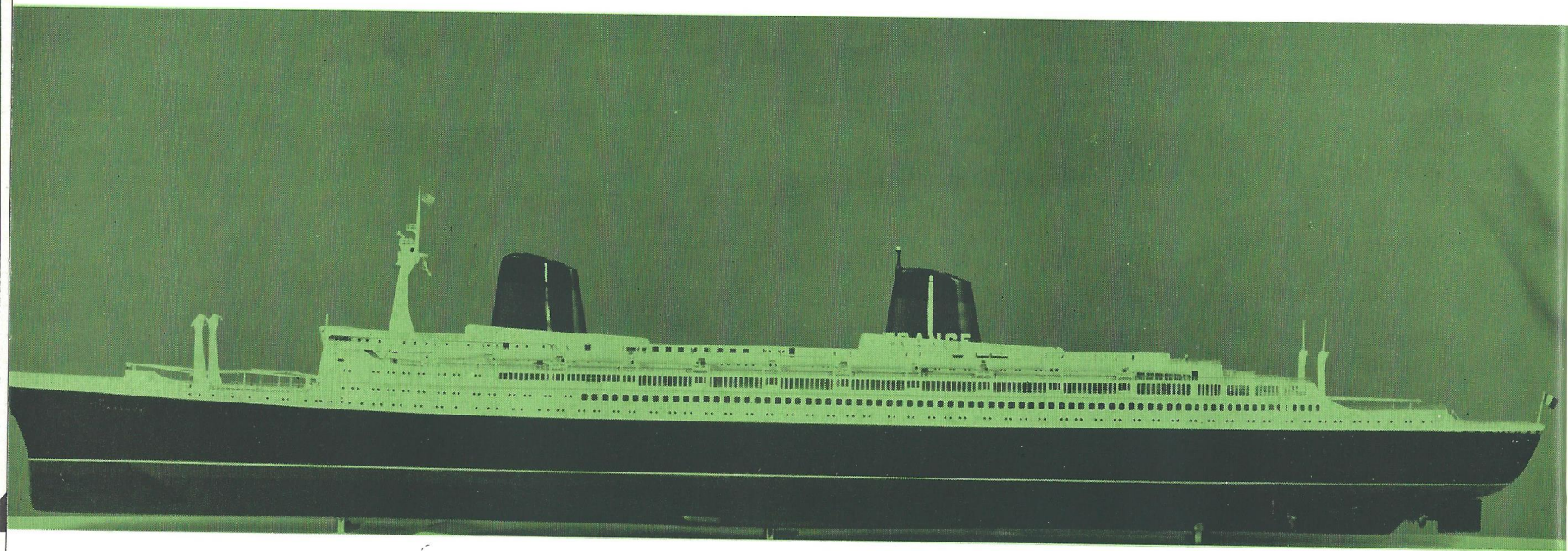
Gris mouette



Bleu pacifique



Le plus beau paquebot



Deux autres transatlantiques baptisés « France » ont précédé celui qui fut lancé au printemps dernier : *France I*, cons-

truit en 1864, qui a terminé sa carrière en 1910 et *France II*, construit comme son aîné à Penhoët, qui inaugura la ligne

Le Havre-New York en 1912. La splendeur de sa décoration l'avait fait surnommer le « Château de l'Atlantique ».

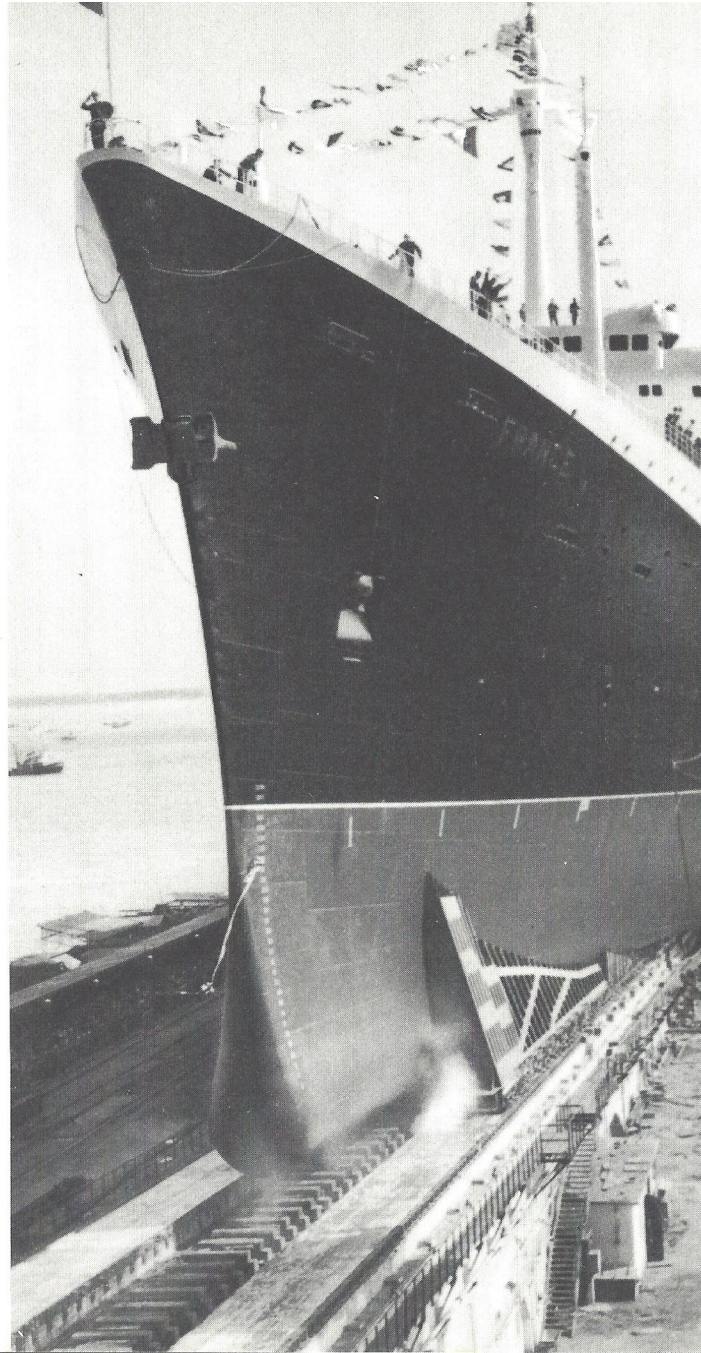
du monde

Après 22 années d'une carrière prestigieuse, il fut vendu à la démolition.

Jusqu'en 1942, date de sa destruction par un incendie dans le port de New York, le plus beau paquebot du monde était français : c'était le *Normandie*, construit en 1935.

Le nouveau paquebot *France* sera plus long, plus fin et plus léger que ses trois illustres prédécesseurs.

Le paquebot *France* a vécu sa première minute de gloire cette année, le mercredi 11 mai à 16 h. 15 : reportons-nous à cet instant à Saint-Nazaire. C'est la pleine mer. Plus de 100 000 personnes, sont massées sur les quais et dans le reste du pays, des millions de téléspectateurs vont assister au lancement. La traditionnelle bouteille de champagne s'écrase contre la coque. Le navire est libéré de ses entraves : les 35 500 tonnes d'acier commencent à glisser sur les chemins de lancement barbouillés de 50 t.



de suif. A la vitesse de 29 km à l'heure, l'arrière du navire plonge dans son élément où il provoque un formidable éclaboussement. L'étrave entre à son tour dans l'eau ; le paquebot est à flot et profile sur le port sa silhouette géante.

La technique de lancement d'un grand navire consiste à faire glisser la coque de la cale à la mer. La coque est étayée de chaque côté sur ce qu'on appelle une « couette » vive. Ces couettes sont pour le navire une paire de ski. Le chemin de glissement est constitué par deux autres couettes, immobiles, dites couettes « mortes ». De même qu'il faut farter les skis, il faut mettre du lubrifiant entre les deux couettes. La graisse à base de paraffine de pétrole utilisée pour le lancement peut supporter des pressions allant jusqu'à 4 kg par cm².

La mise à l'eau dure quelques minutes. Le navire est ensuite amarré aux quais d'armement des chantiers. Il y restera un an et quelques mois : le temps d'achever l'aménagement intérieur et l'équipement complets.

Il aura fallu près de trois ans pour construire la coque de ce navire.

Il faudra encore plus d'un an pour l'équiper, l'aménager et la décorer. En septembre 1961, le paquebot entrera en service sur la ligne Le Havre-New

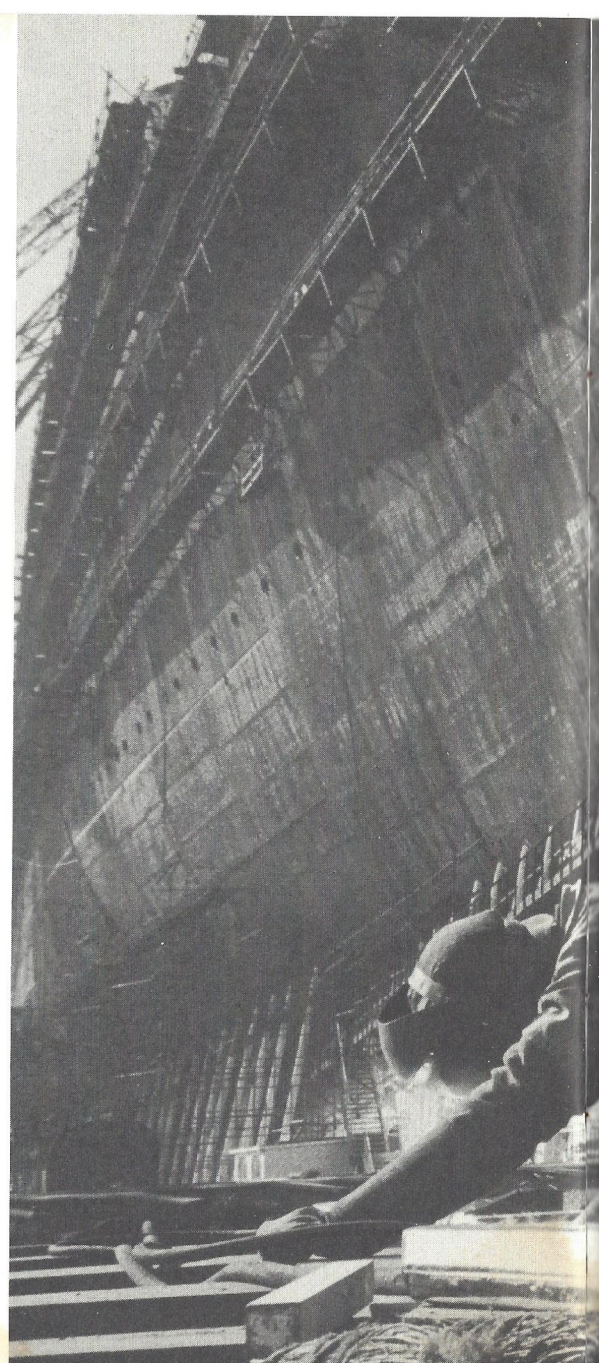
York (les deux transatlantiques français actuellement en service sont le *Liberté*, qui est sur sa fin, et le *Flandre*).

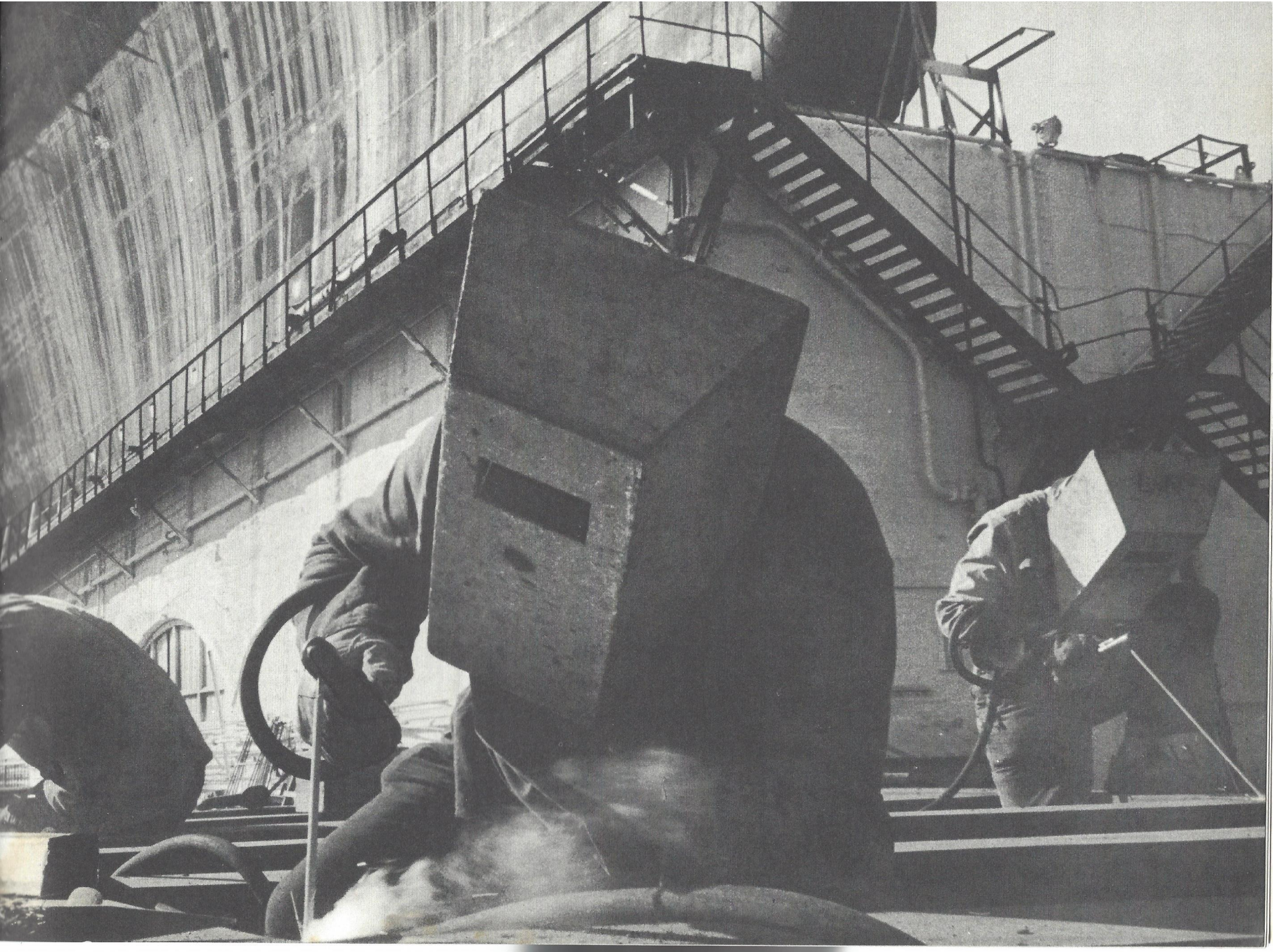
La construction commença en 1957 aux Chantiers de Penhoët sur l'emplacement même où naquit le *Normandie*. La première tôle a été posée sur la cale le 7 octobre 1957. Les éléments du navire ont été construits dans un atelier de préfabrication, installé parallèlement à la cale, sur 650 m de long ; ce sont des morceaux d'acier de 10 à 60 tonnes, gros comme des maisons, calculés au millimètre près qui, soudés, ont été assemblés pour monter cette coque de 315 m de long et 33 m de large. Ainsi, les trois derniers éléments de l'étrave pesaient respectivement 31 et 60 tonnes.

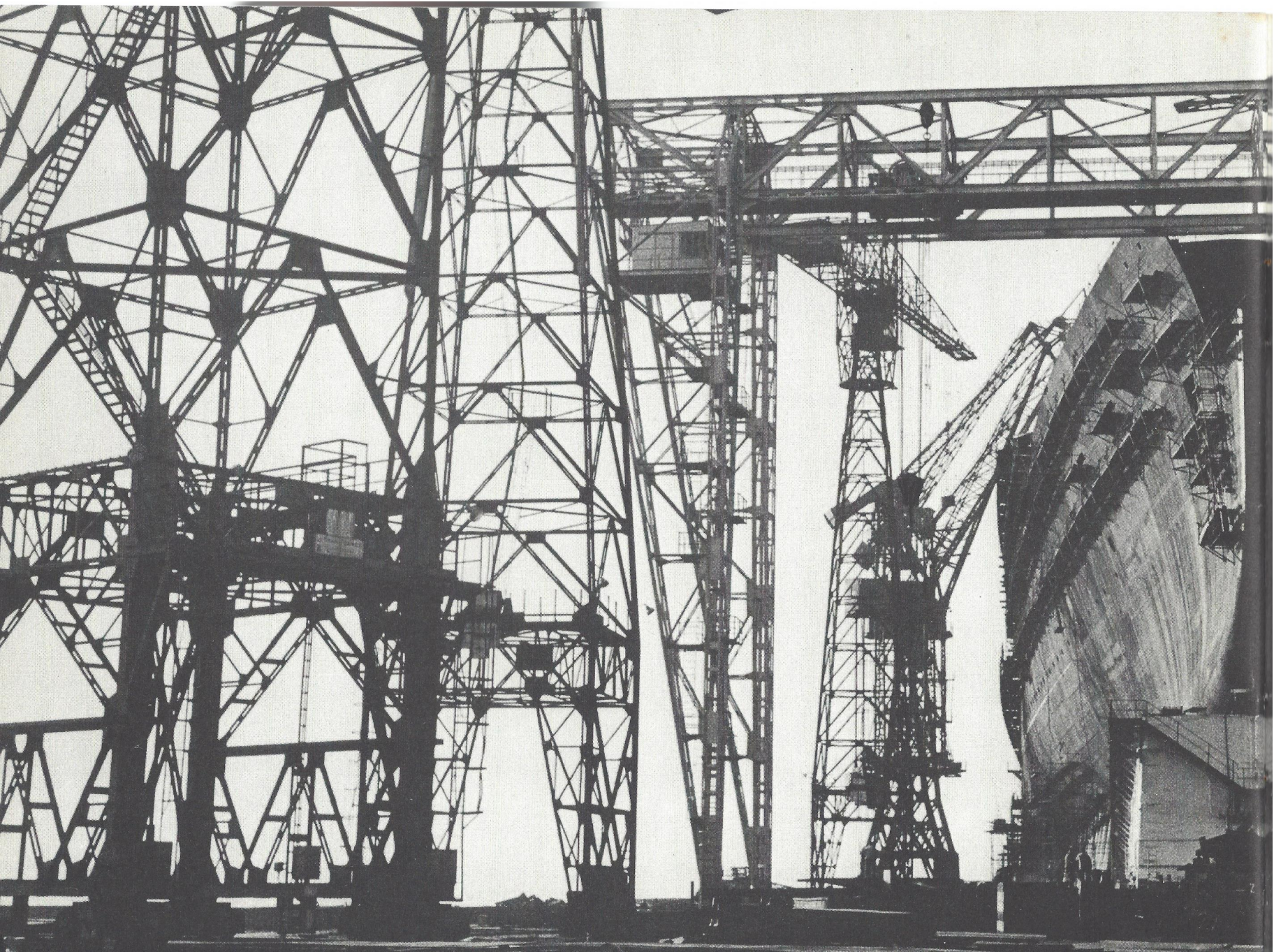
Les détails de la décoration sont encore tenus secrets. On sait, en tous cas, que les 2 000 passagers trouveront à bord tout ce qui fait le charme d'un voyage en mer : bonne table, délassément et distractions.

L'aménagement du navire en fera le plus beau paquebot du monde.

Il comportera onze ponts. Il y aura des fumoirs, pistes de danse, des bars, des salons de bridge, des salons de lecture, une salle de spectacle, des piscines, un club pour les « moins de 18 ans », des salons de coiffure, des gymnases, une









pharmacie, etc. Toutes les cabines auront salle de bain et téléphone. Des postes de télévision permettront de recevoir les émissions du réseau interne du paquebot aussi bien que les programmes de la T. V. américaine et de la R. T. F.

France sera aussi un hôtel-restaurant de première catégorie.

Le service « Hôtel » garnira ses armoires d'un trousseau de 32 000 draps, 278 000 serviettes, 16 000 taies d'oreiller, 28 000 torchons, 12 000 nappes, 55 000 pièces d'argenterie, 23 000 assiettes, 30 000 verres, etc.

Il n'y aura pas de problème d'eau douce ; elle sera fabriquée à bord, et ne sera donc pas rationnée comme c'est généralement le cas. Il faut compter 220 litres par personne et par jour ; cela fait 750 tonnes en 24 heures. Il y a quatre postes de distillation utilisant des bouilleurs à basse pression. L'eau est distillée et stérilisée ; elle est légèrement reminéralisée et aérée.

La décoration utilisera un mariage d'aluminium et de plastique pastel à l'exclusion du bois. Entre autres artistes, le peintre Chapelain-Midy et l'architecte Guillaume Gillet (auteur du Pavillon de France à l'Exposition de Bruxelles), contribueront à donner au paquebot *France* son rayonnement esthétique.

L'ensemble moteur sera réparti en deux groupes de compartiments indépendants. Les machines développeront 132 000 chevaux-vapeur sur 4 lignes d'arbres.

Chacun de ces deux ensembles propulsifs autonomes comprendra : une chaufferie à mazout pour produire de la vapeur ; deux groupes turbo-réducteurs de 4 turbines montées en série et actionnant l'hélice. En cas d'avarie, un seul ensemble suffira à faire marcher le navire à la vitesse de 42 km à l'heure.

Avec ses 8 660 tonnes de mazout, le paquebot effectuera l'aller-retour.

Caractéristiques comparées des paquebots *Normandie* et *France* :

Longueur	313,75	315,50
Largeur	36,40	33,70
Poids	70 000 t	55 000 t
Vitesses	29 nœuds	31 nœuds (1)
Passagers	1 965	2 000
Consommation	Inférieure	de 40 %
Classes	1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e	1 ^{re} , Touristes

(1) *Filer 29 nœuds, c'est couvrir 29 milles marins à l'heure, c'est-à-dire 29 fois 1 852 mètres.*

DS

et vedettes



Une récente photo de Gina Lollobrigida avant son départ pour le Canada.

UNE VOITURE

DANS

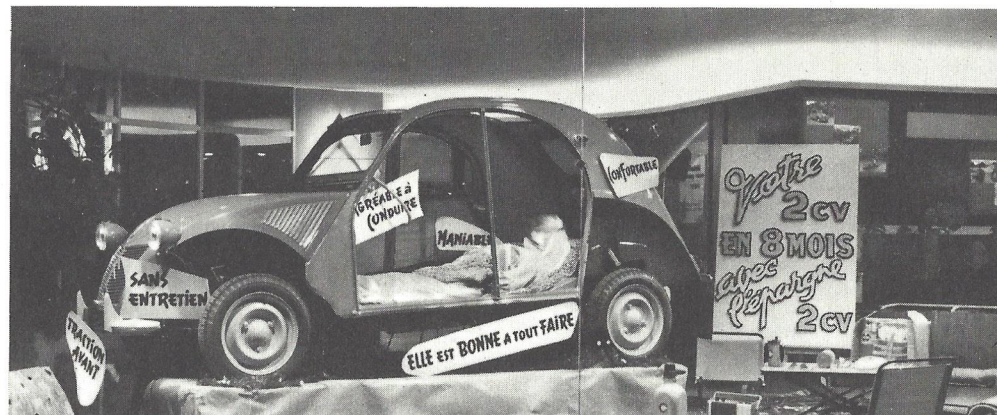
Tous les jours,
des acheteurs passent
devant votre maison,
des acheteurs
que vous ne connaissez pas.
Vous avez peut-être
une vitrine
où vous pouvez placer
une voiture que
les acheteurs éventuels
pourront examiner
tranquillement.

Voici deux magasins
bien présentés par des agents.

Cela ne coûte pas cher.

Il suffit d'y mettre :

VOTRE VITRINE



- une 2 CV
(dont vous démontez certains éléments)
- des pièces détachées 2 CV
(avec une étiquette donnant les prix en NF)
- quelques fleurs
- les affiches que l'usine vous donne
- de petits panneaux en carton ou en contre-plaqué peints avec des couleurs vives :
pratique, robuste, confortable, facile à conduire, pas d'entretien, elle est bonne à tout faire.

- quelques projecteurs
(vous pouvez en réaliser vous-mêmes avec des phares d'automobile)

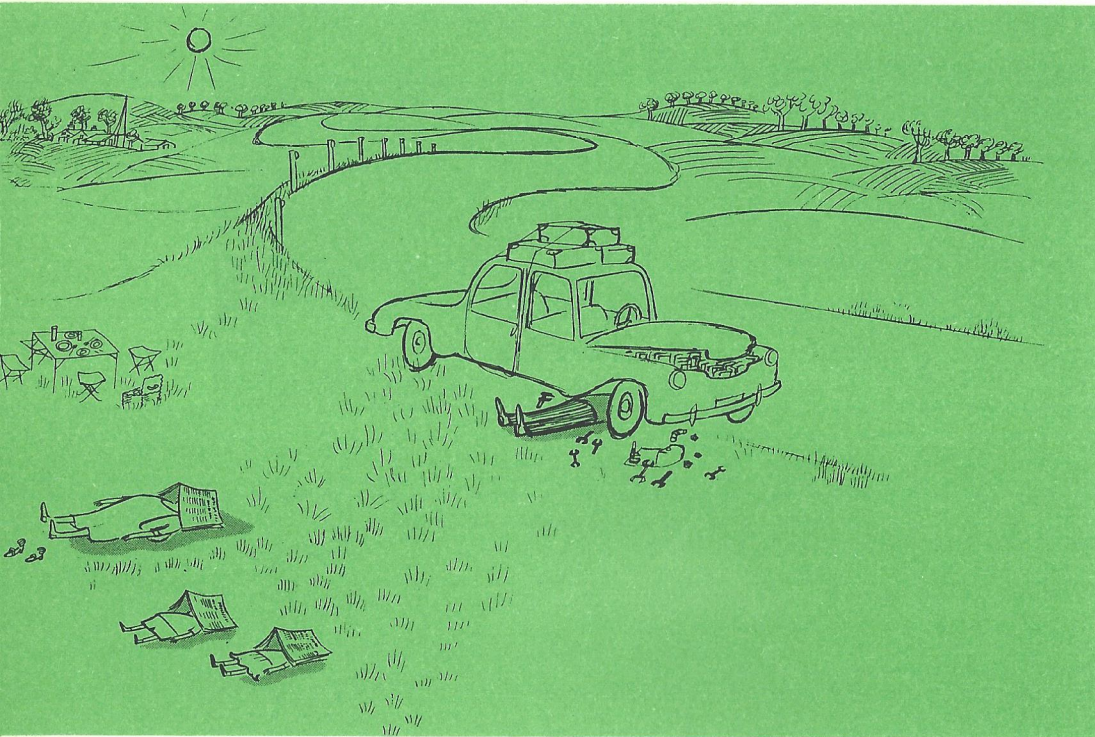
Essayez d'obtenir la collaboration d'un marchand d'articles :

de chasse, de pêche, de sport, de camping, il vous aidera et vous prêtera son matériel.

Votre femme et votre fille vous conseilleront, et vous aurez facilement une présentation de bon goût.

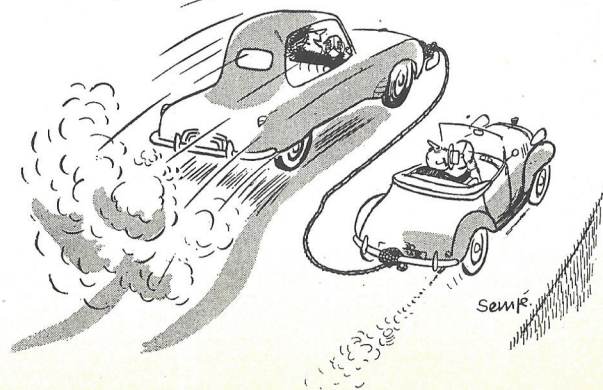
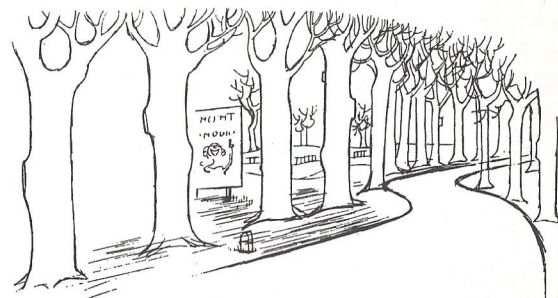
Le client aura envie d'acheter cette voiture.





Vacances automobiles

vues par Sempé



— Ça y est, maintenant ça va aller !

Sempé



Ce numéro, le troisième de la revue "Le double chevron", organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën, a été achevé d'imprimer à Paris le 10 Août 1960.

Crédits photographiques : pages 4, Henri Cartier-Bresson-Magnum / 6 à 12, Michaelidès/14 à 21, André Martin / 28 à 31, Marc Riboud-Magnum / 33, Photo-Junior.

Delpire éditeur. Printed in France.

Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 3.