

# Un Rumely dans le bosquet !



LES FRÈRES CLEMENS, COLLECTIONNEURS ET PASSIONNÉS, NOUS ONT ÉCRIT UN TRÈS LONG COURRIER POUR NOUS RACONTER L'UNE DES PLUS INCROYABLES HISTOIRES DE SAUVEGARDE DE TRACTEUR QUE NOUS N'AYONS JAMAIS ENTENDUE. Elle est dédiée aux deux frères Jean et Gérald Jeannotte et à leur famille, installée au Canada. C'est chez eux qu'ils sont allés récupérer un Rumely Oil Pull, qui dormait depuis des années dans un bosquet. Un sauvetage de longue haleine !

Par Christian Descombes. Photos D.R



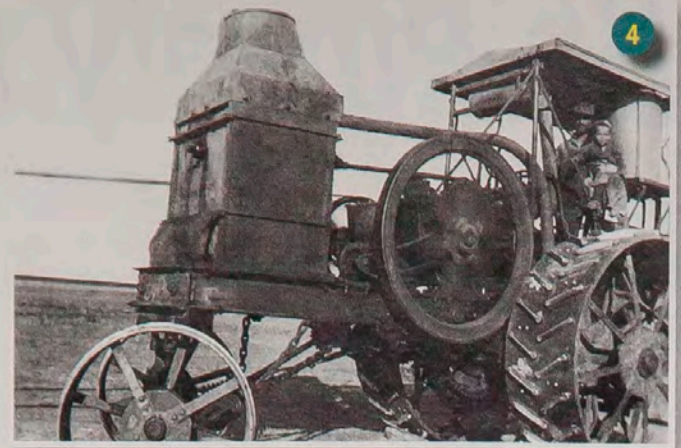
L'équipe de « batteurs » des Jeannotte vers 1915. Léon Jeannotte est le troisième en partant de la gauche et Hervé Jeannotte, le dernier sur la droite.

Bien sûr, le Rumely Oil Pull F est un tracteur de prairie très ancien, mais il n'est pas aussi rare que le Kerosene Annie, ou les Hart Parr n° 3, Red Devil et Oil King, ou encore les Fairbanks modèle A et B. Selon les sources, il en resterait environ 110 aux États-Unis et au Canada. Ce qui rend celui-ci rare, c'est son histoire. Il s'agit peut-être du dernier tracteur de prairie encore intact et propriété de la famille qui l'avait acheté neuf au début du XX<sup>e</sup> siècle.

## La passion des très vieux tracteurs

Les frères néerlandais Chris et Henric Clemens collectionnent les tracteurs depuis 25 ans. Ils ont grandi à la ferme au milieu des Allis-Chalmers, des Deutz, Fendt, Holder... et ont commencé à collectionner les vieux tracteurs à l'âge de seize ans. Henric avait un Allis-Chalmers B et Chris un Farmall Cub. Une compétition s'est bientôt engagée





March 1955



1. Ce sont probablement les premiers essais du Rumely, lors de l'arrivée sur la ferme, avec l'envoyé de la marque.

2. Le Rumely en train de « casser » la prairie. Hervé, ou Léon, Jeannotte est aux commandes, tandis que l'autre est sur la plateforme avec Jean ou Gérald.

3. Hervé et Léon le même jour. On notera l'immensité des terres vierges du Saskatchewan. On voit clairement le guide monté sur le train avant du tracteur avec sa roue dans le sillon.

4. La photo est datée de mars 1955. Probablement Jean ou Gérald avec un de ses enfants. On voit distinctement les deux réservoirs, le petit sous le toit et le gros, derrière.

5. Sur cette autre photo datée de mars 55, on voit le chantier de battage. Le Rumely est encore à la manœuvre, mais il semble que 1955 soit sa dernière année d'activité.

entre les deux frères, à celui qui aurait le tracteur le plus ancien. Il y a une dizaine d'années, ils se demandent quel est le plus vieux tracteur. Un modèle s'impose, le Hart-Parr 30-60 « Old Reliable » de 1907, le premier tracteur fabriqué en série qui ait connu un certain succès. Ils connaissent l'histoire de ces énormes locomotives à pétrole ou à vapeur qui ont atteint leur apogée avant la première guerre mondiale pour « casser » les prairies nord américaines, ces immenses étendues incultes, en tirant des attelages de charrues multiples, jusqu'à cinquante socs, comme trois Rumely Oil Pull l'ont fait en octobre 1911 ! Ils se mettent donc en quête d'un tel engin. Cent après, se pouvait-il qu'il reste un de ces monstres mécaniques à sauver ?

### Des amis de longue date

Après avoir sillonné les États-Unis et le Canada sans succès, ils consultent Piet Verschelde en

Belgique, qui a passé une partie de sa vie au Canada et qui a eu quelques tracteurs de ce type. Piet se met donc aussi à chercher pour les frères Clemens, en Amérique du sud, du nord et en Europe et fait même passer une annonce dans le magazine Antique Power. Nouvel échec. Cinq ou six ans plus tard, Piet leur dit d'oublier le Hart-Parr et commence à leur raconter une histoire étonnante. Il connaît, depuis les années 1970, deux frères du nom de Jeannotte, vivant dans une colonie française à Gravelbourg, dans la province du Saskatchewan, au Canada, auxquels il avait acheté un Lanz et dont il s'était fait des amis à cette occasion. Il se souvient que, derrière la ferme, il y avait un énorme tracteur de prairie qui gisait dans un bosquet, depuis la deuxième guerre. Le père, Hervé, avait acheté le tracteur neuf. Jean et Gérald avaient promis à Piet que le Rumely lui reviendrait, étant leur ami le plus proche et il avait gardé le contact.



## Premier voyage

Quand il raconte cette histoire aux frères Clemens, il y a six ans, il leur montre une photo qui date des années 1970, à l'époque où le bosquet était encore clairsemé. Les deux frères n'en reviennent pas. Piet indique le lieu à Henric qui s'envole aussitôt pour le Canada. Lorsqu'il arrive à la ferme, il se présente à Jean Jeannotte comme collectionneur de tracteurs européen de passage. L'air ambiant se refroidit instantanément, mais dès qu'Henric mentionne le nom de Piet Verschelde, la glace est rompue. Jean s'avère très chaleureux et apprend à Henric que son frère Gérald est décédé. Henric lui montre des photos des tracteurs de la collection familiale et la conversation s'engage sur le thème. Jean lui parle du tracteur familial et lui dit qu'il peut en prendre des photos. Près des bâtiments, dans un bosquet, il écarte quelques branches et découvre le Rumely géant à demi enterré, entièrement incrusté dans les ronces, les roues enfoncées dans le sol. Un survivant de ces géants des prairies restés dans la même famille depuis trois générations. Henric retourne à la maison et fait affaire avec Jean.



Voici le Rumely, tel qu'il fut découvert dans son environnement végétal. Un fantasme de collectionneur que de découvrir une telle pièce, qui plus est bien conservée, comme le montrent ces quelques photos de détail.



## Un événement historique

Hervé Jeannotte, le père de Jean, avait 26 ans quand il avait acheté le Rumely Oil Pull F neuf. Il avait longuement réfléchi à cet investissement avant d'en parler à son frère, Léon Jeannotte, et à l'agent local au Canada, J. J. Perrigo. Le Rumely était arrivé par train de La Porte, dans l'Indiana aux États-Unis, jusqu'à Expanse, dans la province du Saskatchewan au Canada, ville aujourd'hui disparue, le 30 juillet 1912. L'arrivée du Rumely avait été un véritable événement pour la ville d'Expanse. Gravelbourg n'était pas relié au chemin de fer à l'époque et Hervé Jeannotte



Le jour du départ, il a fallu déjà défricher, voir même déboiser, avant de pouvoir sortir le tracteur.



La physionomie du Rumely apparaît bien différente selon les saisons.







## Remise en route

Le 22 avril 2012, le Rumely Oil Pull reprend enfin vie, grâce à un moteur extérieur, par le biais d'une courroie. Son moteur et son échappement retrouvent la chaleur après toutes ces années de froid. Un énorme nuage de poussière et de saletés est éjecté aux premiers tours de moteur. Mais contrairement au Hart-Parr que les Clemens ont trouvé et restauré entre-temps, Jean et Gérald Jeannotte avaient pris grand soin du Rumely, car le moteur n'était pas bloqué, il n'y avait pas d'eau à l'intérieur et tout avait été graissé pour rester en bon état. Après ce premier essai, Henric se met aussitôt au travail sur le système d'alimentation d'essence pour le faire tourner par ses propres moyens, sans l'aide d'une courroie. Comme on peut le voir sur les photos, la pompe à essence et les réservoirs du Rumely des Jeannotte ne sont pas d'origine. Ils ont été installés par un forgeron de Gravelbourg très habile, du nom de E. Jacques.

## Un travail de spécialiste

Quand le tracteur est arrivé en Europe, les réservoirs étaient dans un container séparé avec le guide charrue et d'autres pièces : « On n'a pas remonté les réservoirs comme ils étaient chez les Jeannotte. D'abord le petit, sous le toit, était trop abîmé et le gros commençait à fuir. D'autre part, le système d'origine est plus facile à régler avec le carburateur. On ne saura jamais pourquoi Hervé avait fait cette transformation dans les années 1920 ». Les réservoirs bricolés ont néanmoins été conservés. Le réservoir d'origine a été reconstitué à l'identique en Hollande, roulé à froid grâce à l'aide de Siep et Luut de Frise, grand collectionneur de John Deere. Pour les connexions sous le réservoir, les frères Clemens se sont inspirés d'un modèle Rumely F que possèdent des amis à eux aux États-Unis. Pour la mise en route, il manquait encore deux chaînes, une grosse qui va du volant moteur à la pompe à huile et la petite de la pompe à essence. La tâche a été confiée à des spécialistes hollandais.



Une photo spectaculaire. Il faut dire qu'à l'époque, poser sur un tel tracteur ne l'était pas moins !



Cette pièce, constituée d'une longue tige au bout de laquelle on trouve une roue, se fixe sur le train avant et en suivant le premier sillon tracé, guide automatiquement le tracteur.

## Histoires d'allumage

La bobine originale du Rumely a été essayée, mais elle ne fonctionnait plus. C'est Ronnie Schilstra qui a fourni une autre bobine temporaire en attendant de reconditionner celle d'origine. Le Rumely est arrivé du Canada avec un allumeur en plus de celui d'origine. Depuis des amis américains en ont trouvé un troisième. Henric a sorti l'embrayage, l'a graissé et remis en place avec de nouvelles goupilles. Il a aussi rénové la courroie de frein à l'intérieur et il a refait une petite courroie en cuir pour la poulie derrière la dynamo, près du graisseur. Malgré la réfection, il y avait toujours des fuites au radiateur après remontage. Comme la fuite se situait au centre, autour des fixations qui traversent le radiateur, il a utilisé un matériau souple pour l'étanchéifier et, après trois essais, il n'y avait plus de fuite. On en a profité pour le redresser car il penchait lorsqu'on a sorti le tracteur de son bosquet.

Au final, cette véritable pièce de musée vaut autant par sa rareté que par son incroyable histoire et celle de la famille qui l'a conservé pendant un siècle.



Parmi les documents, la revue Scientific American, du 27 juin 1908, qui fait sa une sur les tracteurs de prairie.



Le tracteur lors de sa première présentation. Après une longue aventure et une restauration en règle, il a retrouvé une nouvelle vie.

Remerciements à Marie, Ben et leur famille, Rick Mannen, Ed B., Pat et toute l'équipe d'Antique Power, les gens de Gravelbourg, amis et voisins des Jeannotte, OilPulled Ed, Voss D., Phil J., Marcel P., etc.